

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Obersteiermark West

Endbericht April 2024



Das Land
Steiermark

Impressum:

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

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



Dr. Markus Frewein
Linda Seyfried, MSc
Zsombor Moticska, MSc
Markus Sitzwohl, BSc
Anna Frewein

Zitierweise: verkehrplus (2024): Regionaler Mobilitätsplan Obersteiermark West, Endbericht, im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Graz im Mai 2024

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Status: Endbericht

Datum: April 2024

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	4
1 ZUSAMMENFASSUNG	5
2 AUFGABENSTELLUNG UND PROZESSABLAUF	7
2.1 Ausgangslage und Ziele	7
2.2 Systemabgrenzung	8
3 ANALYSE	9
3.1 Regionsprofil Obersteiermark-West	9
3.2 Verkehrliche Ausgangslage	21
3.3 Übergeordnete Strategien und Rahmenbedingungen	36
3.4 Rückmeldungen aus der Region	47
4 DER REGIONALE MOBILITÄTSPLAN, EINE MOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR DIE OBERSTEIERMARK WEST	54
5 KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	57
5.1 Radverkehr	57
5.2 Öffentlicher Verkehr	61
5.3 Motorisierter Individualverkehr	68
6 HANDLUNGSFELDER	74
6.1 Aktive Mobilität	75
6.2 Öffentlicher Verkehr	77
6.3 Straßenverkehr	80
GLOSSAR	83
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	84
TABELLENVERZEICHNIS	86
VERWENDETE UNTERLAGEN	87
Daten	87
Online-Dienste	87
Basiskarte	87
Literatur	88

1 Zusammenfassung

Die Region Obersteiermark West ist durch starke Zentren im Murtal (Aichfeld, Murau), sowie Neumarkt in der Steiermark mit sämtlichen zentralörtlichen Funktionen und großem Arbeitsplatzangebot gekennzeichnet. Auch die verkehrlichen Hauptachsen der Region verlaufen durch diese Teilregionen (Murtal zwischen Obersteiermark Ost und Salzburg, Neumarkt zwischen Murtal und Kärnten). Der flächenmäßig weitaus größere Teil der Region ist jedoch ländlich geprägt und hat mit sämtlichen Herausforderungen des demographischen Wandels (z.B. Abwanderung und Überalterung) zu kämpfen.

Der vorliegende regionale Mobilitätsplan (RMP) ist die **Grundlage für eine positive und nachhaltige Entwicklung der Mobilität und des Verkehrsgeschehens in der Region Obersteiermark West**. Ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem ist ein Baustein für ein hochwertiges Leben und Arbeiten in der Region und wirkt sich positiv auf die Entwicklung der Region aus.

In einem kooperativen Prozess zwischen Land Steiermark und Vertreter:innen der Region Obersteiermark West wurden Herausforderungen identifiziert, Lösungswege skizziert und Handlungsfelder für die zukünftige Mobilitätsentwicklung definiert.

Der **Öffentlichen Verkehr** in der Region ist neu aufzustellen und die Angebote qualitativ zu verbessern.

Insbesondere auf die österreichweite Umstrukturierung des Schienenverkehrs ab der Inbetriebnahme des Koralmtunnels – und der damit einhergehenden Verlagerung der Fernverkehrsverbindungen zwischen Wien und Klagenfurt und die neue Achse der Südbahn – wird für die Region Obersteiermark West Bezug genommen und werden im Zuge des zukünftigen Zielfahrplans Verbesserungen in der innerregionalen und regionalen Erreichbarkeit (Interregio und S-Bahn auf der Achse Knittelfeld – Judenburg (– Neumarkt)) festgehalten.

Für die Murtalbahn wird angestrebt, in puncto Fahrtzeit, Frequenz und Ausstattung empfohlene Angebotsverbesserungen - wie in zuvor ausgearbeiteten Konzepten festgehalten – umzusetzen.

Der Linienbusverkehr bietet ein qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot in Gebieten abseits der Bahnachsen und stellt den Zubringerverkehr zur Bahn sicher.

