

Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH
REGIONALENTWICKLUNG Leitner & Partner ZT GmbH

Endbericht
2023

Stand: 24.11.2023

AKTIONSPLAN MOBILITÄT GU-SÜD 2040

Endbericht

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und
Strategieberatung**

Dr. Markus Frewein

Dipl.-Ing. Jakob Seidler

T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at



**REGIONALENTWICKLUNG Leitner &
Partner ZT GmbH**

Mag. Johannes Leitner

Mag. Dieter Fleck

T: +43 316 338040

E: office@regionalentwicklung.at



Auftraggeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Abteilung 16

Stempfergasse 7

8010 Graz

Dipl.-Ing. Herbert Reiterer

Dipl.-Ing. Alfred Nagelschmied

T: +43 (316) 877-3055

E: abteilung16@stmk.gv.at



Beauftragt am: 15.03.2022

Zitierweise:

verkehrplus und Regionalentwicklung (2023): Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040, Endbericht, Graz im November 2023

Der vorliegende Endbericht wird ergänzt durch:

- BLIDS-Erhebung GU-Süd, Erhebungsergebnisse, Graz im Januar 2023
- Materialband – Aktionsplan Mobilität GU-Süd (2023)

Titelbild: verkehrplus, 2023

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Graz, November 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	7
1.1	Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040	7
1.2	„Betriebsanleitung für eine klimagerechte Mobilität“	9
2	AUFGABENSTELLUNG	10
2.1	Übergeordnete Zielsetzung	10
2.1	Spezifische Fragestellungen zur Mobilität in der GU-Süd	10
2.2	Systemabgrenzung	10
3	GRUNDLAGEN – ANALYSE	11
3.1	Raumanalyse	11
3.2	Relevante Zielsetzungen von regionalen und überregionalen Raumplanungs- und Mobilitätskonzepten bzw. -programmen	14
3.2.1	Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2030	14
3.2.2	Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich	14
3.2.3	Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+	17
3.2.4	Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 (2017)	17
3.2.5	Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung 2010	18
3.2.6	Regionales Entwicklungsprogramm Steirischer Zentralraum (2016)	19
3.3	Ausbaupläne und Strategien der Region GU-Süd	20
3.4	Veränderungen in der ÖV-Erreichbarkeit	21
3.4.1	ÖV-Angebot in der Region GU-Süd	21
3.5	Verkehrserhebungen Kfz-Verkehr	23
3.6	Verkehrlich relevante Entwicklungen im Planungsgebiet	24
4	VERKEHRSMODELL	27
4.1	Untersuchte Planfälle	28
4.2	Ergebnisse der Modellberechnungen	28
4.3	Interpretation der Modellberechnungen	32
5	AKTIONSPLAN MOBILITÄT – HANDLUNGSFELDER UND STUFENPLAN	33
5.1	Handlungsfelder	33
5.1.1	HF 01 – Fußverkehr attraktivieren	34
5.1.2	HF 02 – Radverkehr ausbauen	35
5.1.3	HF 03 – Busverkehr optimieren	36
5.1.4	HF 04 – Geschwindigkeiten in Ortsgebieten reduzieren	37
5.1.5	HF 05 – Ortszentren transformieren	38
5.1.6	HF 06 – Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen	39

5.1.7	HF 07 – A2-Anschlussstelle Hart	40
5.1.8	HF 08 – B73 – Spange Grambach	41
5.1.9	HF 09 – Steirische Ostbahn NEU.....	42
5.1.10	HF 10 – S-Bahn-Neubaustrecke Murpark-Fernitz-Südbahn	43
5.1.11	HF 11 – Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung.....	44
5.1.12	HF 12 – Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten...	49
5.1.13	HF 13 – Kommunikation und Bewusstseinsbildung.....	51
5.2	Stufenplan.....	52
6	LITERATUR.....	53
7	ANHANG	54
7.1	Anhang 1: Plandarstellung verkehrsberuhigender Maßnahmen	54
7.2	Anhang 2: Ergebnisse der Modelluntersuchungen	57

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungsgebiet – GU-Süd	7
Abbildung 2: Bauland in der Region GU-Süd.....	13
Abbildung 3: Entwicklung des Personenverkehrs (Quelle: Mobilitätsmasterplan 2030).....	15
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Regionalplan des REPRO Steirischer Zentralraum (2016).....	20
Abbildung 5: Aktuelles ÖV-Liniennetz in der Region GU-Süd (Verkehrsverbund Steiermark GmbH, Stand: 04.09.2023).....	22
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung der GU-Süd Gemeinden (eig. Darstellung, Quelle: Statistik Austria, 2023)	25
Abbildung 8: Kfz-Verkehrsentwicklung an den Landeszahlstellen der GU-Süd (eig. Darstellung, Quelle: gisstmk.at, 2023)	26
Abbildung 6: Abgrenzung Planungsgebiet und Verkehrsdaten der Modellkalibration (verkehrplus, 2023)	27
Abbildung 9: Planfälle der Modelluntersuchung im Analysejahr 2022 (verkehrplus, 2023)	28
Abbildung 10: Auswirkungen der untersuchten Planfälle in Bezug auf des Kfz-Gesamtverkehrsaufkommens im Planungsgebiet.....	32
Abbildung 11: Aktionsplan Mobilität – Stufenplan (verkehrplus, 2023).....	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Handlungsfelder.....	8
Tabelle 2: Systemabgrenzung.....	10
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2011 bis 2040 (Quelle: Landesstatistik Steiermark, Statistik Austria).....	12
Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitsstätten sowie Beschäftigte 2011 - 2020 (Quelle: Landesstatistik Steiermark)	12
Tabelle 5: Modal Split im Personenverkehr nach Wegen in Prozent (Quelle: Mobilitätsmasterplan 2030)	16
Tabelle 6: Übersicht zu relevanten Ausbauplänen und Strategien im Bereich der GU-Süd.....	20
Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung der GU-Süd Gemeinden (2016 – 2022) (Quelle: Statistik Austria)	26
Tabelle 8: Kfz-Verkehrsentwicklung in der Region (2016 – 2022) (Quelle: gisstmk.at, ausgewählte Landeszahlstellen mit vollständiger Zeitreihe).....	26
Tabelle 9: Zusammenfassung der Ergebnisse ausgewählter Planfälle	29
Tabelle 10: Handlungsfelder.....	33

1 Einleitung

1.1 Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040

Für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in der Region GU-Süd (► Abbildung 1) sowie für eine abgestimmte Strategie zur Umsetzung hat das Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau) die Erstellung des „Aktionsplans Mobilität GU-Süd“ beauftragt und diesen gemeinsam mit den Mitgliedsgemeinden der GU-Süd in den Jahren 2022/2023 erarbeitet. Darin werden der Status Quo, die bisherigen Projekt- und Planungsüberlegungen sowie zukünftig zu erwartende Veränderungen und daraus ableitbare Zielsetzungen zu sämtlichen Aspekten der Mobilität im Gebiet der GU-Süd behandelt.

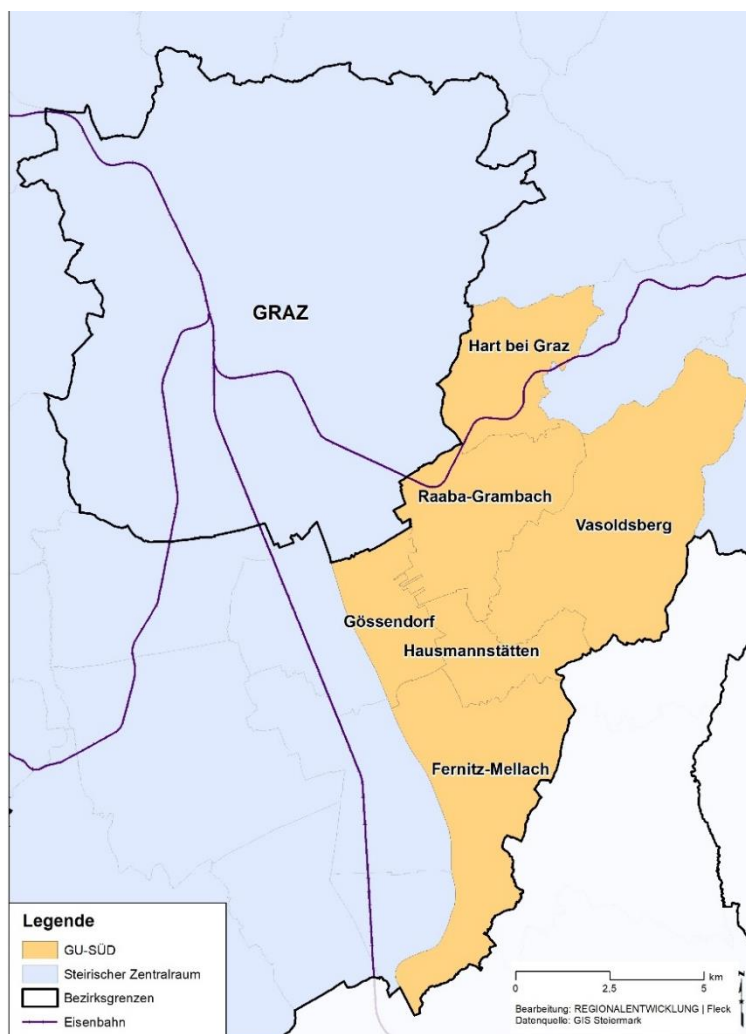


Abbildung 1: Planungsgebiet – GU-Süd

Als Ergebnis des „Aktionsplans Mobilität GU-Süd“ wurden durch die beauftragten Planungsbüros (Verkehrplus GmbH und REGIONALENTWICKLUNG Leitner & Partner ZT GmbH) gemeinsam mit dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung und den 6 Mitgliedsgemeinden der GU-Süd die nachfolgenden Ziele für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Region erarbeitet. Die Ergebnisse des Aktionsplans Mobilität GU-Süd werden im künftigen Regionalen Mobilitätsplan „Steierischer Zentralraum“ implementiert.

Das **zentrale Leitmotiv** für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der GU-Süd ist **die Verbesserung der Lebensqualität in der Region.**

Unter besonderer Beachtung der Herausforderungen betreffend **Mobilität, Raum, Klimaschutz** und **Umwelt** wurden folgende wesentliche Zielsetzungen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der GU-Süd definiert:

- 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 von Treibhausgasemissionen und
- ein energieeffizienter Ressourceneinsatz.

Zur Erreichung der festgelegten Zielsetzungen wurden unterschiedliche Handlungsfelder erarbeitet. Für jedes der nachstehenden Handlungsfelder wurde ein Fact-Sheet mit sämtlichen relevanten Informationen erstellt. Aufgezeigt werden die Zielwirkungen hinsichtlich der Themenbereiche Mobilität und Raum bzw. Klimaschutz und Umwelt.

Tabelle 1: Handlungsfelder

Nr.	Handlungsfeld
HF 01	Fußverkehr attraktivieren
HF 02	Radverkehr ausbauen
HF 03	Busverkehr optimieren
HF 04	Geschwindigkeiten in Ortsgebieten reduzieren
HF 05	Ortszentren transformieren
HF 06	Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen
HF 07	A2-Anschlussstelle Hart
HF 08	B73 – Spange Grambach
HF 09	Steirische Ostbahn NEU
HF 10	S-Bahn-Neubaustrecke Murpark-Fernitz-Südbahn
HF 11	Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
HF 12	Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten
HF 13	Kommunikation und Bewusstseinsbildung

1.2 „Betriebsanleitung für eine klimagerechte Mobilität“

Damit für alle Bewohner*innen und Beschäftigten in der Region GU-Süd die Mobilitätswende hin zu einer klimagerechten Mobilität gelingt, braucht es ein attraktives multimodales Mobilitätsangebot im suburbanen Raum.

Regelmäßige ÖV-Verbindungen innerhalb der Region sowie entsprechende Kapazitäten zu Spitzenzeiten in den Einzugsbereichen der Ballungszentren sind Grundlage für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der gesamten Region.

Die bereits in vielen täglichen Bereichen sicht- und merkbare Klimakrise gilt es als Motor zur Weiterentwicklung des Mobilitätssystems zu nutzen. Klimaticket, aktive Mobilität, Homeoffice oder MaaS – Mobility as a Service sind die Trends, die auf das Mobilitätsverhalten der Menschen wesentlichen Einfluss nehmen.

Generell muss der Ausbau und die Kombinationsfähigkeit des gesamten Öffentlichen Verkehrssystems weiter forciert werden. Ausbau heißt auf keinen Fall nur ein mehr an Angeboten, sondern bezieht sich auch auf Qualitäten der Verknüpfungen der ÖV-Haltestellen mit den Gemeindeinfrastrukturen, wie Gehwegen und Radinfrastrukturen, sowie die Kombinationsfähigkeiten, z.B. Rad und ÖV.

Damit die entsprechende Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehrsnetz abgewickelt werden kann, bedarf es Taktverdichtungen, Fahrzeitverkürzungen und Erhöhungen der Fahrgastkapazitäten sowie ein Sicherstellen der Kombinationsfähigkeiten mit den Verkehrsmitteln Rad und E-Rad und Lastenrad. Durch rasches Handeln aller Akteure, gilt es ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem ohne Qualitätseinbußen herzustellen.

Entsprechende Mobilitätsentwicklungsvereinbarungen zwischen dem Land und den Gemeinden stellen eine Basis für ein multimodales Verkehrssystem sicher, vor allem in den stadtgrenzüberschreitenden Verkehren im Ballungsraum rund um Graz. Die Verbesserung der Qualität der alternativen Angebote zum Autoverkehr ist das oberste Gebot der Stunde. Es braucht also alternative Strategien zu Straßenausbauten, die unser Verkehrssystem, vielfach auch unser Verkehrsverhalten und unsere Umwelt genau dorthin gebracht haben, wo wir heute sind.

Zur Lösung dieser klassischen Auto-Verkehrsprobleme wie Stau, Feinstaub, Energie- und Umweltverbrauch und Umweltzerstörung sind Angebotsverbesserungen und Angebotserweiterungen für den Radverkehr, den Fußverkehr und den Öffentlichen Verkehr notwendig, und zwar in allen Gemeinden. Eine Zukunft, in der Pendeln mit dem Rad oder dem ÖV oder einer Kombination beider Verkehrsmittel für einen Großteil der Bewohner*innen gut möglich ist, braucht gute Angebote für das Radfahren und das Öffi-Fahren, in jeder Gemeinde – wir erschaffen die Zukunft in der wir mobil sein wollen.

Ergänzend zum gesamten Steiermärkischen Schienennetz bedarf es zusätzlich ein attraktives Angebot im Sektor des Öffentlichen Verkehrs in den Gemeinden der Region GU-Süd und im Ballungsraum Graz. Schließlich sollen Pendler*innen zukünftig nicht mehr mit dem privaten Pkw in die Stadt fahren, sondern attraktive ÖV-Verbindungen auf allen relevanten „Einfallsachsen“ vorfinden. Es sind daher stadtgrenzüberschreitende ÖV-Achsen festzulegen und auszubauen sowie mit einem attraktiven Angebot (Betriebszeiten, Kapazitäten, Takte, etc.) zu bedienen.

2 Aufgabenstellung

2.1 Übergeordnete Zielsetzung

Das zentrale Leitmotiv der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der GU-Süd ist die **Verbesserung der Lebensqualität in der Region**. Dies soll unter besonderer Beachtung der Herausforderungen betreffend Mobilität, Raum, Klimaschutz und Umwelt erfolgen.

2.1 Spezifische Fragestellungen zur Mobilität in der GU-Süd

Mit dem vorliegenden Aktionsplan werden die folgenden Kernfragen erörtert:

- 1) Sind die bisher geplanten Maßnahmen (z.B. Umsetzung Radverkehrskonzept, Studien zur B73 – Spange Grambach, Bereitstellung eines optimierten Angebots im Öffentlichen Verkehr, etc.) für die übergeordnete Zielerreichung ausreichend und zeitgemäß oder sind Anpassungen bzw. Optimierungen erforderlich?
- 2) Welche zeitlichen Abfolgen sowie Zuständigkeiten sind erforderlich?

