

Regionaler Mobilitätsplan Steirischer Zentralraum

Auftaktveranstaltung am 09-07-2026, 09:30 bis 12:00 Uhr

ORT: Seminarraum, Stempfergasse 7

Protokoll

Einstieg Alfred Nagelschmied, Begrüßung mit kurzer Vorstellungsrunde

Vorstellung Workshopablauf und Planungsteam

Rückblick Vorgängerkonzepte und bisherige Zielerreichung

Markus Moser zeigt am Beispiel von ÖV, Rad und MIV den Stand der Umsetzung der in den Vorgängerkonzepten festgelegten Zielen und Maßnahmen sowie die allgemeine Entwicklung des Modal Split in der Region.

Aktueller Bearbeitungsstand und verkehrliche Rahmenbedingungen

Bereits abgeschlossen sind die Arbeiten zur Analyse der Raumstruktur und eine Verkehrsanalyse des Steirischen Zentralraums.

Moser und Rettensteiner stellen die wichtigsten Analyseergebnisse vor (die Inhalte sind der beiliegenden Präsentation zu entnehmen).

Alle Detailergebnisse der Analyse können am Verkehrsserver des Landes Steiermark unter <https://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/178983833/DE/> abgerufen werden.

Diskussion

Anmerkung Kienreich: Vergleich Radwegausbau und Straße – hier wird beim Straßennetz überwiegend in den Erhalt investiert, bei Radinfrastruktur überwiegend in Neubau.

Verkehrsbudget Landesmittel: Die bisher gezeigten Zahlen bilden ausschließlich das Verkehrsbudget des Landes ab. Frage, wo sich die Zuzahlungen der Gemeinden abbilden? Es wird eine Gesamtübersicht gewünscht, wie sich der gesamte Mittelfluss von Bund-Land-Gemeinden aufteilt (Überblick, was Gemeinden finanzieren).

Kategorisierung der Verkehrsnetze

Ebenfalls bereits durchgeführt wurde eine Kategorisierung der Verkehrsnetze für den Radverkehr, die S-Bahn- und RegioBus-Linien sowie das Landestraßennetz.

Anmerkung Kienreich zu **Sperre Plabutsch** (zwischen 2030 und 2040 über einen Zeitraum von 5 Jahren) – hier gibt es noch keine Entscheidung, ob nach Graz abgeleitet wird (hohe volkswirtschaftliche Kosten, bis zu 10h Stau) oder andere Maßnahmen vorgesehen werden.

Das Projekt liegt in der Verantwortung der Asfinag (weil Autobahn) – Umgang mit erhöhter Belastung bzw. Verkehrsverlagerung in das Grazer Stadtgebiet sind aber massives Problem für den gesamten Steirischen Zentralraum, Land und Stadt arbeiten konstruktiv an einer Lösung mit. Zu beachten ist die Bedeutung der Erreichbarkeit für die Wirtschaft!

- Derzeit nur übergeordnete Untersuchung auf Ebene des Stadtgebiets (ohne Querverkehr)
- Realisierung einer 3. Röhre ist als Umleitungsröhre in Diskussion, damit dadurch kein zusätzlicher Verkehr induziert wird.
- Derzeit besteht eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Land, Stadt und Asfinag; ein Nicht-Ableiten des Verkehrs ins Grazer Stadtgebiet wird von Land und Stadt angestrebt.
- Vorgangsweise: umfangreiche Untersuchung beabsichtigt, erst danach werden Schlussfolgerungen abgeleitet.
- Ergänzend geplant: Ausbau der Anschlussstelle bei Feldkirchen

Markus Moser betont, dass die Plabutsch-Sanierung auch große Chance sein könnte, um Verhaltensänderungen in der Mobilität anzuregen.

Kienreich ist mit dieser Aussage nicht einverstanden, vielmehr werden bei einer Ableitung des Verkehrs über das Grazer Stadtgebiet alle Verkehrsteilnehmer:innen in diesem Bereich von massiven Einschränkungen betroffen sein.