Multimodale Knoten sind zukünftig (weiter) zu entwickeln, insbesondere an wesentlichen ÖV-Stationen in der Region. Multimodale Knoten sind die räumliche Verankerung der multimodalen Mobilität und wesentlich für den problemlosen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die kombinierte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote. Als Ergänzung zum Öffentlichen Linienverkehr sind bedarfsgerechte Angebote (Mikro-ÖV, Sharing, etc.) aufzubauen.

Die sichere und komfortable Erreichbarkeit dieser Multimodalen Knoten ist von größter Bedeutung für eine angenehme Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Hierzu verfügt das **Verkehrsmittel Fahrrad** insbesondere im Alltagsradverkehr erhebliches Potenzial – dafür sind in der Region fahrradfreundliche Rahmenbedingungen zu

schaffen. Planungsgrundlage für den Alltags- als auch Freizeitradverkehr bilden vorliegende Konzepte bzw. Strategien.

Wesentlicher Teil eines multimodalen Mobilitätsverhaltens ist zudem das **Zufußgehen**. Für Orts- und Siedlungskerne in den Gemeinden der Region Obersteiermark West sind Fußverkehrskonzepte auszuarbeiten, um fußverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu steigern.

Im **Straßenverkehr** ist die überregionale Erreichbarkeit durch die Lückenschlüsse an der S36 zu verbessern. Bei den Landesstraßen liegt der Fokus auf der Erhaltung entsprechend den festgelegten Prioritäten, auf der Verkehrssicherheit und der Forcierung der Elektro-Mobilität.

Durch die Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern des vorliegenden RMP ist in der Region Obersteiermark West in Kooperation mit dem Land Steiermark die Mobilitätswende hin zu einem nachhaltigen, klimaschonenden und umweltfreundlichen Mobilitätssystem zu schaffen.

2 Aufgabenstellung und Prozessablauf

Der regionale Mobilitätsplan (RMP) Obersteiermark West enthält sämtliche Grundlagen für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs in der Region (► Abbildung 1). Das strategische Vorgehen hinsichtlich der Gestaltung der zukünftigen Mobilität ist somit auf regionaler Ebene verankert.

2.1 Ausgangslage und Ziele

Das im Jahr 2011 erstellte regionale Verkehrskonzept (RVK) Obersteiermark West diente bisher als Grundlage für sämtliche verkehrliche Entwicklungen in der Region. Jedoch haben sich inzwischen verschiedene Rahmenbedingungen verändert bzw. Prioritäten verschoben, sodass eine Aktualisierung des RVK in Form der Erstellung des RMP notwendig war.

Der RMP ist die **Strategie zur Entwicklung der Mobilität in einer Region als Produkt einer neuen, abgestimmten und gemeinsamen Denk- und Arbeitsweise**. Das bedeutet, dass die Zusammenarbeit in Form eines partizipativen Prozesses zwischen Regionsvertreter:innen und dem Land Steiermark (inkl. zusätzlicher bzw. überschneidender Institutionen, wie z.B. der Baubezirksleitung und des Regionalmanagements) im Vordergrund steht.

Ergebnisse des Partizipationsprozesses und der fachlich fundierten Analyse der Bestandssituation sind die Grundlage für die Mobilitätsstrategie in der Obersteiermark West, die in Form von Leitsätzen und Handlungsfeldern verankert sind. Sämtliche zukünftigen Maßnahmen orientieren sich am vorliegenden RMP.