2.2 Systemabgrenzung

Die Systemabgrenzung berücksichtigt die räumliche, zeitliche und inhaltliche Ebene:

Tabelle 2: Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT	ANMERKUNGEN
räumlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Regionale Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft GU-Süd: Hart bei Graz, Raaba-Grambach, Vasoldsberg, Gössendorf, Hausmannstätten, Fernitz-Mellach. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Planungsgebiet umfasst alle Gemeinden der Region GU-Süd, das Untersuchungsgebiet beeinflusst das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet und reicht weit in die Region hinaus.
zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse 2022 ▶ Prognosehorizont 2040 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Festlegung in Absprache mit dem AG, das Jahr 2040 dient als langfristiger Prognosehorizont.
inhaltlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundlagendatenrecherche: Zusammenführen der Datenbestände, Verkehrsuntersuchungen und Konzepte, Verkehrserhebungen und Befragungen in der Region. ▶ Analyse der bestehenden Angebote und der Trends. ▶ Entwicklung von Prognoseszenarien der Bevölkerungs-, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. ▶ Maßnahmen, Aktionen und Prioritäten für eine zukunftsfähige Entwicklung. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Datenrecherche dient der Erstellung von Grundlagen für das Mengengerüst der Verkehrssituation. ▶ Das Konzept betrachtet alle Verkehrsträger integrativ und berücksichtigt die Wechselwirkungen untereinander. Die Einflüsse der demografischen, ökologischen und ökonomischen Entwicklung werden berücksichtigt.

3 Grundlagen – Analyse

Dieses Kapitel stellt überblicksartig die Grundlagen für die Ausarbeitung des Aktionsplans Mobilität GU-Süd 2040 dar:

- Vorangereicht ist ein kurzes Kapitel über die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in den GU-Süd-Gemeinden und angrenzenden Gebieten (► Kapitel 3.1).
- Weiters werden die für die GU-Süd relevanten Zielsetzungen regionaler und überregionaler Raumplanungs- und Mobilitätskonzepte bzw. -programme erläutert und angeführt (► Kapitel 3.2).
- Das Kapitel 3.3 gibt einen Überblick über die zahlreichen bisherigen Ausbaupläne und Strategien zum Thema Mobilität, die die Region GU-Süd betreffen.
- Im Kapitel 3.5 werde jene Verkehrserhebungen präsentiert, die im Rahmen des Aktionsplans Mobilität durchgeführt wurden.
- Und schließlich wird das neue (seit Juli 2023) ÖV-Angebot in der Region vorgestellt, dass ein wesentliches Fundament bzw. Bestandteil des Aktionsplans Mobilität GU-Süd 2040 darstellt (► Kapitel 3.4).

3.1 Raumanalyse

Die Region GU-Süd als ein suburbaner Bereich der Kernstadt Graz zählt zu den dynamischsten Regionen in der Steiermark. Dies spiegelt sich einerseits im bisherigen und auch im prognostizierten überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum wider (2011 – 2040: GÜ-Süd +26,4%, Graz-Umgebung: +24,1%, Graz: +20,6%) (► Tabelle 3). Andererseits weisen auch die Arbeitsstätten- und Beschäftigtenentwicklung auf eine überdurchschnittlich starke Dynamik hin (Entwicklung der Beschäftigten 2011 – 2020: GÜ-Süd +32,9%, Graz-Umgebung: +25,7%, Graz: +16,3%) (► Tabelle 4).

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2011 bis 2040 (Quelle: Landesstatistik Steiermark, Statistik Austria)

Gemeinde/Region/ BEZIRK	2011	2021		2040	
		absolut	relativ 2011 = 100	absolut	relativ 2011 = 100
Ferniz-Mellach	4368	4894	112,0	5398	123,6
Gössendorf	3668	4178	113,9	4608	125,6
Hart bei Graz	4405	5236	118,9	5775	131,1
Haumannstätten	2874	3593	125,0	3963	137,9
Raaba-Grambach	3837	4705	122,6	5190	135,3
Vasoldsberg	4232	4643	109,7	5121	121,0
GU-Süd gesamt	25395	27249	107,3	32096	126,4
Kalsdorf	5797	7869	135,7	8680	149,7
Empersdorf	1316	1406	106,8	1503	114,2
Heiligenkreuz a. W.	2636	2833	107,5	3028	114,9
Pirching a. T.	2611	2522	96,6	2696	103,3
Kirchbach-Zerlach	3289	3265	99,3	3490	106,1
St. Stefan i. R.	4045	3899	96,4	3583	88,6
GRAZ	261726	291134	111,2	315526	120,6
GRAZ UMGEBUNG	143258	157853	110,2	177734	124,1
LEIBNITZ	81127	85294	105,1	90016	111,0
SÜDOSTSTEIERMARK	84917	83841	98,7	81402	95,9

Tabelle 4: Entwicklung der Arbeitsstätten sowie Beschäftigte 2011 - 2020 (Quelle: Landesstatistik Steiermark)

Gemeinde/Region/ BEZIRK	2011		2020		Entw. 2011 - 2020	
	Arbeits- stätten	Beschäf- tigte	Arbeits- stätten	Beschäf- tigte	Arbeits- stätten	Beschäf- tigte
Ferniz-Mellach	307	973	421	1310	37,1	34,6
Gössendorf	264	1733	353	1864	33,7	7,6
Hart bei Graz	376	2803	434	3880	15,4	38,4
Haumannstätten	258	1189	369	1514	43,0	27,3
Raaba-Grambach	433	4477	601	6278	38,8	40,2
Vasoldsberg	319	801	391	1066	22,6	33,1
GU-Süd gesamt	1957	11976	2569	15912	31,3	32,9
Kalsdorf	439	4944	591	5816	34,6	17,6
Empersdorf	93	367	114	344	22,6	-6,3
Heiligenkreuz a. W.	230	767	247	767	7,4	0,0
Pirching a. T.	179	466	188	420	5,0	11,6
Kirchbach-Zerlach	338	928	343	1195	1,5	28,8
St. Stefan i. R.	413	1402	416	1501	0,7	7,1
GRAZ	22061	179833	24958	209154	13,1	16,3
GRAZ UMGEBUNG	11536	62245	14001	78224	21,4	25,7
LEIBNITZ	7538	30414	8420	34441	12,0	13,2
SÜDOSTSTEIERMARK	8455	36228	8729	38249	3,2	5,6

Der Bevölkerungszuwachs und die wirtschaftliche Entwicklung gehen Hand in Hand mit einer starken Baulanddynamik (► Abbildung 2). Die suburbane Region GU-Süd ist durch eine überdurchschnittliche Zersiedelung und Flächeninanspruchnahme geprägt, die wiederum für Verkehrsstrukturen verantwortlich ist, welche Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr erhöhen (► vergleiche auch Kapitel 3.4).

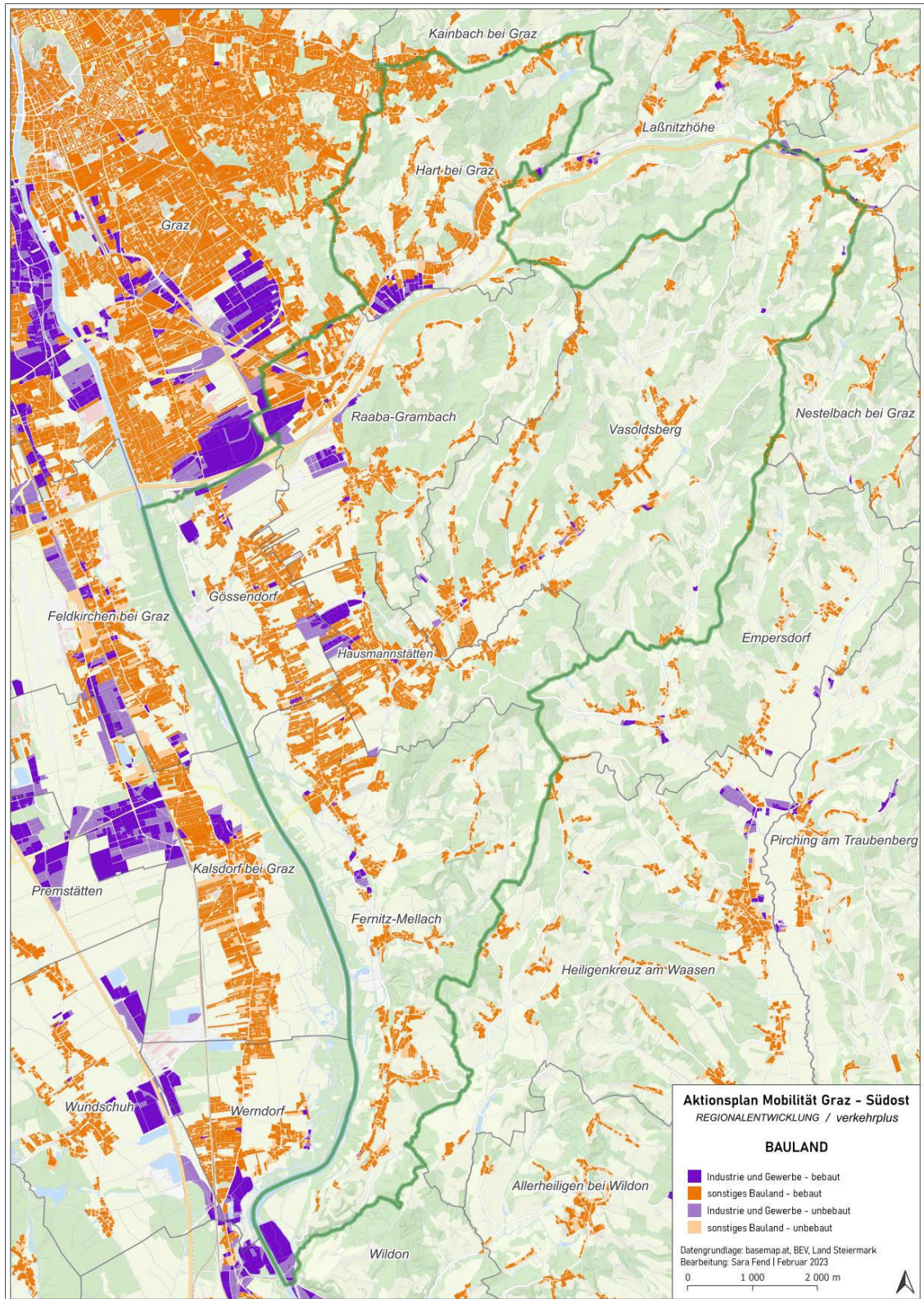


Abbildung 2: Bauland in der Region GU-Süd

3.2 Relevante Zielsetzungen von regionalen und überregionalen Raumplanungs- und Mobilitätskonzepten bzw. -programmen

Im Folgenden werden die bezüglich Mobilität relevanten Ziele der wesentlichen Konzepte und Programme auf nationaler, landesweiter sowie regionaler Ebene angeführt, das sind:

- ▶ Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2030
- ▶ Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- ▶ Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
- ▶ Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 (2017)
- ▶ Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung 2010
- ▶ Regionales Entwicklungsprogramm Steirischer Zentralraum (2016)

3.2.1 Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2030 ¹

Unter dem Leitmotiv „Raum für Wandel“ erläutert das ÖREK 2030 im Leitbild gemeinsame Grundsätze und Ziele für die Raumentwicklung in Österreich. Basierend auf raumrelevanten Megatrends (wie Klimakrise, Digitalisierung, demographischer Wandel, Suburbanisierung etc.) und auf globalen, europäischen sowie nationalen Aufträgen (z.B. die UN-Resolution „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung“) wurden wesentliche räumliche Herausforderungen für unterschiedliche Raumtypen Österreichs definiert und ein Handlungsprogramm für prioritäre Themen und Umsetzungspakte erstellt, die in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden sollen.

Als Leitbild wurde die **„Schaffung einer nachhaltigen klimaneutralen und klimaresilienten Welt, um den nachkommenden Generationen ein gutes Leben in einer inklusiven Gesellschaft zu ermöglichen“** festgelegt. Dafür definiert das ÖREK 2030 u.a. folgende Ziele:

- Klimaschutz in der Raumentwicklung und Raumordnung verankern – räumliche Strukturen an den Klimawandel anpassen
- Leistungsfähige Achsen und Knoten des Öffentlichen Verkehrs als Rückgrat für die Siedlungsentwicklung nutzen
- Die regionale Resilienz stärken
- Freiräume mit ihren vielfältigen Funktionen schützen und ressourcenschonend entwickeln
- [...]

3.2.2 Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

Der Mobilitätsmasterplan stellt den neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor mit den Schlagworten „nachhaltig – resilient – digital“ dar.

¹ www.oerek2030.at/

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätsmasterplans 2030 orientiert sich am gesamtstaatlichen Klimaziel für den Verkehr, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. **Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden.**

Im Personenverkehr besteht durch neue Technologien und Mobilitätsservices ein großes Potenzial für Verlagerungen von vielen, vielfach sehr kurzen PKW-Fahrten zu einer neuen Form der Mobilität, nämlich der Multimodalität mit geändertem Mobilitätsverhalten. Auch das Potenzial der aktiven Mobilität ist hoch. Darüber hinaus müssen der Ausbau und vor allem die Kombinationsfähigkeit des gesamten Öffentlichen Verkehrs weiter forciert und so beim motorisierten Individualverkehr eine Trendwende geschafft werden.

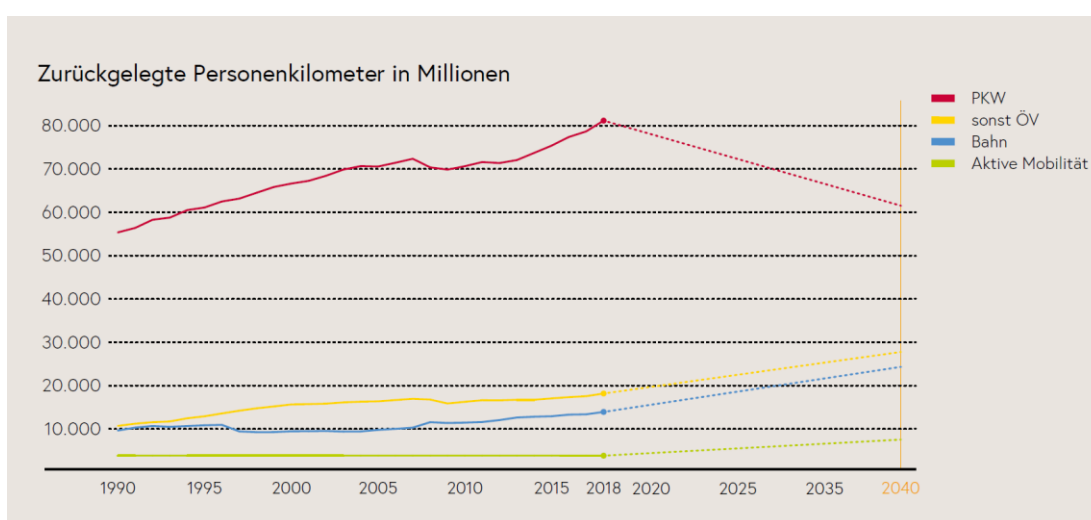


Abbildung 3: Entwicklung des Personenverkehrs (Quelle: Mobilitätsmasterplan 2030)

Abbildung 3 zeigt, dass der **Verkehrsaufwand für Personenmobilität gemäß Mobilitätsmasterplan 2030 auf der Straße (PKW) deutlich sinken muss**. Die restlichen Verkehrsmodi des Umweltverbunds können diese Lücke gemeinsam schließen, wodurch es insgesamt zu einer geringen Steigerung der Personenverkehrsleistung kommt. Die Verschiebung der Anteile der Verkehrsmodi im Personenverkehr werden in Tabelle 5 im Detail dargestellt.

Tabelle 5: Modal Split im Personenverkehr nach Wegen in Prozent (Quelle: Mobilitätsmasterplan 2030)

	2018	Prognose - 2040
Motorisierter Individualverkehr	61%	42%
Öffentlicher Verkehr	16%	23%
Aktive Mobilität	23%	35%
davon Rad	7%	13%
davon zu Fuß	16%	22%

Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der **Verkehrswende** (Vermeiden, Verlagern) und der **Energiewende** im Verkehr (100 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040.

Im Personenverkehr soll das Ziel durch

- einen gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume,
- den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie
- durch den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht werden.