Erwartungen der Teilnehmenden

Bitte im RMP berücksichtigen: **Park&Ride**, wo interessant? Ergebnisse bisheriger Untersuchungen in Gesamtkonzept einbinden

Für die **Klima- und Energiemodellregion Oberes Liebochtal** (Gemeinden Hitzendorf, Sankt Bartholomä, Sankt Oswald bei Plankenwarth und Stiwoll) besteht die besondere Herausforderung darin, dass es der einzige **Bereich in der Region ohne gebündelten Schienenverkehr ist**. RegioBusse sind oft nur von wenigen Fahrgästen genutzt. Das Angebot RegioBus sollte attraktiviert werden. Wenn gemeinsam gearbeitet wird, kann Geld gespart werden: 5 Gemeinden der KEM-Region – würden gerne gemeinsame Mobilitätslösungen für sinnvolle Anbindung an Stadt Graz bearbeiten — eventuell eigenen Termin mit der Kleinregion einplanen.

Ein wichtiges Thema ist die Differenzierung im ÖV: es gibt **Linienverkehr, Mikro-ÖV und Gelegenheitsverkehr** mit jeweils anderen Zuständigkeiten/Finanzierungen/Regeln - **gemeinsame Lösungen** sollten angestrebt werden. Es soll nicht Aufgabe der Kommunen sein den Mikro-ÖV zu finanzieren, dies wurde auch in Regionalversammlung angesprochen – Einwirken auf Verkehrsverbund, dass Verbundlinie den Mikro-ÖV nicht als Konkurrent sehen; Absehbar ist, dass die Zustimmung der Gemeinden zu Mikro-ÖV in dieser Form abnimmt bzw. Kommunen dieses Angebot finanziell nicht halten können; ohne Einigung zwischen Mikro-ÖV und regulärem ÖV ist die Lösung langfristig nicht umsetzbar bzw. haltbar.

Bei der Straßenkategorisierung soll auch auf den Flächenverbrauch geachtet werden: **Einfahren von Gemeindestraßen in Landesstraßen** erfordert oft unnötigen Flächenverbrauch (v.a. für Abstandflächen).

Anmerkung aus Graz-Umgebung: Im Umland besteht das Gefühl, dass der MIV aus dem Umland in Graz nicht erwünscht ist und aus entsprechenden Ampelschaltungen/VLSA unnötige Verzögerungen resultieren. Seitens des Projektteams und auch seitens der Stadt Graz wird klargestellt, dass dahinter keine Böswilligkeit steht, sondern ein Leistungsfähigkeitsthema – die Steuerung wird zusätzlich periodisch überarbeitet. Allerdings erfolgt eine ÖV-Bevorrangung über die Leistungsfähigkeitsgrenzen hinweg.

Busknoten Nestelbach: Aufholbedarf (keine Autos können dort Parken) – 50 Busse fahren den Knoten am Tag an ohne Parkplätze. Ein Grundstück hinter der Tankstelle wäre für einen P&R-Ausbau verfügbar.

S3: Tunnel Laßnitzhöhe wird ab Oktober 2027 für 18 Monate gesperrt – auch das hat Auswirkungen auf die Region, u. a. auf die Umlandgemeinden (Anmerkung des Bürgermeisters von Laßnitzhöhe); eine Lösung wird als essentiell erachtet.

RMP soll Anreiz sein, gute Ideen umzusetzen! **Verkehr wird auch jetzt schon von der Autobahn in Umlandgemeinden abgeleitet.** Es gibt Ideen und Möglichkeiten, die Verkehrssituation in den Ortskernen zu verbessern – aber auch für die besten Ideen finden sich immer Gegner, die Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr steht über allem: Der RMP soll definieren, was für die Gemeinden möglich ist.

Frage (Urban): Wie detailliert werden die Maßnahmen sein bzw. werden nur Handlungsfelder definiert – inklusive ergänzender Mobilitätsangebote wie Car-Sharing und On-Demand?

- Nagelschmied führt aus, dass der RMP ein **strategisches Papier** ist – wesentlicher Inhalt sind Kategorisierungen je Verkehrsart mit den entsprechenden Priorisierungen – damit sollen auch Handlungsschwerpunkte festgelegt werden – bis auf „große“ Maßnahmen werden keine konkreten Einzelmaßnahmen angeführt. Es soll aber festgelegt werden, wo z.B. ein Radverkehrskonzept oder Fußgängerkonzept im Detail erstellt werden soll oder wo konkret in Maßnahmen hinein gegangen werden soll.