Im Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich werden die Ziele wie folgt konkretisiert:

- **Vermeiden** ohne Verzicht! Mit der Verkehrswende zu weniger Verkehr, einem Mehr an Regionalität und einem Plus an Lebensqualität:
 - Die Personenverkehrsleistung muss annähernd konstant gehalten werden. Durch das Bevölkerungswachstum entspricht das einer leichten Reduktion der Verkehrsleistung von bisher 35,4 auf etwa 33,2 Kilometer pro Person und Tag.
 - Die Wirtschaftsentwicklung und der Aufwand für Gütertransporte müssen entkoppelt werden. Bei einem angenommenen Wirtschaftswachstum von 40 Prozent bis zum Jahr 2040, ist es das Ziel, dass die Güterverkehrsleistung nur moderat um bis zu 10 Prozent zunimmt.
- **Verlagern**, dort wo's geht! Der Umstieg auf effiziente, umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmodi ist günstig, schafft Platz und Kapazität und fördert die Gesundheit.
 - Personenverkehr: Der Anteil der Verkehrsleistung im Umweltverbund steigt von derzeit 30 Prozent um rund die Hälfte auf 47 Prozent.
 - Personenverkehr: Bei der Zahl der Wege muss sich das Verhältnis praktisch umkehren: derzeit rund 60 Prozent PKW-Wege zu künftig 60 Prozent der Wege im Umweltverbund.

- Personenverkehr: Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 13 Prozent der Wege bis 2030.
- Personenverkehr: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nach Wegen auf 42 Prozent mit dem großflächigen Ausbau von geteilter und Mikro-Mobilität.
- Güterverkehr: Durch entsprechende europäische Zusammenarbeit wird der Modal Split der Schiene auf 40 Prozent erhöht (entspricht rund 35 Milliarden Tonnenkilometer).
- Güterverkehr: Österreich allein könnte nur eine moderate Steigerung erzielen (34 Prozent)
- **Verbessern**, und effizient gestalten! Die Energiewende im Verkehr, herbeigeführt dadurch, dass 100% aller Neuzulassungen ab 2030 emissionsfrei sind, ist ein entscheidender Baustein zur Klimaneutralität 2040

3.2.3 Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+

Als relevantes Ziel des mittlerweile 15 Jahre alten Steirischen Gesamtverkehrskonzepts ist die „*Erhöhung des Anteiles an öffentlichen Verkehrsmitteln auf 20 % für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr*“ zu nennen.

3.2.4 Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 (2017)

Mobilität – Ziele

- M1 Individualverkehr: Den Anteil aktiver Mobilität (Fuß und Rad) und den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im motorisierten Individualverkehr erhöhen
- M2 Öffentlicher Verkehr: Den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität (Modalsplit) und den Anteil effizienter Fahrzeuge und alternativer Antriebe im Busbereich steigern
- M3 Güterverkehr: Den Güterverkehr weitestgehend von der Straße auf die Schiene verlagern und den Anteil von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöhen

Mobilität – Maßnahmen

- M1.1 Erstellung und Abstimmung von Mobilitätskonzepten
- M1.2 Schaffung von rechtlichen Rahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- M1.3 Stärkung alternativer Antriebstechnologien und Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur
- M1.4 Stärkung des FußgängerInnen- und Radverkehrs
- M1.5 Bereitstellung von Bildungsangeboten und Information für die steirische Bevölkerung
- M1.6 Berücksichtigung des Faktors nachhaltige Mobilität in Raumordnung und Wohnbau
- M2.1 Verbesserung von Angebot und Qualität des öffentlichen Verkehrs
- M2.2 Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr

- M2.3 Ausbau und Optimierung von multimodalen Verkehrsmanagementsystemen
- M3.1 Ausbau Schienen-Infrastruktur
- M3.2 Unterstützung für Logistik und systemische Maßnahmen
- M3.3 Förderungen und Lenkungsmaßnahmen

3.2.5 Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung 2010

Folgende Prioritäten und Ziele des Regionalen Verkehrskonzeptes sind für die Region GU-Süd nach wie vor von Bedeutung (eigene Hervorhebungen):

Prioritäten:

- Veränderung des Modal Splits durch Stärkung des Umweltverbundes (**Erhöhung des ÖV-Anteiles, Erhöhung des Radverkehrsanteiles, Stabilisierung des Anteils der Fußwege) und die Reduktion des MIV-Anteils)**
- **Straßenneubau ist nur bei Erhöhung der Verkehrssicherheit oder einer in der Gesamtbetrachtung relevanten Verringerung von negativen Umweltauswirkungen (Lärm, Luft) vertretbar.**
- Um das große Umsteigepotenzial auf das durch Maßnahmen der letzten Jahre verbesserte ÖV-Angebot, vor allem im Pendlerverkehr, zu aktivieren, ist die ÖV-Nutzung durch finanzielle Anreize zu fördern und die Subventionierung der PKW-Nutzung zu reduzieren.
- Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern.
- Durch eine nachhaltige Raumordnungspolitik nach dem Prinzip der Innenentwicklung (Konzept der "kurzen Wege") und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen, ist der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Leitbild Verkehrskorridor Süd-Ost

- Der Neubau der steirischen Ostbahn, bei gleichzeitigem Erhalt der Bestandsstrecke für den Schienennahverkehr, zu einer Hochleistungsstrecke ist möglichst zügig durchzuführen, um die regionale und überregionale Erreichbarkeit zu erhöhen und langfristig zu sichern.
- **Die überregionale Erreichbarkeit über die A2 Südautobahn ist zu verbessern (AST Hart) und langfristig zu sichern.**
- Zur Versorgung der strategischen ÖV-Achsen ist die Anbindung des Hinterlandes im Bereich des ÖV, des MIV und des Radverkehrs zu verbessern.
- Ein **attraktives, auch auf den Alltagsverkehr ausgerichtetes Radwegenetz** soll zu einer Stärkung des Umweltverbundes beitragen, dazu sind Verbesserungen im fließenden sowie im ruhenden Radverkehr notwendig.
- Die **Anbindung des Korridors St. Stefan bzw. von Hausmannstätten an die Kernstadt Graz und an das hochrangige Straßennetz** erfolgt im MIV über die L370 Raabastraße und über die B73 Kirchbacher Straße (teilweise ersetzt durch die Ortsumfahrung Hausmannstätten und den Knoten Graz-Ost). Die

durch den Pendlerverkehr stark **belasteten Siedlungsgebiete von Fernitz, Raaba, Grambach, Hausmannstätten und Gössendorf** sind zu entlasten. Im Zuge der infrastrukturellen Verbesserungen im Südosten von Graz hat eine **Neubewertung des Landesstraßennetzes** zu erfolgen. *(Hinweis: Diese Zielformulierung war letztendlich der Anlass für die Ausarbeitungen des vorliegenden Aktionsplanes).*

3.2.6 Regionales Entwicklungsprogramm Steirischer Zentralraum (2016)

Im Regionalplan des Regionalen Entwicklungsprogrammes (REPRO) Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) werden neben der Festlegung von Vorrangzonen für überörtlich bedeutsame Bauland- und Freilandnutzungen auch Verkehrsplanungen (Straße/Schiene) zwecks Dokumentation raumrelevanter Planungen ersichtlich gemacht. Im Bereich der GU-Süd sind dies (vergleiche Abbildung 4):

Schiene:

- Steirische Ostbahn NEU inklusive Verbindungsspanne Koralmbahn – Steirische Ostbahn

Straße:

- A 2 Anschlussstelle Hart
- B 73 NEU / Verbindung A 2 Knoten Graz Ost – OUF Hausmannstätten
- Landesstraßenverlegung L 312 (Ortsumfahrung Fernitz) im Bereich Murauen
- Querspange OUF Hausmannstätten – L 312 NEU

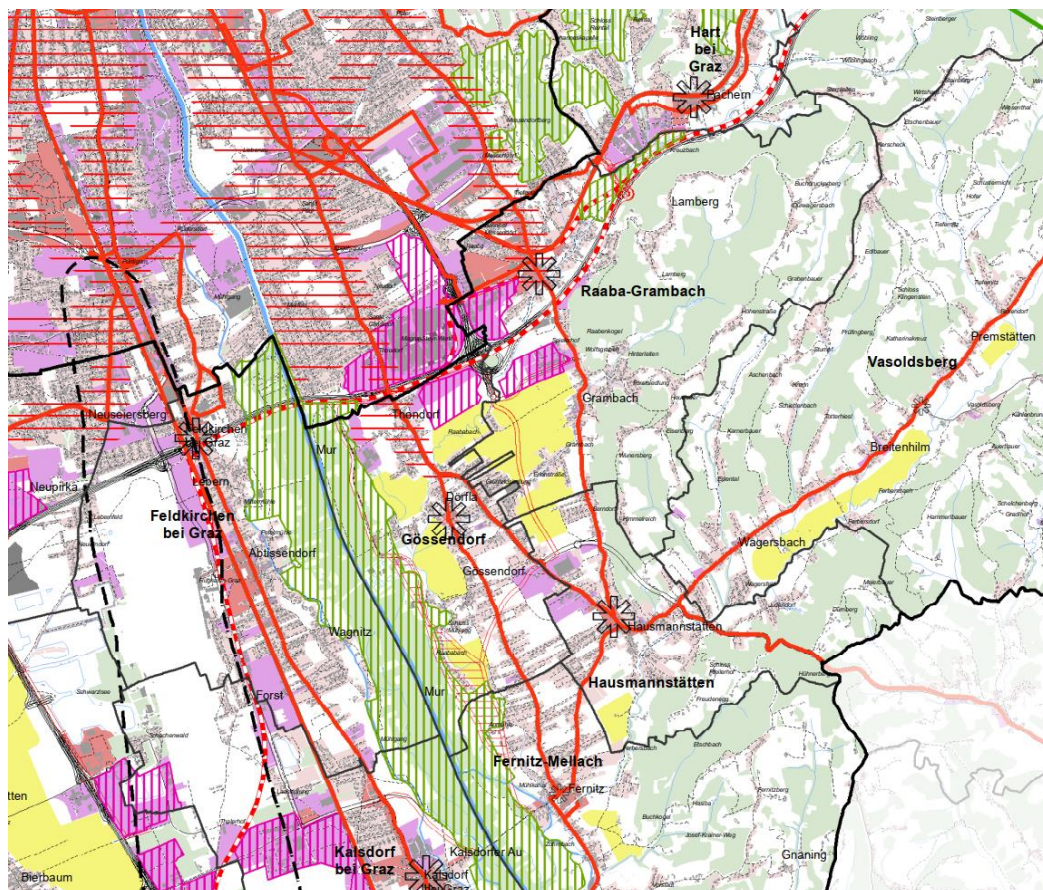


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Regionalplan des REPRO Steirischer Zentralraum (2016)

3.3 Ausbaupläne und Strategien der Region GU-Süd

Die vorliegenden Projekte und Untersuchungen (► Tabelle 6) sehen umfassende Änderungen an Verkehrsinfrastrukturen, sowie im Angebotsqualität für deren Nutzer*innen in der Region GU-Süd vor.

Tabelle 6: Übersicht zu relevanten Ausbauplänen und Strategien im Bereich der GU-Süd

Jahr	Projekt / Inhalt (Projektbeteiligte/Verfasser)
1996	Straßenbahnverlängerung Graz/Graz-Umgebung (Land / Hüsler)
1999	Regionales Verkehrskonzept Graz-Südost (Land / Stickler)
2002	Entwicklungskonzept GU-Süd (GU-Süd / Tischler, Fallast, Jereb)
2007	Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn (ÖBB / PGO) à 2012 (Berücksichtigt in ÖVS (Öffentlicher Verkehr Strategie))
2009	Erreichbarkeitsstudien Haltestellen Hart, Autal, Raaba (ÖBB / Tischler)
2010	Regionales Verkehrskonzept Graz/Graz-Umgebung (Land / Tischler, Fallast)
2011	Erreichbarkeitsstudie Haltestelle Gössendorf (ÖBB / Tischler)
2013	Verbindungsspange A2 – OUF Hausmannstätten, B73 NEU (Land / Jereb, IBV)
2010 - 23	Anschlussstelle Hart (ASFINAG, Land Stmk / IKK, Trafility, verkehrplus)
2016	REPRO (Entwicklungskonzept GU-Süd 2002 und RVK G/GU 2010)
2021	Radverkehrskonzept GU-Süd (GU-Süd, Land / Planum)
2022/23	Gesamtverkehrskonzept Hart bei Graz (Gem. Hart / verkehrplus)
2022 ff	Umsetzungen Radverkehrskonzept GU-Süd (GU-Süd, Gössendorf, Fernitz etc.)
2022/23	ÖV-Linienbündelplanungen 2023+ (Land, GU-Süd)
2022	ÖVS Graz (Graz, Land, TU, Hüsler, etc. / Trigon)
2023	Gesamtverkehrskonzept Fernitz-Mellach (Gem. Fernitz-Mellach / verkehrplus)

3.4 Veränderungen in der ÖV-Erreichbarkeit

Die Raumentwicklung und der damit induzierte Verkehrseffekt sind eng miteinander verbunden. Auseinanderfließende Siedlungsstrukturen abseits der Ballungsräume gehen Hand in Hand mit der Entwicklung einer Verkehrsstruktur, die längere Wege erzeugt, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr erhöht und zur Ausdünnung des Öffentlichen Verkehrs in der Region führt. Umgekehrt kann mittels kompakter Siedlungsstrukturen entlang von Bahn- und ÖV-Achsen der Individualverkehr eingedämmt bzw. auf den Öffentlichen Verkehr verlagert werden (ÖROK 2012: 46, VCÖ 2013b: 11). Die Entwicklung neuer Siedlungsstrukturen hat dementsprechend in sogenannten Vorranggebieten für energiesparende Mobilität zu erfolgen. Hier lassen sich kurze Alltagswege problemlos zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen und das öffentliche Verkehrsangebot kann mit entsprechend hoher Qualität bereitgestellt werden.

3.4.1 ÖV-Angebot in der Region GU-Süd

Das neue Linienbündel in der Region GU-Süd bringt seit Juli 2023 zusätzliche *RegioBus*-Linien sowie verbesserte Taktintervalle und zusätzliche Abend- und Wochenendverkehre (► Abbildung 5):

Dichter suburbaner Verkehr, zusätzliche Abend- und Wochenendverkehre

- 20-Minuten-Takt Graz–Raaba–Hart–Pachern
- 15-Minuten-Takt Graz–Raaba–Grambach–Hausmannstätten
- 15-Minuten-Takt Graz–Dörfla
- 4 Busse pro Stunde Graz–Raaba/Dörfla–Fernitz

Verdichteter Regionalverkehr, zusätzliche Abend- und Wochenendverkehre

- 30-Minuten-Takt Graz–Dörfla–Fernitz–Murberg–Allerheiligen
- 30-Minuten-Takt Graz–Raaba–Hausmannstätten–Fernitz–Kalsdorf(–Schwarzl–Premstätten)
- 30-Minuten-Takt Graz–Raaba–Hausmannstätten–Vasoldsberg
- 30-Minuten-Takt Graz–Dörfla–Hausmannstätten–Prosdorf

Tangentialbuslinien

- 30-Minuten-Takt Pachern–Magna–Feldkirchen–Seiersberg–Pirka
- 30-Minuten-Takt (Graz–)Raaba–Hausmannstätten–Fernitz–Kalsdorf–Schwarzl–Premstätten
- 30-Minuten-Takt Puntigam–Flughafen–Kalsdorf–Fernitz
- Stundentakt (Graz–Fernitz–)Allerheiligen–St. Georgen–Wildon
- Stundentakt Hart–Pachern–Ragnitz–LKH

Expressbusse

- X44 Graz–A2–Schemerl–St. Marein
- X50 Graz–A2–Teslastraße–Himmelreichtunnel–Prosdorf–St. Stefan/R

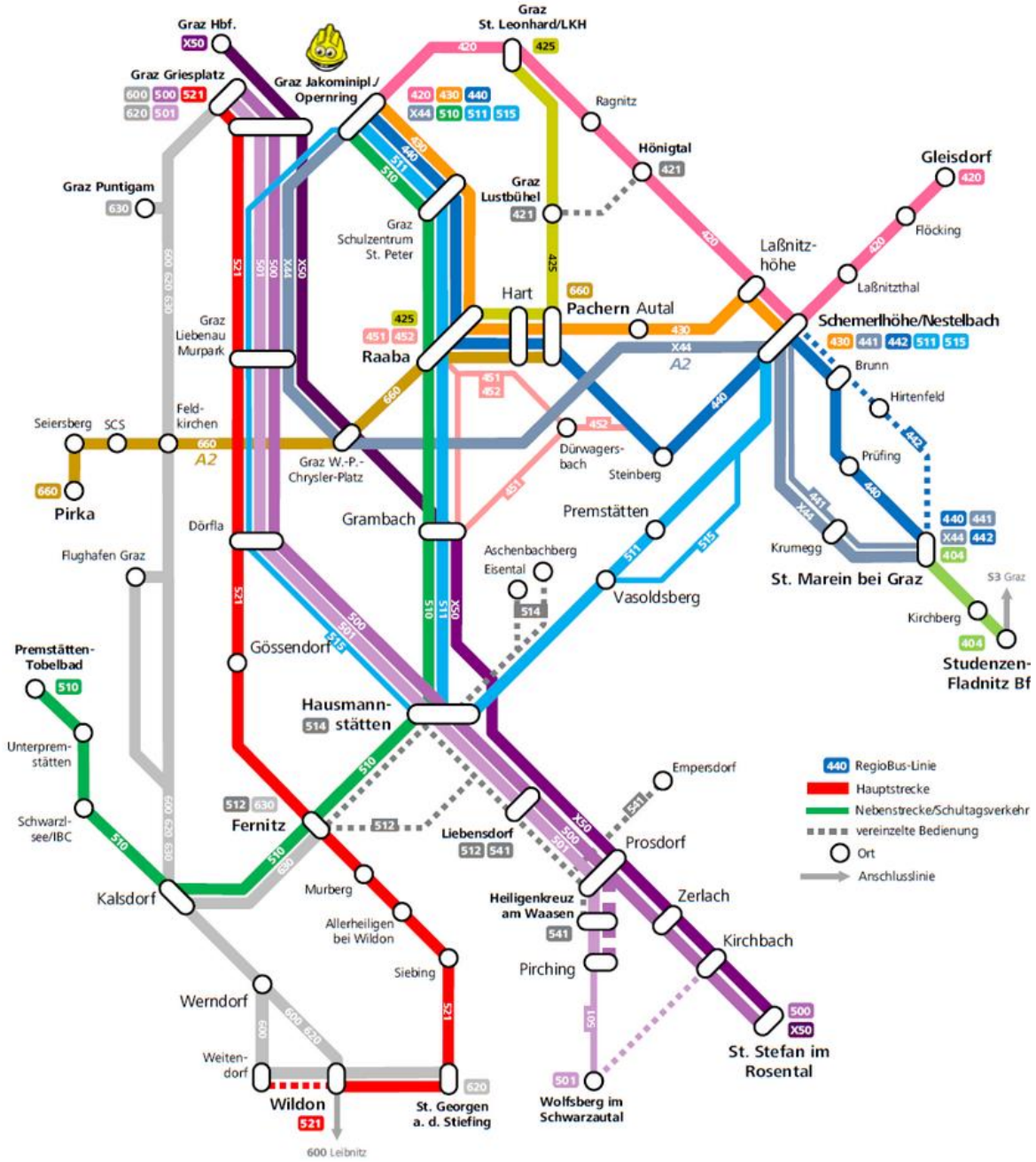


Abbildung 5: Aktuelles ÖV-Liniennetz in der Region GU-Süd (Verkehrsverbund Steiermark GmbH, Stand: 04.09.2023)

3.5 Verkehrserhebungen Kfz-Verkehr

Die vom Land Steiermark betriebenen Dauerzählstellen liefern in der Region GU-Süd einen guten Überblick über das Kfz-Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen. Ergänzend zu den vorliegenden Daten wurde von Samstag, 5.11.2022 (Aufbau-Tag Freitag, 4.11.2022) bis Sonntag, 20.11.2022 (Abbau-Tag Montag, 21.11.2022) eine 14-tägige Verkehrsdatenerhebung an 17 Messpunkten mit Bluetooth-Sensorik ausgeführt (BLIDS-Erhebung). Eine begleitende Zählung des Kfz-Verkehrs mit Seitenradargeräten an 16 Messpunkten (ohne M17) wurde im gleichen Zeitraum dahingehend ausgeführt, dass zumindest jeweils ein repräsentativer Zeitraum (Tag) erhoben wurde.

Die durchgeführte BLIDS-Erhebung bildet das Kfz-Verkehrsgeschehen an einem durchschnittlichen Werktag ab. Die Bildung von Mittelwerten über 10 repräsentative Werkstage ermöglicht es wochentägliche Schwankungen bestmöglich auszugleichen.

Im Zuge der Auswertung werden nachstehende regionsspezifische Fragestellungen beantwortet:

- Anteil des Kfz-Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehrs in der Region GU-Süd (Fernitz-Mellach, Hausmannstätten, Gössendorf, Raaba-Grambach und Vasoldsberg)
- Anteil der Kfz-Binnenverkehre innerhalb der Region
- Detailauswertungen (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) der Bereiche Fernitz-Zentrum, Gössendorf und Hausmannstätten-Grambach

Die Ergebnisse zeigen einen hohen Anteil an überregionalem Durchgangsverkehr in der Region GU-Süd. Die von der Bevölkerung wahrgenommene starke Verkehrsbelastung durch ortsfremden Kfz-Fahrten konnte durch die BLIDS-Erhebung bestätigt werden. Am Querschnitt B73 Hühnerbergstraße auf Höhe der Gemeindegrenze Hausmannstätten durchfahren rund 55% des dort gezählten Gesamtverkehrs die Region GU-Süd ohne Zwischenstopp und belasten dementsprechend die Orts- und Siedlungsgebiete.

Der Anteil an Kfz-Binnenverkehrswegen am Gesamtverkehrsaufkommen zwischen den zentralen Gemeinden Gössendorf, Fernitz-Mellach und Hausmannstätten beträgt rund 25%. Hierbei handelt es sich um Kfz-Fahrten, welche Großteils kürzer als 5 km sind und somit ein optimales Verlagerungspotenzial hin zur aktiven Mobilität (zu Fuß, Fahrrad und E-Bike) bieten. Die Bevölkerung der GU-Süd liefert demnach durch ihr Mobilitätsverhalten einen großen Beitrag zur Gesamtverkehrsbelastung in der Region.

Die detaillierten Ergebnisse und Auswertungen sind den separaten Beilagen (Projektbericht zu BLIDS-Erhebung GU-Süd 2022) zu entnehmen.

3.6 Verkehrlich relevante Entwicklungen im Planungsgebiet

In konventionellen Kfz-Verkehrsuntersuchungen wurden für zukünftige Entwicklungszustände zumeist konservative Kfz-Verkehrszunahmen von rund 1% bis 2% pro Jahr als Fortschreibung des IST-Zustandes angenommen. Durch diese Annahmen haben sich in der Vergangenheit durchaus valide Prognoseszenarien berechnen lassen. Es wurde also von einem stetigen und ständigen Kfz-Verkehrswachstum ausgegangen.

Vergleicht man jedoch Prognosewerte aus Verkehrsuntersuchungen aus den frühen 2000ern mit den zwischenzeitlich eingetretenen Auswirkungen, liegen die seinerzeit prognostizierten Verkehrsmengen meist deutlich über dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen. So wurden beispielsweise in der Verkehrsuntersuchung zum Vorprojekt der B73 – Spange Grambach (Jereb, IBV 2013, ► Tabelle 6) für den Prognosehorizont 2025 am Querschnitt der B73 im Ortsteil Thondorf rund 26.600 Kfz/24h prognostiziert. Die 2022 durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen am ggst. Querschnitt ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 16.200 Kfz/24h.

Die Auswertung der Bevölkerungs- und Kfz-Verkehrszahlen der vergangenen Jahre (2016 – 2022) zeigen ebenfalls, dass eine steigende Bevölkerungszahl nicht in direktem Zusammenhang mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens steht. Nachstehende Tabelle 7 und Tabelle 8 sowie Abbildung 6 und Abbildung 7 zeigen die Bevölkerungs- und Kfz-Verkehrsentwicklung in den Gemeinden der GU-Süd. In den vergangenen 6 Jahren ist in der Region eine durchschnittliche Bevölkerungszunahme von rund 1,66% pro Jahr bei einer durchschnittlichen Kfz-Verkehrszunahme von rund 0,33% zu beobachten.

Weiteres ist festzuhalten, dass auch in den umliegenden Bezirken (z.B. Südoststeiermark) und Gemeinden (z.B. Kalsdorf bei Graz), welche das Straßennetz der GU-Süd Gemeinden in Form von Kfz-Durchgangsverkehren belasten, relevante Entwicklungen vorstattengehen. Die prognostizierte Bevölkerungsabnahme im Bezirk Südoststeiermark (siehe Tabelle 3) wirkt sich somit positiv auf die Kfz-Verkehrsentwicklung in den GU-Süd Gemeinden aus.

Aktuelle Studien zum umfassenden Ausbau der Eisenbahninfrastruktur inkl. verbessertem Angebot zeigen für den Korridor Graz – Leibnitz große Potenziale einer Verkehrsverlagerung durch den Ausbau der Öffentlichen Verkehrsangebote (zB. Trafility, TU-Graz 2023).

Auch weitere aktuelle Entwicklungen zeichnen das Bild, dass das Mobilitätsverhalten sich allmählich wandelt. Laufende Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Verkehr sowie die sehr ambitionierten Ausbaupläne der Radinfrastruktur auf Basis des gemeindeübergreifenden regionalen Radverkehrskonzeptes in der Region sprechen dafür, dass künftig eine andere Entwicklung bei den Autoverkehrszahlen zu erwarten ist. So wurde beispielsweise mit dem Radmonitor Steiermark erhoben, dass die Veränderung der Radwegnutzung von 2021 auf 2022 +13% beträgt. Insgesamt wurden von Gemeinden und dem Land Steiermark bereits 182 Mio. EUR Budget für den Radwegausbau beschlossen und sind zwischen 2016 und 2020 rund 78km Radinfrastruktur gebaut worden. (Land Steiermark 2023, EZ/OZ: 3086/2) Die Verkaufszahlen von (E)-Bikes, Lasten- und Familienfahrrädern erreichen Jahr für Jahr

neue Rekordwerte, so wurden 2022 österreichweit gut 246.000 E-Bikes verkauft, 2008 waren es noch rd. 8.000 (Statista 2023). Kfz-Verkehrsmengen, der Motorisierungsgrad der Bevölkerung sowie die Verkaufszahlen von Neu- und Gebrauchtwagen stagnieren seit einigen Jahren. So ist nachweislich der Motorisierungsgrad in Gebieten mit hohem ÖV-Angebot geringer (VCÖ 2023, S.8) und die Carsharing Angebote sind höchst erfolgreich (Kleine Zeitung 2020). Zusätzlich zeigen Klima- und Umweltziele auf europäischer und nationaler Ebene auf, dass es eine entscheidende Reduktion des fossil betriebenen Individualverkehrs geben muss. (siehe Mobilitätsmasterplan 2030, S.14 u. 15).

Anhand der oben gezeigten Indizien zur Entwicklung der Mobilitätsangebote und Verhaltensweisen ist auch im Planungsgebiet vorerst von kaum steigenden Kfz-Verkehrsmengen bzw. einer zunehmenden Belastung aufgrund von Kfz-Durchgangsverkehren in den GU-Süd Gemeinden auszugehen.

Eine lineare Fortschreibung der KFZ-Verkehrsentwicklung soll und kann also nicht das Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik sein. Die Zielformulierungen zur weiteren Reduktion der Kfz-Verkehre in der GU-Süd entsprechen auch jenen auf Bundes- und Landesebene und tragen zur Entlastung der Ortsgebiete bei.

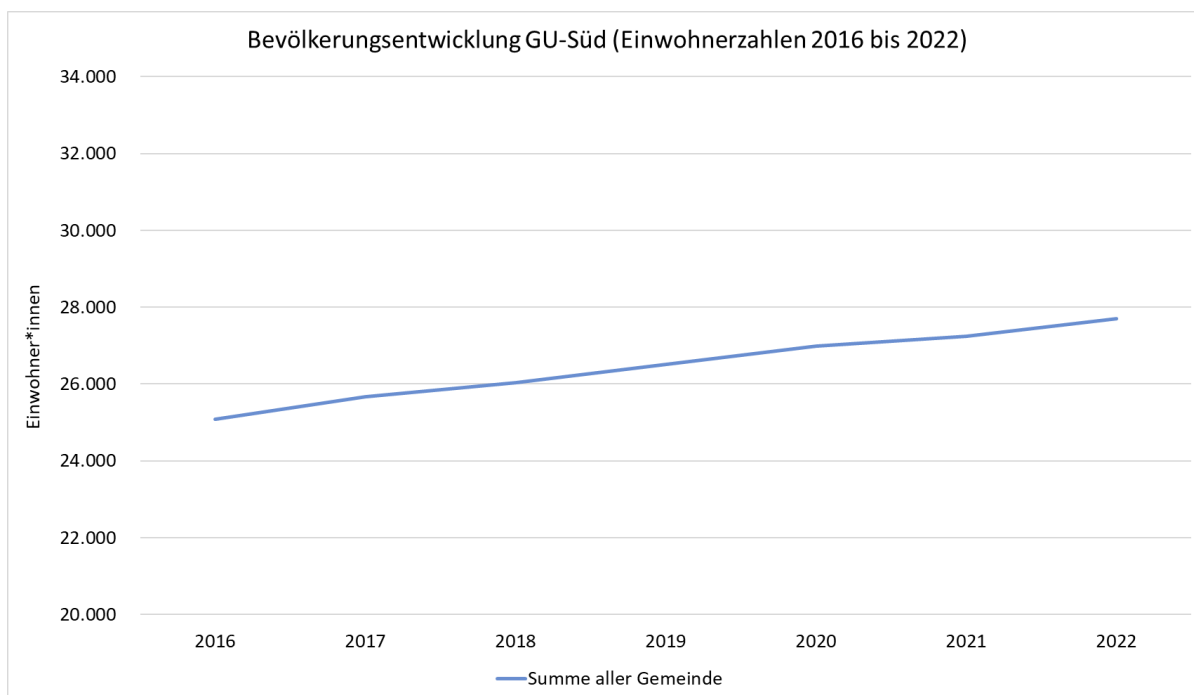


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung der GU-Süd Gemeinden (eig. Darstellung, Quelle: Statistik Austria, 2023)

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung der GU-Süd Gemeinden (2016 – 2022) (Quelle: Statistik Austria, 2023)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Fernitz-Mellach	4.656	4.749	4.804	4.813	4.870	4.894	4.911
Gössendorf	3.832	3.918	3.981	4.041	4.117	4.178	4.215
Hausmannstätten	3.130	3.177	3.288	3.380	3.475	3.593	3.701
Raaba-Grambach	4.163	4.363	4.420	4.549	4.676	4.705	4.722
Hart bei Graz	4.850	4.942	4.972	5.126	5.242	5.236	5.414
Vasoldsberg	4.453	4.528	4.572	4.606	4.598	4.643	4.731
Summe aller Gemeinde	25.084	25.677	26.037	26.515	26.978	27.249	27.694
Durchschnittliche Zunahme pro Jahr:							1,66%