Car-Sharing und On-Demand-Verkehr sind Themen, die im Strategischen Papier auch positioniert werden sollen. On-Demand-Verkehr soll grundsätzlich auf Landesebene geklärt werden, im RMP kann aber eine Positionierung erfolgen (aus Sicht der Stadt Graz sehr sinnvoll).

- Stadt Graz: aus Grazer Sicht spannend: **RegioTim** sollte strategisch positioniert werden. Car-Sharing soll auch über Graz hinaus mitgedacht bzw. auch weiterverfolgt werden. Frage (Dirnberger): Können TIM-Standorte mit den Gemeinden verknüpft werden? Ein Gesamtsystem soll angestrebt werden.
- Moser: Multimodalität/Ergänzende Mobilitätsformen wird Eingang finden – Fortschreibung der Weiterentwicklung, RegioTim 20 Standorte aktuell – weiterer Ausbau geplant.
- Erwartung (Urban): Mitbehandlung im RMP, um den Zweitautobesitz zu reduzieren – dies sollte strategisch mitgedacht werden. Moser: Das Thema muss einfließen, da es strategisch wertvoll ist.

In **Gratwein-Straßengel** passieren mehrere wichtige Maßnahmen gleichzeitig (Umbau Bahnhof, Verbindungsspanne). Das übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Gemeinde,

damit bestehen Schwierigkeiten der Umsetzung z.B. beim Radweg-Ausbau. Umgestaltung Hauptplatz Gratwein etc..

- Bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Ortszentrum Gratwein gibt es landesintern unterschiedliche Auffassungen (z.B. Uneinigkeit hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkungen) zwischen A16 und Baubezirksleitung. Vielleicht kann der RMP hier Klärungen bringen.

Weber: Mobilität ist komplex – unterschiedliche Zuständigkeiten und Finanzierungsströme sind nicht in eine gemeinsame Richtung koordiniert. Unterschiedliche Finanzierungsströme bedeuten auch unterschiedliche Ausrichtungen – Budgetlage ist in allen Bereichen und Instanzen schwierig. Die Region erkennt das Potenzial gemeinsamer Zusammenarbeit. Erwartung: Ein RMP sollte schwerpunktmäßig klären, welche Systeme es gibt (z.B. Graz-Umland/Stadt-Umlandverkehr – On Demand), wer dafür zuständig ist und wie die Finanzierungsströme laufen – sonst werden immer nur Einzelsysteme betrachtet, das gesamte Konstrukt muss dargestellt werden; **integrierte Planungen als Zielbild für den RMP**. Es braucht Zusammenarbeit zwischen Verkehrsverbund, Gemeinden und Land, insbesondere im Hinblick auf Mikro-ÖV und Linien-ÖV. Rollenverteilung, Zuständigkeiten und Finanzierungsströme werden als ergänzender Schwerpunkt für die Zukunft gesehen; Zuständigkeiten müssten auch festgehalten werden.

Drohende Probleme: **Wegfall des Mikro-ÖV und stadtgrenzüberschreitender Busverkehre** wegen Unfinanzierbarkeit seitens der Gemeinden.

Vorhaben A2 Anschluss Hart – welche Vorkehrungen können Gemeinden treffen für veränderte Pendler-Ströme / Neustrukturierung (u. a. Bedeutung für den Osten von Graz, Frage nach Optimierung der Pendlerströme)? Aus Sicht der Teilnehmenden ist ein Park&Ride/Kaskadensystem vom Umland bis hin zur Stadt – selektives P&R in Stadtnähe erforderlich; P&R ist bereits in bestehenden Konzepten abgedeckt und muss weiterverfolgt werden.

Wunsch KEM-Region: Gemeinsames Durchdenken des Themas in einer Arbeitsgruppe (5 Gemeinden) – wo liegen die Herausforderungen im Raum Graz-Umgebung und wie kann eine sinnvolle Anbindung an Graz aussehen.

Weiterer Prozessablauf (siehe beiliegende Folien)

Mobilitätsbefragung, um die Ziele und Handlungsschwerpunkte formulieren zu können.

Frage: Wer ist Adressat der Befragung? – Teilnehmende der Regionalversammlung (Bürgermeister:innen, Mitgliedern des Grazer Gemeinderats oder Stadtsenats, Landtags- und Nationalratsabgeordnete und alle Mitglieder des Bundesrates mit Wohnsitz im SZR)

Graz, am 24.07.2026

Protokoll: regionalis / Triagonal / A16