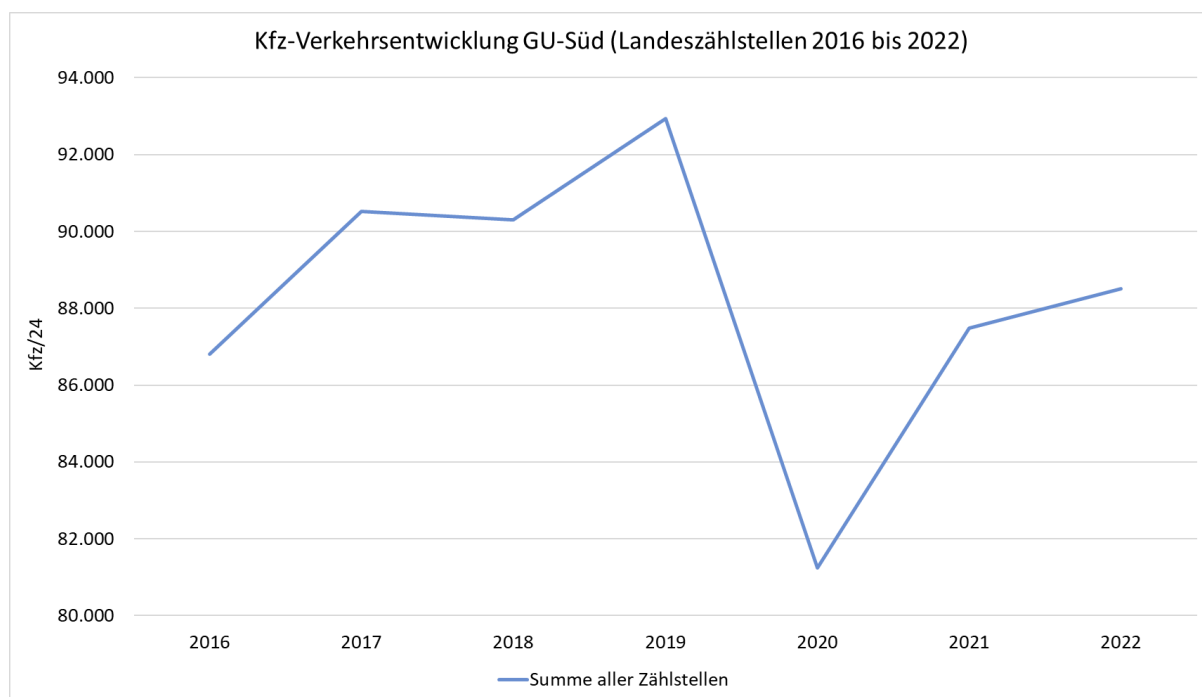


Abbildung 7: Kfz-Verkehrsentwicklung an den Landeszahlstellen der GU-Süd (eig. Darstellung, Quelle: gisstmk.at, 2023)

Tabelle 8: Kfz-Verkehrsentwicklung in der Region (2016 – 2022) (Quelle: gisstmk.at, 2023: ausgewählte Landeszahlstellen mit vollständiger Zeitreihe)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
L390 Grambacherstraße	6.000	6.420	6.490	6.340	5.490	6.000	6.108
L390 Teslastraße	6.300	6.800	7.390	7.800	6.930	7.530	7.867
B73 Dörfla	14.000	14.480	14.670	14.630	12.590	13.520	14.040
L370 Grambach	9.700	10.000	10.230	10.570	9.920	10.580	10.830
B73 Hofer KV's	6.500	6.820	6.800	7.580	6.060	6.320	6.340
L369 Wagersbach	4.300	4.370	4.430	4.430	3.460	4.140	4.170
L312 Fernitz	5.300	5.680	5.570	5.390	4.630	5.020	5.230
L371 Friedhof Fernitz	8.800	9.110	9.100	9.240	8.520	8.970	8.870
L312 Murbrücke	13.400	14.130	12.750	13.920	12.520	13.150	13.343
L371 Gnaning	4.000	4.080	4.130	4.200	3.780	4.136	3.570
B73 Liebendorf	8.500	8.640	8.750	8.830	7.350	8.110	8.140
Summe aller Zählstellen	86.800	90.530	90.310	92.930	81.250	87.476	88.508
Durchschnittliche Zunahme pro Jahr:							0,33%

4 Verkehrsmodell

Auf Basis der erhobenen Verkehrsdaten wurden umfangreiche Untersuchungen mittels vorliegendem Verkehrsmodell in der Region GU-Süd durchgeführt. Die in Abstimmung mit dem Auftraggeber definierten Planfälle berücksichtigen eine mögliche neue Verbindungsspanne der B73, verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Ortszentren sowie eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung (Modal-Shift) hin zur aktiven Mobilität und einer vermehrten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Die Ergebnisse zeigen die zu erwartenden Effekte und Wirkungen im Analysejahr 2022 im abgegrenzten Planungsgebiet (► Abbildung 8). Die detaillierten Ergebnisse sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

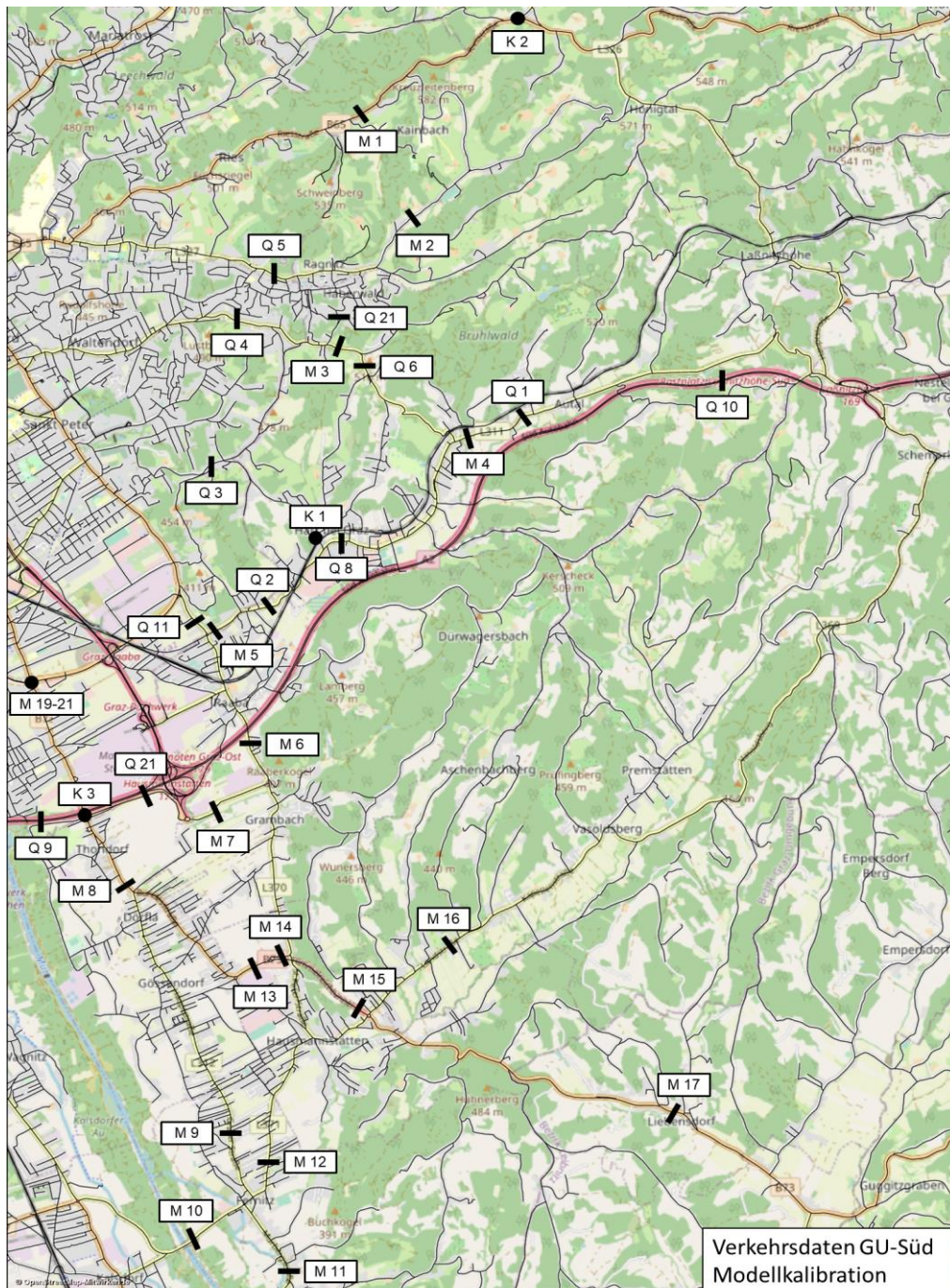


Abbildung 8: Abgrenzung Planungsgebiet und Verkehrsdaten der Modellkalibration (verkehrplus, 2023)

4.1 Untersuchte Planfälle

Nachstehende Abbildung 9 zeigt die mittels Verkehrsmodell untersuchten Planfälle im Überblick. Der Analyse-Nullfall A0 bzw. das Ergebnis der Modellkalibration bildet die derzeitige Kfz-Verkehrssituation im Planungsgebiet im Jahr 2022 ab. Analysefall A1 berücksichtigt die Errichtung der B73 – Spange Grambach gemäß freigehaltenem Korridor und Planungsstand. Das Maßnahmensetting der Verkehrsberuhigung in den Analyseplanfällen A2 und A1.2 ist dem Anhang zu entnehmen. Die Größenordnungen für Verlagerungseffekte auf den ÖV und die Reduktion von Kfz-Binnenverkehren beruhen auf begründeten Annahmen und werden diskret auf die Modellergebnisse hochgerechnet.

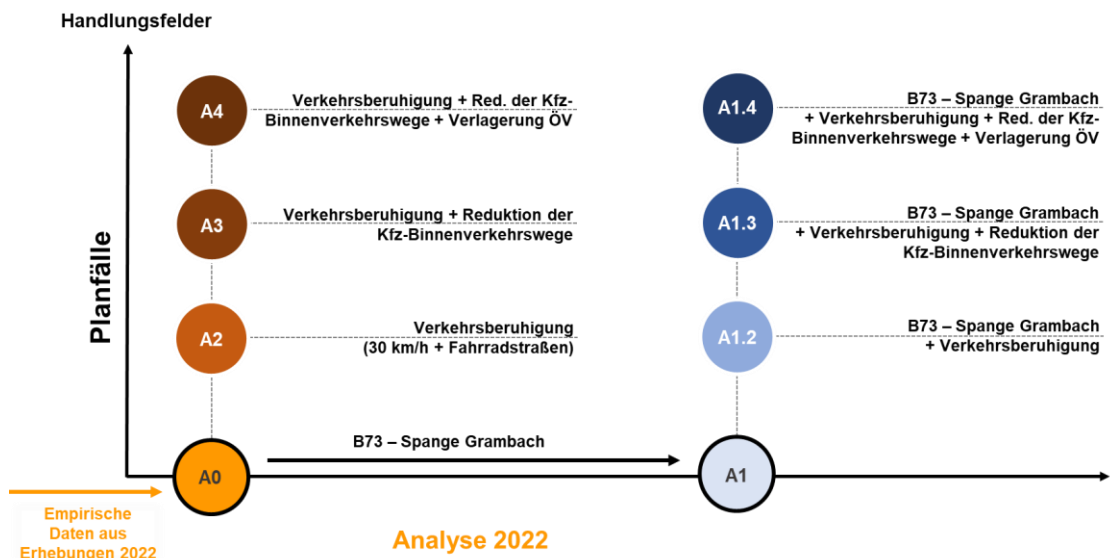


Abbildung 9: Planfälle der Modelluntersuchung im Analysejahr 2022 (verkehrplus, 2023)

4.2 Ergebnisse der Modellberechnungen

Die Beurteilung der Modellergebnisse bzw. der einzeln untersuchten Planfälle erfolgt in Bezug auf die übergeordnet festgelegten Zielsetzungen der Region GU-Süd. Im Detail werden die Ergebnisse der untersuchten Planfälle A1, A1.4, A2 und A4 in nachstehender Tabelle 9 beschrieben.

Tabelle 9: Zusammenfassung der Ergebnisse ausgewählter Planfälle

PLANFALL	Beschreibung
A1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planfall A1 berücksichtigt die Umsetzung der geplanten Verbindungsstraße „B73 – Spange Grambach“ laut aktuellem Planungsstand als Einzelmaßnahme
Beurteilung u. fachliche Interpretation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Modellergebnis zeigt bei theoretischer Inbetriebnahme der „B73 – Spange Grambach“ im Analysejahr 2022 eine Gesamtverkehrsbelastung von rund 17.400 Kfz/24h je Werktag. ▶ In Bezug auf das Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen im Planungsgebiet ist eine Verkehrszunahme im Kfz-Verkehr von rund 10% zu erwarten. ▶ Die „B73 – Spange Grambach“ führt zu großen Entlastungseffekten in den Ortsteilen Thondorf und Dörfla entlang der B73 sowie Grambach und Berndorf entlang der L370. Die derzeitigen Kfz-Verkehrsmengen können in diesen Ortsteilen nahezu halbiert werden. ▶ Aufgrund der direkteren und schnelleren Verbindung in Richtung Knoten Graz-Ost und in weiterer Folge in das Grazer Stadtgebiet, wird die Fahrrelation durch die Region GU-Süd entsprechend attraktiver. In den Ortsdurchfahren Hausmannstätten (Grazer Straße) und Fernitz (L371) sind dadurch Verkehrszunahmen zu erwarten. <p>Die beschriebenen Entlastungseffekte in den nördlichen Ortsteilen können hinsichtlich der Lebensqualität als positiv beurteilt werden. Die Mehrbelastung in den Ortsteilen auf den „Zufahrtsrouten“ der B73 – Spange Grambach gilt es hingegen kritisch zu beurteilen. Eine Umsetzung der „B73 – Spange Grambach“ ermöglicht eine umfassende Verkehrsberuhigung bzw. eine Umgestaltung der bestehenden Landesstraßen in den entlasteten Ortteilen. Diese Umgestaltung ist aus fachlicher Sicht zwingend erforderlich, nur so können Verlagerungseffekte und die verkehrliche Wirkung der Spange B73 dauerhaft sichergestellt werden. Die Errichtung eines begleitenden Geh- und Radweges entlang der B73 – Spange Grambach laut vorliegendem Radverkehrskonzept wird im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung als obligatorisch angesehen.</p>
A2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planfall A2 berücksichtigt ein Maßnahmenset an verkehrsberuhigenden Maßnahmen (30km/h Beschränkungen, Verordnungen von Fahrradstraßen, etc.) im Landes- und Gemeindestraßennetz der Region GU-Süd. (siehe Anhang)
Beurteilung u. fachliche Interpretation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsberuhigende Maßnahmen führen zu veränderten Reisezeiten und beeinflussen die Routenwahl dadurch maßgebend. Im vorliegenden Modell resultieren daraus lokale Verlagerungseffekte. ▶ Die Auswirkungen betreffen überwiegend überregionale Durchgangsverkehre ohne Quell- und Zielpunkt in der GU-Süd. ▶ Entsprechend sind im gesamten Straßennetz der Region geringfügige Verkehrsabnahmen zu erwarten. In Bezug auf das Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen im Planungsgebiet ist eine Verkehrsabnahme im Kfz-Verkehr von rund 10% zu erwarten. <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortskernen und sensiblen Bereichen ermöglichen zusätzlich eine Neugestaltung der Straßenräume und können hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie den Emissionsbelastungen auch in Bezug auf die Aufenthaltsqualität als positiv beurteilt werden.</p>

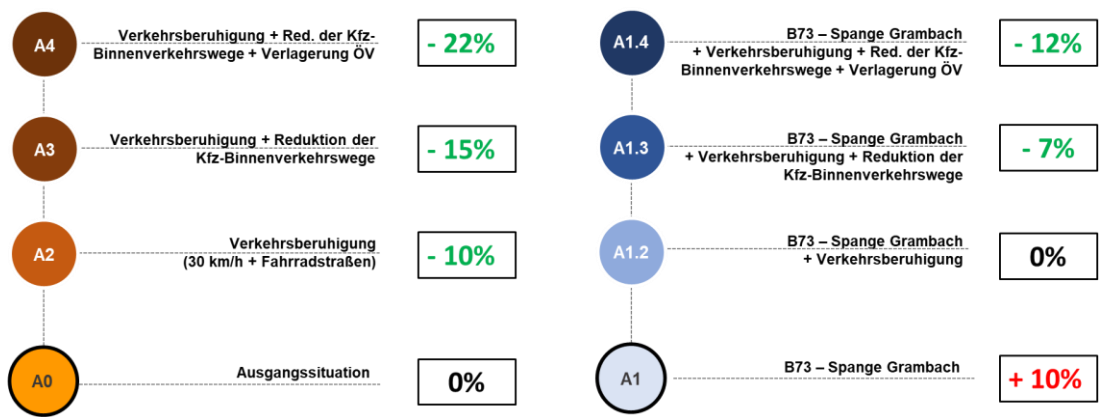
<p>A4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planfall A4 berücksichtigt eine Kombination an verkehrsberuhigenden Maßnahmen (30km/h Beschränkungen, Verordnung von Fahrradstraßen, etc.) im Landes- und Gemeindestraßennetz der Region GU-Süd. Zusätzlich wird auf Basis fundierter Annahmen eine Veränderung im Modal-Split auf gemeindeinternen Kfz-Binnenwegen sowie auf Quell- und Zielfahrten in das Grazer Stadtgebiet modelliert. Nachstehende Vorhaben bieten die Grundlagen für diese Annahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Flächendeckender Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Region GU-Süd ▶ Umfassende Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienbündel 2023 „neu“)
<p>Beurteilung u. fachliche Interpretation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsberuhigende Maßnahmen führen zu veränderten Reisezeiten und beeinflussen die Routenwahl dadurch maßgebend. Im vorliegenden Modell resultieren daraus lokale Verlagerungseffekte. ▶ Die Bereitstellung und Bewerbung hochwertiger Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen ermöglicht es, gemeindeinterne Kfz-Binnenverkehrswege zu reduzieren. Die Kfz-Verkehrsmengen nehmen in den Ortszentren entsprechend ab. ▶ Das deutlich verbesserte ÖV-Angebot in der Region sowie die hochwertige Anbindung in Richtung Stadt Graz mit nahezu urbaner Bedienqualität, führt zu einem modalen Verlagerungseffekt und einer weiteren Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens im Planungsgebiet. ▶ Entsprechend sind im gesamten Straßennetz der Region spürbare Verkehrsabnahmen zu erwarten. In Bezug auf das Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen im Planungsgebiet ist eine Verkehrsabnahme im Kfz-Verkehr von rund 22% zu erwarten. <p>Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung die Lebensqualität in der gesamten Region zu verbessern, ergeben sich in Planfall A4 die größten Potenziale. Durch Verkehrsreduktionen in allen Ortsteilen bietet sich die Möglichkeit einer umfassenden Neugestaltung der Straßenräume mit entsprechend hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.</p>
<p>A1.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planfall A1.4 berücksichtigt zusätzlich zur Umsetzung der geplanten Verbindungsstraße „B73 – Spange Grambach“ laut aktuellem Planungsstand ein Maßnahmenset an verkehrsberuhigenden Maßnahmen (30km/h Beschränkungen, Verordnung von Fahrradstraßen, etc.) im Landes- und Gemeindestraßennetz der Region GU-Süd. Zusätzlich wird auf Basis fundierter Annahmen eine Veränderung im Modal-Split auf gemeindeinternen Kfz-Binnenwegen sowie auf Quell- und Zielfahrten in das Grazer Stadtgebiet modelliert. Nachstehende Vorhaben bieten die Grundlagen für diese Annahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Flächendeckender Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Region GU-Süd ▶ Umfassende Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienbündel 2023 „neu“)

<p>Beurteilung u. fachliche Interpretation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die „B73 – Spange Grambach“ führt in Kombination mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf den Parallelrouten zu noch größeren Entlastungseffekten in den Ortsteilen Thondorf und Dörfla entlang der B73 sowie in den Ortsteilen Grambach und Berndorf entlang der L370. Die derzeitigen Kfz-Verkehrsmengen können in diesen Ortsteilen mehr als halbiert werden – es finden nahezu nur mehr Kfz-Fahrten zum Zweck des Zu- und Abfahrens statt. ▶ Das Modellergebnis zeigt bei theoretischer Inbetriebnahme der „B73 – Spange Grambach“ unter Berücksichtigung des im ggst. Planfall beschriebenen Maßnahmensets im Analysejahr 2022 eine Gesamtverkehrsbelastung von rund 19.000 Kfz/24h je Werktag. ▶ Die begleitenden verkehrsberuhigende Maßnahmen führen zusätzlich zu veränderten Reisezeiten und beeinflussen die Routenwahl dadurch maßgebend. Dem Effekt von zusätzlich induziertem Verkehr kann dadurch entgegengewirkt werden. ▶ Die Bereitstellung und Bewerbung hochwertiger Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen ermöglicht es gemeindeinterne Kfz-Binnenverkehrswege zu reduzieren. Die Kfz-Verkehrsmengen nehmen in allen Ortszentren entsprechend ab. ▶ Das deutlich verbesserte ÖV-Angebot in der Region sowie die hochwertige Anbindung in Richtung Stadt Graz mit nahezu urbaner Bedienqualität, führt zu einem modalen Verlagerungseffekt und einer weiteren Abnahme des Kfz-Verkehrsaufkommens auf sämtlichen Korridoren in Richtung Graz im Planungsgebiet. ▶ Entsprechend sind im gesamten Straßennetz der Region spürbare Verkehrsabnahmen und eine Verlagerung auf die „B73 – Spange Grambach“ zu erwarten. In Bezug auf das Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen im Planungsgebiet ist eine Verkehrsabnahme im Kfz-Verkehr von rund 12% zu erwarten. <p>Verkehrsabnahmen in allen Ortsteilen bieten die Möglichkeit einer umfassenden Neugestaltung der Straßenräume mit entsprechend hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität. Die Planung und Umsetzung einer möglichen B73 – Spange Grambach hat unter maximaler Ressourceneffizienz zu erfolgen. Zusätzlich ist die Errichtung eines begleitenden Geh- und Radweges entlang der B73 – Spange Grambach laut vorliegendem Radverkehrskonzept im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung als obligatorisch anzusehen.</p>
--	---

4.3 Interpretation der Modellberechnungen

Effekte und Wirkungen von Einzelmaßnahmen überlagern sich bei entsprechender Kombination in den untersuchten Planfällen. Die endgültigen Modellergebnisse sind dem Anhang 2 zu entnehmen, auf eine detaillierte Beschreibung der Planfälle A3, A1.2 und A1.3 wird in diesem Abschnitt verzichtet. Für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ist vielmehr eine **Kombination der untersuchten Einzelmaßnahmen**, wie sie in den Planfällen A4 und A1.4 dargestellt wurden, **anzustreben**. Die Auswirkungen der einzelnen Planfälle hinsichtlich dem Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen in der Region GU-Süd werden gesammelt in Abbildung 10 dargestellt. Aus fachlicher Sicht sind die in Analysefall A2 beschriebenen **Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeinde- und Landesstraßen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen zwingend als erstes umzusetzen**. In weiterer Folge gilt es die Kfz-Verkehrsentwicklung zu beobachten und bei einer unzureichenden Kfz-Verkehrsabnahme in den Ortskernen die weiter erforderlichen Planungsschritte einer „B73 – Spange Grambach“ in die Wege zu leiten.

Sämtliche weiteren Entscheidungen haben unter Bedachtnahme der übergeordnet festgelegten Zielvorstellungen der Region GU-Süd zu erfolgen.



Analyse 2022

Abbildung 10: Auswirkungen der untersuchten Planfälle in Bezug auf des Kfz-Gesamtverkehrsaufkommens im Planungsgebiet

5 Aktionsplan Mobilität – Handlungsfelder und Stufenplan

Als Ergebnis des Erstellungsprozesses zum Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040 wurden **13 Handlungsfelder** erarbeitet, welche anhand eines definierten **Stufenplanes** sukzessive bearbeitet und umgesetzt werden sollen.

5.1 Handlungsfelder

Zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzungen werden folgende Handlungsfelder festgelegt:

Tabelle 10: Handlungsfelder

Nr.	Handlungsfeld
HF 01	Fußverkehr attraktivieren
HF 02	Radverkehr ausbauen
HF 03	Busverkehr optimieren
HF 04	Geschwindigkeiten in Ortsgebieten reduzieren
HF 05	Ortszentren transformieren
HF 06	Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen
HF 07	A2-Anschlussstelle Hart
HF 08	B73 – Spange Grambach
HF 09	Steirische Ostbahn NEU
HF 10	S-Bahn-Neubaustrecke Murpark-Fernitz-Südbahn
HF 11	Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung
HF 12	Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten
HF 13	Kommunikation und Bewusstseinsbildung

5.1.1 HF 01 – Fußverkehr attraktivieren

Handlungsfeld-Nr.	HF 01					
Handlungsfeld	Fußverkehr attraktivieren					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☑ ☑	☑	☑	☑	☑
Status-Quo	Derzeit liegen keine örtlichen Fußverkehrskonzepte in der Region GU-Süd vor (Gemeinde Fernitz-Mellach in Bearbeitung)					
Zielvorstellungen	<p>Erstellung von Fußverkehrskonzepten so bald als möglich starten</p> <p>Umsetzung eines lückenlosen und sicheren Fußwegenetzes</p> <p>Errichtung durchgängiger Gehsteige und Querungsmöglichkeiten</p> <p>Verknüpfung zum Öffentlichen Verkehr – barrierefreie, sichere Erreichbarkeiten aller ÖV-Haltestellen sicherstellen</p> <p>Stärkung der Aufenthaltsqualität und Lebensqualität durch entsprechende Neugestaltung der Ortzentren</p>					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) BBL Steirischer Zentralraum					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erstellung örtlicher Fußverkehrskonzepte ➤ Gemeinderatsbeschlüsse zur Umsetzung ➤ Fördereinreichung der Maßnahmen (klimaaktiv) 					
Zeithorizont	<p>Beginn der Planungen laut Stufenplan: 2024</p> <p>Fertigstellung der Fußverkehrskonzepte bis 2025</p> <p>Umsetzungszeitraum ab 2025</p>					
Kostenrelevanz	mittel					

5.1.2 HF 02 – Radverkehr ausbauen

Handlungsfeld-Nr.	HF 02					
Handlungsfeld	Radverkehr ausbauen					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Status-Quo	Radverkehrskonzept der Region GU-Süd liegt vor (Abgeschlossen 2022) Rahmenvertrag vor Abschluss Umsetzungsstart erfolgt im Jahr 2023					
Zielvorstellungen	Umsetzung eines lückenlosen Radwegenetzes sowie hochwertiger Abstellanlagen zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltag Umfassende Bewusstseinsbildung zum Thema Alltagsradverkehr					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd BBL Steirischer Zentralraum					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Laufende Planung und Umsetzung der jährlichen Maßnahmenbündel der Etappe 1 sowie begleitende Bewusstseinsbildung ➤ Jährliche Aufbereitung der Maßnahmenbündel und Förderabwicklung ➤ Ausarbeitung der folgenden Umsetzungsetappen 2 (2026 bis 2028) und 3 (2029 bis 2031) 					
Zeithorizont	Der Umsetzungshorizont beträgt insgesamt 10 Jahre – geplante Fertigstellung bis zum Jahr 2032					
Kostenrelevanz	Investitionskosten Etappe 1: rund 4,9 Mio. Euro					

5.1.3 HF 03 – Busverkehr optimieren

Handlungsfeld-Nr.	HF 03					
Handlungsfeld	Busverkehr optimieren					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☑ ☑	☑	☐	☑	☑
Status-Quo	<p>Die neuen Linienbündel Graz-Südost und Graz-Südwest gingen mit Juli 2023 in Betrieb</p> <p>Durch die finanzielle Beteiligung der Gemeinden kann eine enorme Verbesserung des Angebots erreicht werden</p>					
Zielvorstellungen	<p>Flächendenkendes städtisches / suburbanes ÖV-Angebot zur Steigerung des ÖV-Anteils auf Alltagswegen durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimale Anbindung an das Grazer Stadtgebiet ➤ Taktverdichtung in den Tagesrandzeiten und Verlängerung der Bedienzeiten ➤ Förderung des Klimatickets und laufende Bewerbung des Angebots 					
Hauptverantwortung	<p>Gemeinden der GU-Süd</p> <p>Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)</p>					
Beteiligte	<p>Verkehrsverbund Steiermark GmbH</p> <p>BBL Steirischer Zentralraum</p>					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umfassende Bewerbung des neuen Angebots in der Region ➤ Evaluierung des Angebots (Fahrgastzahlen, Umsteigbeziehungen, Fahrpläne, etc.) ➤ ÖV-Ticket für Neubürger*innen / Testmonat für aktuelle Bewohner*innen zur Förderung des Umstiegs ➤ Flächendeckenden ÖV-Haltestellen-Standard erarbeiten und umsetzen 					
Zeithorizont	<p>Das neue Linienbündel 2023 ist für 10 Jahre vorgesehen</p> <p>Für die Attraktivierung bzw. die Aufwertung der Haltestellen sind nach Vorliegen des Standards rund 5 Jahre vorgesehen</p>					
Kostenrelevanz	hoch					

5.1.4 HF 04 – Geschwindigkeiten in Ortsgebieten reduzieren

Handlungsfeld-Nr.	HF 04					
Handlungsfeld	Geschwindigkeit in Ortsgebieten reduzieren					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Status-Quo	<p>Evaluierung der Kfz-Verkehrsströme in der Region</p> <p>Aktuelle Verkehrs- und Geschwindigkeitsbeschränkungen aufzeigen</p> <p>Abschätzung des möglichen Verlagerungspotenziales aufgrund von geringeren Geschwindigkeiten bzw. höheren Widerständen (modal und lokal)</p> <p>Tempo 30 auf Gemeindestraßen in der GU-Süd ist beinahe flächendeckend umgesetzt</p>					
Zielvorstellungen	<p>Umsetzung einer 30 km/h Beschränkung auf Basis der rechtlichen Möglichkeiten in besonders sensiblen Abschnitten an Gemeinde- und Landesstraßen in allen Gemeinden der regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft GU-Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen fördern ➤ Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr erhöhen ➤ Aufenthalts- und Lebensqualität stärken 					
Hauptverantwortung	<p>Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)</p> <p>Bezirksverwaltungsbehörde</p> <p>Gemeinden der GU-Süd</p>					
Beteiligte	-					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschlussfassungen auf Landes- und Gemeindeebene ➤ Streckenabschnitte / Ortszentren für 30 km/h-Beschränkung festlegen ➤ Grundlagen zur Umsetzung / Verordnung aufbereiten ➤ Sukzessive Umsetzungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen ➤ Kommunikation und Information (vgl. HF 13) 					
Zeithorizont	<p>Vorprüfung der Umsetzungsmöglichkeiten bis Ende 2023</p> <p>Detailprüfung und Verordnung umgehend nach Abklärung der fachlichen und rechtlichen Möglichkeiten (z.B. StVO-Novelle)</p> <p>Umsetzung sukzessive bis Ende 2024</p>					
Kostenrelevanz	gering					

5.1.5 HF 05 – Ortszentren transformieren

Handlungsfeld-Nr.	HF 05					
Handlungsfeld	Ortszentren transformieren					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Status-Quo	<p>Ortszentren sind großteils vom stehenden und fahrenden Autoverkehr geprägt. Die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Ortszentren leidet - speziell entlang der Landesstraßen werden hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten gemessen. Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum gering.</p>					
Zielvorstellungen	<p>Grundlegende Umgestaltung und Kfz-Verkehrsberuhigung der Ortszentren im Sinne einer</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimierung der Straßenräume durch <ul style="list-style-type: none"> - neue Flächenaufteilung (Platz für Busspuren bzw. Fahrradstreifen) - Entsiegelung / Grünraumgestaltung / Alleen - Umgestaltung der Fahrbahnen (Synergien mit Geschwindigkeitsreduktion) ➤ Schaffung eines lebendigen Ortsplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität in jeder Gemeinde ➤ klimafitte Stadtraumentwicklung ➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr ➤ Etablierung der "Gemeinden der kurzen Wege" 					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) BBL Steirischer Zentralraum					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<p>mögliche Ortsteile/ Stadträume / Siedlungsgebiete für die Umgestaltung aufzeigen</p> <p>Gestaltungsvorschläge und Nutzungen einbringen</p> <p>Planung und Umsetzung</p>					
Zeithorizont	Grundlagenerhebung, Entwurfs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten 2024/25 Planung und Umsetzung sukzessive bis 2029					
Kostenrelevanz	mittel					

5.1.6 HF 06 – Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen

Handlungsfeld-Nr.	HF 06					
Handlungsfeld	Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Frei-flächen erhalten & entwickeln	Treibhausgas-emissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☑	☑ ☑	☒	☑	☑
Status-Quo	Laufender Ausbau multimodaler Knoten im Steirischen Zentralraum: <ul style="list-style-type: none"> • RegioTIM Standort Hart bei Graz – 1x in Betrieb, 1x (Ragnitz) in Planung • RegioTIM Standort Fernitz-Mellach – 1x in Betrieb • Gemeindeeigens Car-Sharing Angebot in Raaba-Grambach in Betrieb 					
Zielvorstellungen	Kfz-Binnenverkehr sowie die Anzahl an Zweit- und Drittautos in den Gemeinden der GU-Süd sollen reduziert werden. Ausbau von multimodalen Mobilitätsknoten und Sharing-Angeboten in der Region GU-Süd inkl. optimaler ÖV-Anbindung im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote (Fuß, Rad, ÖV, MIV) ➤ Reduktion der Durchzugs- und Binnenverkehre ➤ Schaffung attraktiver Mobilitätsangebote und -alternativen (E-Autos, E-Bikes, Lasten- und Familienfahrräder, etc.) ➤ Umsetzung eines flächendeckenden Sharing-Angebots ➤ Etablierung von Sharing-Angeboten im Wohnbau 					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) Verkehrsverbund Steiermark GmbH Regionalmanagement Steirischer Zentralraum					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verlagerungspotenziale und mögliche Standorte aufzeigen und bewerten ➤ Planung und Umsetzung von multimodalen P&R-Plätzen ➤ Planung und Umsetzung von multimodalen RegioTIM-Standorten in jeder Gemeinde ➤ Mobilitätschlüssel für den Wohnbau erarbeiten ➤ Sharing-Angebote im Wohnbau bereitstellen 					
Zeithorizont	Beginn der Planungen: 2024 Standortanalyse für Multimodale Knoten und Sharing-Angebote bis 2025 Planung, Umsetzung und Erweiterung laufend bis 2032					
Kostenrelevanz	Hoch					

5.1.7 HF 07 – A2-Anschlussstelle Hart

Handlungsfeld-Nr.	HF 07					
Handlungsfeld	A2-Anschlussstelle Hart					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Status-Quo	Obwohl die A2 Südbahn durch das Gemeindegebiet führt, besteht in der Gemeinde Hart bei Graz keine Anschlussstelle (AST). Neben verschiedenen Planungsvarianten wurde bereits eine Erweiterte Strategische Prüfung von Anschlussstellenwünschen gemäß ASFINAG-Vorgaben erarbeitet, welche ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis im Sinne einer volkswirtschaftlichen Betrachtung inkludiert (Vorprojekt 2008, Abschluss der Erweiterten Strategischen Analyse (ESA), ARGE Pitz/Fallast/Jereb, November 2009).					
Zielvorstellungen	Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Gemeinde Hart und insbesondere deren Leitbetrieb Knapp AG soll der Standortraum an das übergeordnete Straßennetz mittels einer AST an der A 2 Südbahn angebunden werden.					
Hauptverantwortung	ASFINAG					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) Gemeinde Hart bei Graz					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Planung ➤ Genehmigungsverfahren ➤ Umsetzung 					
Zeithorizont	Planung und Genehmigungsverfahren: noch offen Umsetzung: noch offen					
Kostenrelevanz	hoch					

5.1.8 HF 08 – B73 – Spange Grambach

Handlungsfeld-Nr.	HF 08					
Handlungsfeld	B73 – Spange Grambach					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☐ ☐	☐	☐ ☐	☐ ☐	☐
Status-Quo	Raumfunktionale Bedarfsanalyse 2013, Vorprojekt 2013, detaillierte Variantenuntersuchung 2014. Neuerliche Untersuchung und Beurteilung der Wirkungen im Zuge des Aktionsplans GU-Süd 2040					
Zielvorstellungen	Kfz-Verkehrsentlastung und Beruhigung der Ortszentren in den Gemeinde Raaba-Grambach, Hausmannstätten, Vasoldsberg, Fernitz-Mellach und Gössendorf					
Hauptverantwortung	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)					
Beteiligte	Gemeinden der GU-Süd					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Evaluierungsprozess (siehe HF 11), inwieweit mit HF1 bis HF6 das Ziel der Entlastung der Ortszentren erreicht werden kann ➤ Im Falle des Erreichens der definierten Zielzahlen sind die Planungen der B73 – Spange Grambach einzustellen ➤ Im Falle des Nichterreichens der definierten Zielzahlen ist die Finalisierung der Planungen und Genehmigungsverfahren für die Spange B 73 NEU voranzutreiben ➤ Im Falle der Umsetzung der B73 – Spange Grambach ist die Integration einer Radschnellverbindung zu berücksichtigen ➤ Im Falle der Umsetzung hat sparsamer Flächenverbrauch oberste Priorität 					
Zeithorizont	Siehe Stufenplan bzw. HF 11 – Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung					
Kostenrelevanz	hoch					

5.1.9 HF 09 – Steirische Ostbahn NEU

Handlungsfeld-Nr.	HF 09					
Handlungsfeld	Steirische Ostbahn NEU					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☑ ☑	☑	☐ ☐	☑ ☑	☑
Status-Quo	Erklärung zur Hochleistungsstrecke gemäß Hochleistungsstreckengesetz - HLG (Verordnung BGBl. II Nr. 338/1997); Korridoruntersuchung Steirische Ostbahn (2003); Trassenauswahlverfahren (2005 – 2007); Umweltuntersuchung 2011; Im ÖVS Endbericht Graz (2022) Empfehlung des Ausbaus					
Zielvorstellungen	<p>International: Gemeinsam mit der Koralmbahn: Verknüpfung des oberitalienischen Raumes mit Ungarn und Ukraine.</p> <p>National: Ausbau und Stärkung des intermodalen Knoten Graz (als Verwaltungszentrum und wirtschaftlicher Motor Südösterrichts)</p> <p>Regional: Optimierung der S3 Graz – Gleisdorf – Feldbach - Jennersdorf (Fahrzeitverkürzung, Taktverdichtung)</p>					
Hauptverantwortung	ÖBB Infrastruktur AG					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) Gemeinden der GU-Süd (v.a. Gössendorf, Raaba-Grambach, Hart bei Graz)					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Freihalten der Trassenachsen (örtliche/überörtliche Raumordnung, vgl. Handlungsfeld 12) ➤ Wiederaufnahme und Fortführung der Planungen ➤ Erstellung eines Einreichprojektes ➤ Durchführung der Genehmigungsverfahren ➤ Errichtung und Betrieb der Bahnstrecke 					
Zeithorizont	Beginn der Planungsarbeiten, wenn das Projekt im Zielnetz der ÖBB Infrastruktur AG verankert ist					
Kostenrelevanz	hoch					

5.1.10 HF 10 – S-Bahn-Neubaustrecke Murpark-Fernitz-Südbahn

Handlungsfeld-Nr.	HF 10					
Handlungsfeld	S-Bahn-Neubaustrecke Murpark-Fernitz-Südbahn					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	☑	☑ ☑	☑	☐ ☐	☑ ☑	☑
Status-Quo	Im ÖVS Endbericht Graz (2022) Empfehlung des Ausbaus der Neubaustrecke Bereich Murpark/Raaba über Fernitz in den Bereich Werndorf (Südbahn)					
Zielvorstellungen	Für Stärkung des ÖVs in der Fläche sind zusätzliche kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich u.a. der Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur					
Hauptverantwortung	ÖBB Infrastruktur AG					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau) Gemeinden der GU-Süd					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trassenauswahlverfahren und -sicherung ➤ Erstellung eines Einreichprojektes ➤ Durchführung der Genehmigungsverfahren ➤ Errichtung und Betrieb der Bahnstrecke 					
Zeithorizont	Beginn der Planungsarbeiten, wenn das Projekt im Zielnetz der ÖBB Infrastruktur AG verankert ist.					
Kostenrelevanz	hoch					

5.1.11 HF 11 – Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

Das Handlungsfeld 11 sieht eine umfassende begleitende Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft GU-Süd vor. Ziel ist es, laufende Entwicklungen sowie Wirksamkeiten einzelner Handlungsfelder abzubilden und daraus Handlungsansätze bzw. Empfehlungen für zukünftige Entscheidungen in Bezug auf bevorstehende Prozesse abzuleiten. Voraussetzung ist die Umsetzung der Maßnahmen entsprechend den vereinbarten Zeiträumen im Stufenplan. Die Evaluierung erfolgt für die unterschiedlichen Teilbereiche Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und Kfz-Verkehr wie folgt:

Handlungsfeld-Nr.	HF 11					
Handlungsfeld	Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	Die Evaluierung der Mobilitätsentwicklung hat unter Berücksichtigung der vordefinierten Zielwirkungen zu erfolgen!					
Status-Quo	Umfangreiche Kfz-Verkehrserhebungen (BLIDS-Erhebung, Querschnitts- und Geschwindigkeitsmessungen) wurden im Jahr 2022 ausgeführt					
Zielvorstellungen	Ziel ist es, laufende Entwicklungen sowie Wirksamkeiten einzelner und gemeinsam wirkender Handlungsfelder abzubilden und daraus Handlungsansätze bzw. Empfehlungen für zukünftige Entscheidungen in Bezug auf bevorstehende Prozesse abzuleiten. Weiters kann aus den Entwicklungen abgeleitet werden, inwiefern das zentrale Leitmotiv für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in der Region GU-Süd erreicht werden kann. Erforderliche Kennzahlen/-größen sind: Kfz-Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten, Radverkehrsmengen, ÖV-Fahrgastzahlen, Mobilitätsbefragung/Stimmungsbild der Bevölkerung					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Evaluierungsprozess, inwieweit mit sämtlichen Handlungsfeldern das Ziel der Entlastung der Ortszentren erreicht wird, ist dem Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040 zu entnehmen ➤ Größenordnungen und Grenzwerte für Entlastungswirkungen der Ortszentren in Hinblick auf die nächsten Planungsschritte der Straßenverbindung „B73 – Spange Grambach“ sind ebenfalls dem sind dem nachstehenden „Teilbereich Kfz-Verkehr“ zu entnehmen. 					
Zeithorizont	Laufend					
Kostenrelevanz	gering					

Teilbereich	Evaluierung / Teilbereich Radverkehr	
Status-Quo	<p>Ein gemeindeübergreifendes Radverkehrskonzept für die Region GU-Süd liegt vor (Abgeschlossen 2022)</p> <p>Der Rahmenvertrag für die Förderung der ersten Umsetzungsetappe (2023 – 2025) ist mit dem Land Steiermark abgeschlossen</p> <p>Der Umsetzungsstart für die ersten Maßnahmen erfolgte im Jahr 2023</p>	
Maßnahmen / Umsetzungsschritte im Zuge der Evaluierung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Errichtung einer Radzählstelle auf einem getrennten Geh- und Radweg in jeder Gemeinde der GU-Süd bis Ende 2024 2. Monitoring der Radverkehrszahlen an den Zählstellen 3. Jährliche Trendentwicklung insgesamt und an jeder Zählstelle aufzeigen 	 <p style="text-align: center;">Radzählstelle (Stadt Graz)</p>
Zielvorstellungen	<p>Die konsequente Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes soll den Alltagsradverkehrsanteil deutlich erhöhen. Durch die Beobachtung von Radverkehrsmengen an neuralgischen Punkten können Wirkungen und Trendentwicklungen entsprechend abgebildet werden.</p> <p>Kontinuierliche Zunahmen sprechen für eine größere Akzeptanz hinsichtlich der Nutzung des Verkehrsmittel Fahrrad auf Alltags- und Freizeitwegen. Diese Entwicklung kann in Bezug auf das zentrale Leitmotiv – die Verbesserung der Lebensqualität in der Region – als positiv beurteilt werden.</p> <p>Zeichnen sich an den Zählstellen kontinuierliche Zunahmen ab, können diese Entwicklungen auf umgesetzten Maßnahmen im Radverkehrsnetz sowie bewusstseinsbildende Aktionen zurückgeführt werden.</p>	

Teilbereich	Evaluierung / Teilbereich Öffentlicher Verkehr
Status-Quo	<p>Die Inbetriebnahme des neuen ÖV-Linienbündels Graz-Südost erfolgt im Juli 2023</p> <p>Neben zahlreichen Verbesserungen in der Taktung werden auch neue Tangentiallinien (z.B. über die Mur nach Feldkirchen oder von Hart in Richtung Graz-Ragnitz) in Betrieb gehen sowie die Anbindung an die S-Bahn verbessert.</p>
Maßnahmen / Umsetzungsschritte im Zuge der Evaluierung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die zukünftig eingesetzten Fahrzeuge verfügen über automatische Fahrgastzählssysteme 2. Für eine entsprechendes Monitoring der Fahrgastzahlen gilt es, die Ein- und Ausstiegszahlen je Linien vom Verkehrsverbund jährlich anzufordern 3. und die Trendentwicklung entsprechend aufzuzeigen
Zielvorstellungen	<p>Das stark verbesserte Angebot (dichterer Takt, verlängerte Betriebszeiten und neue Verbindungen) soll potenziellen neuen Fahrgästen eine attraktive Alternative zum privaten Pkw bieten und so zum Umstieg vom Auto auf die Öffis motivieren.</p> <p>Kontinuierliche Zunahmen der Fahrgastzahlen sprechen für eine größere Akzeptanz hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots auf Alltags- und Freizeitwegen. Diese Entwicklung kann in Bezug auf das zentrale Leitmotiv – die Verbesserung der Lebensqualität in der Region – als positiv beurteilt werden.</p> <p>Die Gemeinden der Region fördern die Anschaffung von Klimatickets ihrer Einwohner*innen in unterschiedlichem Ausmaß. Die Anzahl der gekauften bzw. geförderten Klimatickets lässt zusätzlich auf die Akzeptanz bzw. Nutzung des Öffentlichen Verkehrsangebotes rückschließen. Es gilt die jährliche Anzahl der ausbezahlten Förderungen in ihrer Entwicklung zu beobachten.</p>

Teilbereich	Evaluierung / Teilbereich Kfz-Verkehr
Status-Quo	<p>Das aktuelle Kfz-Verkehrsgeschehen wurden im Jahr 2022 mittels umfangreicher Erhebungskampagnen eingehend analysiert.</p> <p>Durch Aufzeigen der jeweiligen Anteile des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen können die Verantwortlichkeiten innerhalb der jeweiligen Wirkungsbereiche abgesteckt werden.</p> <p>Ein hoher Anteil (rund. 25%) an Kfz-Binnenverkehrswegen innerhalb der Region (kürzer als 5km) zeigen enorme Verlagerungspotenziale hin zur aktiven Mobilität.</p>
Maßnahmen / Umsetzungsschritte im Zuge der Evaluierung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiederholung der durchgeführten Kfz-Verkehrserhebungen in den Jahren 2025, 2027 und 2029 an den gleichen Querschnitten wie im Jahr 2022 2. Gegenüberstellung der Verkehrszahlen 3. Aufzeigen von Veränderungen und möglichen Verlagerungseffekten auf Basis der Geschwindigkeitsreduktion in den Ortskernen, verbesserter Angebote im Öffentlichen Verkehr sowie in der Radverkehrsinfrastruktur entsprechend dem Zeitplan im Stufenplan.  <p>Messpunkte der Erhebung 2022</p>
Zielvorstellungen	<p>Das stark verbesserte Angebot im Öffentlichen Verkehr sowie eine Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur begleitend von bewusstseinsbildenden Aktionsprogrammen, sollen zum Umstieg auf klimafreundliche und zukunftsfähige Mobilitätsformen motivieren.</p> <p>Neben den laufenden Maßnahmen ist eine rasche Umsetzung der Tempo 30 km/h Beschränkungen in den Ortskernen voranzutreiben (siehe Anhang 01). In weiterer Folge gilt es aufzuzeigen, ob sich die im Verkehrsmodell prognostizierten Verlagerungseffekte (lokal und modal) einstellen. Vergleichszahlen liefern die Kfz-Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2022 in den Ortsteilen Thondorf, Dörfla, Gössendorf, Grambach und</p>

Hausmannstätten. Stagnierende bzw. abnehmende Kfz-Verkehrsmengen bei zunehmenden Bevölkerungszahlen in der Region können diesen Effekt bestätigen.

Hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise für die nächsten Planungsschritte der Straßenverbindung „B73 – Spange Grambach“ werden folgende Größenordnungen bzw. Grenzwerte für die Ortsteile Thondorf, Dörfla, Gössendorf, Grambach und Hausmannstätten festgehalten:

Welche Entlastungen können bis Ende 2025 erreicht werden?

Für eine erste Evaluierung der Verkehrsmengen in den Ortskernen im Jahr 2025 ist die Umsetzung der 30 km/h Beschränkungen, wie in HF 04 beschrieben, als obligatorisch anzusehen. Bei einer Kfz-Verkehrsabnahme von mind. 5 % in den oben angeführten Ortskernen (Ausgangsbasis 2022²) ist von weiteren Planungsschritten in Bezug auf die Spange B73 vorerst abzusehen. Können die angeführten Entlastungen durch die Umsetzung der im Aktionsplan festgelegten Handlungsfelder nicht erreicht werden, sind die nächsten Planungsschritte einzuleiten.

Welche Entlastungen können bis Ende 2027 erreicht werden?

Bei einer Kfz-Verkehrsabnahme von mind. 10 % (Ausgangsbasis 2022³) in den oben angeführten Ortskernen ist die grundsätzliche Notwendigkeit einer B73 – Spange Grambach zu evaluieren. Können die angeführten Entlastungen nicht erreicht werden, sind die nächsten Planungsschritte einzuleiten.

Zusätzliche Angebote, wie z.B. die Etablierung von flächendeckenden Car-Sharing-Fahrzeugen sowie umfangreiche Förderaktionen der Gemeinden in Bezug auf den Kauf von Klimatickets oder der Anschaffung von Elektro-Fahrrädern können sich ebenfalls positiv auf die Kfz-Verkehrsentwicklung auswirken.

² Die Berechnungen und Vergleiche erfolgen grundsätzlich Querschnittsbezogen. Repräsentativ sind die Kfz-Verkehrszahlen der Querschnitte Q05, Q06, Q10, Q11, Q13 und Q14 mit den Ausgangswerten von 2022 zu vergleichen. Im Durchschnitt über diese Querschnitte sollte eine Entlastung von 5% feststellbar sein.

³ Die Berechnung erfolgt in derselben Art und Weise wie oben.

5.1.12 HF 12 – Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten

Handlungsfeld-Nr.	HF 12					
Handlungsfeld	Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Frei-flächen erhalten & entwickeln	Treibhausgas-emissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Status-Quo	<p>Im Regionalplan des Regionalen Entwicklungsprogrammes (REPRO) Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) sowie auch in den örtlichen Entwicklungskonzepten (ÖEK) der Gemeinden sind Planungskorridore für Schiene und Straße ersichtlich gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schiene: <ul style="list-style-type: none"> • Steirische Ostbahn NEU inklusive Verbindungsspange Koralmbahn – Steirische Ostbahn (entspricht dem HF 10) • Straße: <ul style="list-style-type: none"> • A 2 Anschlussstelle Hart (entspricht HF 07) • B 73 NEU / Verbindung A 2 Knoten Graz Ost – OUF Hausmannstätten (entspricht HF 08) • Landesstraßenverlegung L 312 (Ortsumfahrung Fernitz) in den Bereich der Murauen • Querspange OUF Hausmannstätten – L 312 NEU 					
Zielvorstellungen	<p>Die Umsetzung der Steirischen Ostbahn NEU ist von der Berücksichtigung im Zielnetz der ÖBB abhängig; die A2 Anschlussstelle Hart bei Graz ist in das Ausbauprogramm der ASFINAG aufzunehmen und die Errichtung der B73 – Spange Grambach hängt vom Evaluierungsprozess des Aktionsplanes (HF 11) ab. Für die Landesstraßenverlegung L 312 (in den Bereich der Murauen) und die Querspange OUF Hausmannstätten – L 312 NEU soll eine raumplanerische Beurteilung erstellt werden, ob die Planungskorridore im Rahmen der Revision REPRO Steirischer Zentralraum weiterhin dargestellt oder nicht mehr berücksichtigt werden sollen.</p> <p>Die Handlungsfelder des Aktionsplanes Mobilität sollen in den örtlichen Planungsinstrumenten (insbesondere ÖEK) der GU-Süd-Gemeinden implementiert werden.</p> <p>Weiters stellt der AMG einen Baustein des künftigen Mobilitätsplanes (RMP Steirischer Zentralraum) dar.</p>					
Hauptverantwortung	Land Steiermark (A16, A 17) Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	-					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Raumplanerische Beurteilung für Planungskorridore in der GU-Süd mit entsprechendem Kriterienset (Ökologie, Erholung, Flächenverbrauch, etc.) und Berücksichtigung in REPRO-Novellierung sowie ÖEK ➤ Implementierung des Aktionsplanes in die Planungsinstrumente der Gemeinden (v.a. ÖEK) 					

Zeithorizont	Raumplanerische Beurteilung: Erstellung 2023 Umsetzung im Rahmen der nächsten Novellierung des REPROs „Steirischer Zentralraum“ Berücksichtigung des AMG in den örtlichen Planungsinstrumenten: ab 2023 Implementierung des AMG im Rahmen der Neubearbeitung des RMP Steirischer Zentralraum
Kostenrelevanz	gering

5.1.13 HF 13 – Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Handlungsfeld-Nr.	HF 13					
Handlungsfeld	Kommunikation und Bewusstseinsbildung					
Themenbereich	Mobilität und Raum			Klimaschutz und Umwelt		
Zielwirkungen	Ortsgebiete entlasten	Aktive Mobilität & ÖV stärken	Multimodalität & Erreichbarkeit sichern	Grün-/Freiflächen erhalten & entwickeln	Treibhausgasemissionen reduzieren	Ressourcen effizient einsetzen
	<p style="text-align: center;">Kommunikation und Bewusstseinsbildung haben die Information über die einzelnen Handlungsfelder, deren Umsetzung sowie deren Zielwirkung als Ziel!</p>					
Status-Quo	Erstellung des Aktionsplans Mobilität GU-Süd Kooperationsvereinbarung Land Steiermark & Gemeinden der GU-Süd					
Zielvorstellungen	Laufende Information der Gemeinden und Gemeindebürger*innen über die Umsetzung der Handlungsfelder und die Ergebnisse der Evaluierung					
Hauptverantwortung	Gemeinden der GU-Süd					
Beteiligte	Land Steiermark (A16 – Verkehr und Landeshochbau)					
Maßnahmen / Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Regelmäßige Gemeindetermine (z.B. im Rahmen von GU-Süd-Vorstandssitzungen) ➤ Veröffentlichungen in Gemeindezeitungen, Postwürfen, etc. ➤ Informations- und Diskussionsveranstaltungen, Ausstellungen 					
Zeithorizont	Laufend ab 2023					
Kostenrelevanz	gering					

5.2 Stufenplan

GU Süd „Stufenplan“ – Mobilitätswende entwickeln und evaluieren

		Stufe 1			Stufe 2			Stufe 3			
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Erarbeitung Aktionsplan Mobilität GU-Süd	Analyse 2022										
			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 Linienbündel 2023 bewerben, 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 Verordnung 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 bewerben und evaluieren; Erweiterung nach Bedarf			HF 06 Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen Angebote bewerben und evaluieren; Erweiterung nach Bedarf			
					HF 07 A2-Anschlussstelle Hart bei Graz Planung und Genehmigungsverfahren inkl. Ortsumfahrung Pachern Zentrum (Variante „lang“)			HF 07 A2-Anschlussstelle Hart bei Graz Umsetzungsbeginn inkl. OUF Hart „lang“, Übernahme der Landesstraße ins Gemeindestraßennetz, Rückbau im Bereich der OUF			
					HF 08 Spange B73 Neu Start der Einreichplanung und Genehmigungsverfahren in Abhängigkeit der Mobilitätsbewertung (HF 11)			HF 08 Spange B73 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 Trassenauswahlverfahren, 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 Gutachten 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, JAS

Abbildung 11: Aktionsplan Mobilität – Stufenplan (verkehrplus, 2023)

6 Literatur

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2018): Mobilitätszahlen Steiermark – Steiermark unterwegs 2013/2014 – ÖV-Güteklassen Steiermark.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 17 Landes- und Regionalentwicklung (2016): Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2018/19 – Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 3/2020, Graz.

BMVIT (Hrsg.) (2016): Österreich unterwegs. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/14“. Wien.

BMK (Hrsg.) (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 – Neuausrichtung des Mobilitätssektors. Wien.

Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Ländlicher Raum (Hrsg.) (2015): Mobilität im ländlichen Raum – Ausgabe 03/2015. Oliver Tamme, Wien.

verkehrplus (2022): ÖV-Qualitäten in inneralpinen Regionen im Kontext des Zielnetzes 2025+, Endbericht, Graz

Trafility, TU-Graz 2023: Alternativenprüfung zum Ausbau der A9 zwischen Knoten Graz-West und Anschlussstelle Wildon, im Auftrag des Landes Steiermark, Ergebnispräsentation vom 28.8. 2023

Land Steiermark 2023, EZ/OZ: 3086/2
<https://www.landtag.steiermark.at/cms/beitrag/12320926/122782681>, letzter Zugriff 23.11.2023

Kleine Zeitung 2020: Carsharing: Ein Tim-Auto ersetzt 23 private Pkw.
https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5776141/Graz_Carsharing_Ein-TimAuto-ersetzt-23-PrivatPkw.

Statista 2023: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/435607/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-oesterreich/> letzter Zugriff 23.11.2023



REGIONALENTWICKLUNG Leitner & Partner ZT GmbH |
Gartengasse 29 | A-8010 Graz | www.regionalentwicklung.at

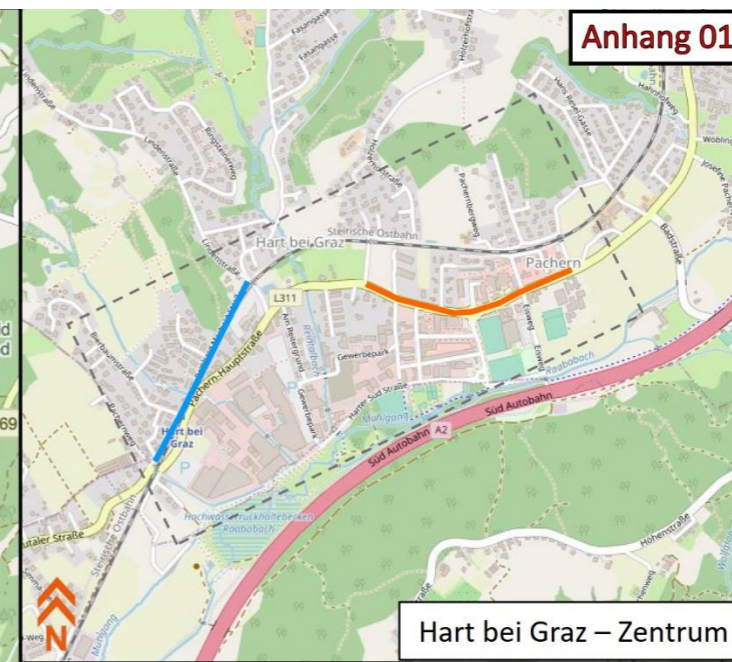
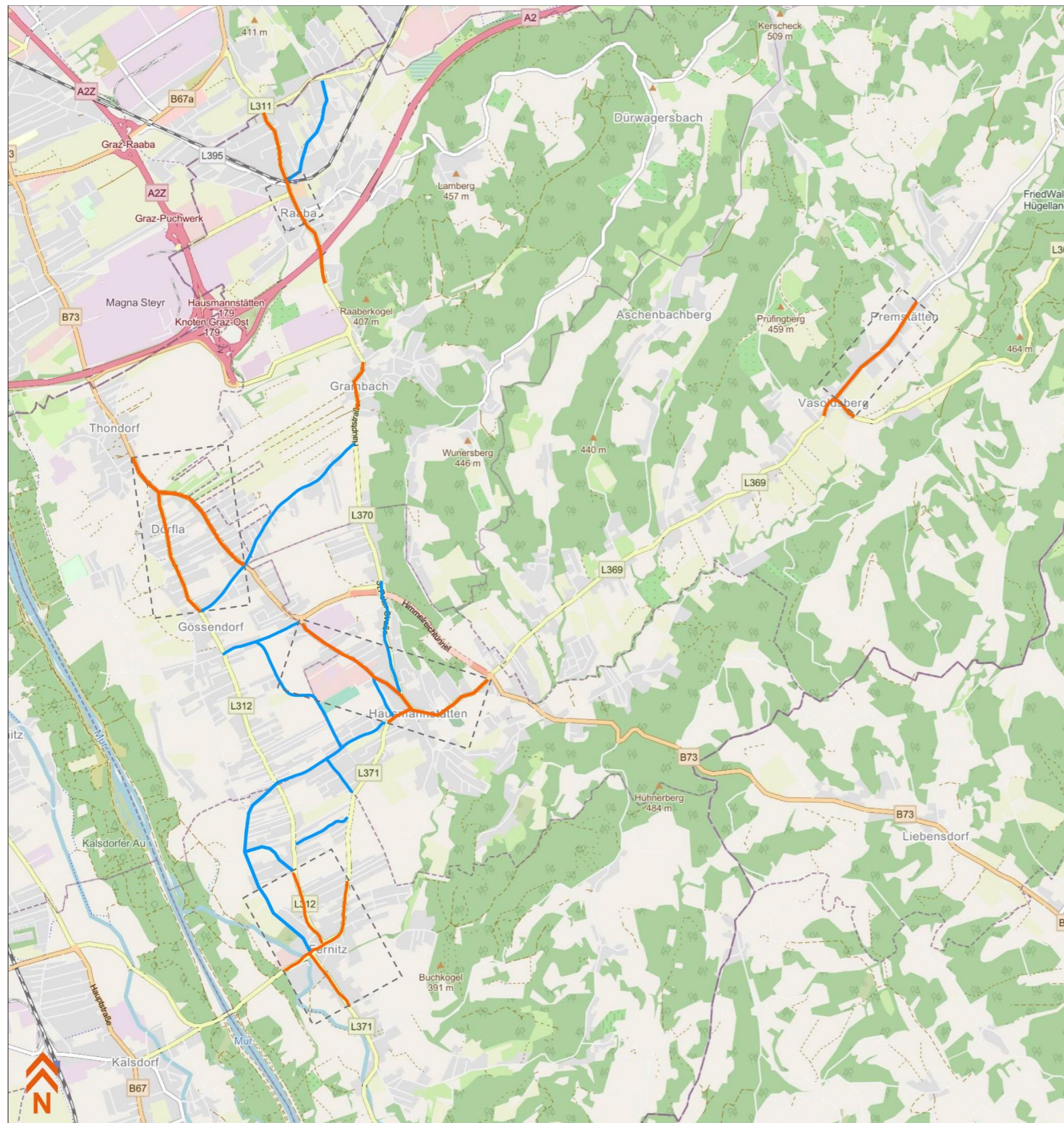


7 Anhang

7.1 Anhang 1: Plandarstellung verkehrsberuhigender Maßnahmen

Darstellung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der GU-Süd gemäß Handlungsfeld 02 (Radverkehr ausbauen), Handlungsfeld 04 (Geschwindigkeiten in Ortsgebieten reduzieren) und Handlungsfeld 05 (Ortszentren transformieren).

Bearbeitung: verkehrplus GmbH, 2023



Legende

- 30 km/h
- Fahrradstraße
- - - Ortsraumentwicklung





JAS, 12.06.2023

7.2 Anhang 2: Ergebnisse der Modelluntersuchungen

- A0 – Analyse-Nullfall bzw. Ergebnis der Modellkalibration (Belastungsplot)
- A1 – Analyse-Planfall „B73 – Spange Grambach“ (Belastungsplot und Differenzdarstellung A1 - A0)
- A1.2 – Analyse-Planfall „B73 – Spange Grambach + Verkehrsberuhigung“ (Belastungsplots und Differenzdarstellung A1.2 - A0)
- A2 – Analyse-Planfall „Verkehrsberuhigung“ (Belastungsplots und Differenzdarstellung A2 - A0)

Bearbeitung: verkehrplus GmbH, 2023