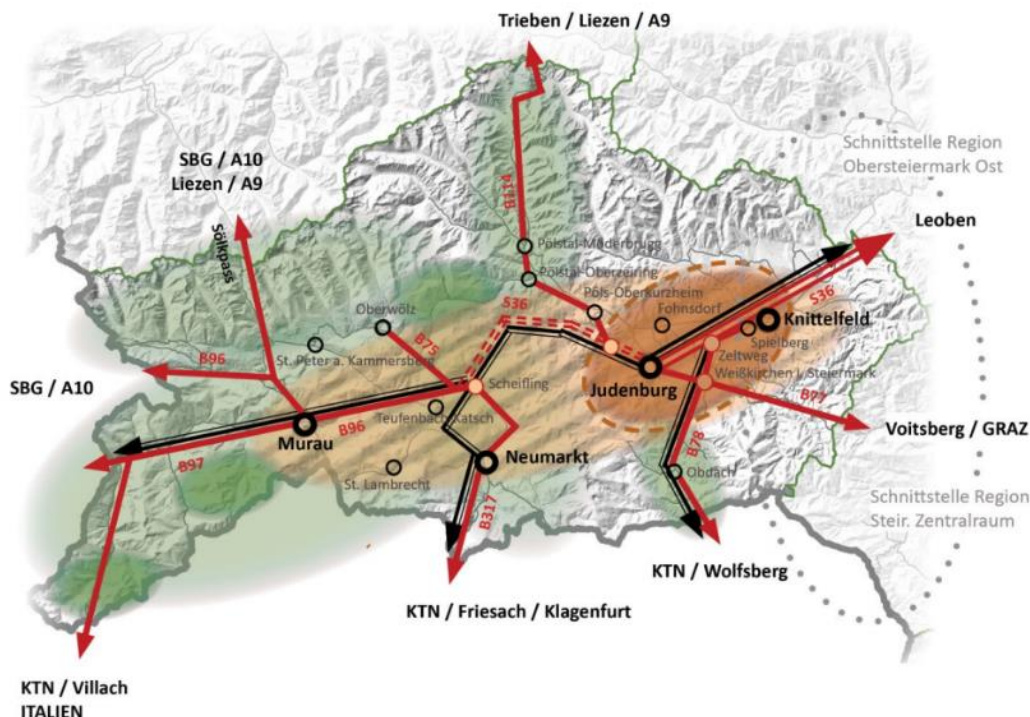


Abbildung 1: Die Struktur der Region Obersteiermark West (Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West, S.4)

2.2 Systemabgrenzung

Tabelle 1 zeigt die Systemabgrenzung (räumlich, zeitlich und inhaltlich) RMP Obersteiermark West.

Tabelle 1: Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT
räumlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Obersteiermark West ▶ Bezirk Murau: 14 Gemeinden (rd. 27.000 EW¹ und 1.385km²) ▶ Bezirk Murtal: 20 Gemeinden (rd. 72.000 EW¹ und 1.676km²)
zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse Bestandssituation 2023 ▶ Strategische Handlungsansätze bis 2035+
inhaltlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse <ul style="list-style-type: none"> ▶ räumliche Entwicklung ▶ Planungsgebiet Bestandssituation Mobilität und Mobilitätsbedürfnisse ▶ neue verkehrspolitische Anforderungen definieren <ul style="list-style-type: none"> ▶ Einbindung neuer Mobilitätsformen und Werthaltungen ▶ neue Positionierung ÖV und Rad ▶ partizipativer Prozess (Fachebene und Regionalversammlung) ▶ Kategorisierungen: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Radverkehr ▶ Öffentlicher Verkehr (ÖV-Hauptachsen und ÖV-Mindestangebot) ▶ Motorisierter Individualverkehr ▶ abgestimmte Mobilitätsstrategie ▶ Handlungsfelder Mobilität

¹ Land Steiermark (2022): Bevölkerungsentwicklung der Region Obersteiermark West 2010-2050

3 Analyse

3.1 Regionsprofil Obersteiermark-West

3.1.1 Lage im Raum

Die Region Obersteiermark West ist eine von 7 Regionen, die im Rahmen des steirischen Landesentwicklungsprogramms räumlich definiert sind. Sie setzt sich aus dem Bezirk Murau und dem Bezirk Murtal zusammen und umfasst gesamt 34 Gemeinden (► Abbildung 2). Bezirkshauptstädte sind Murau und Judenburg. Angrenzende steirische Regionen sind im Osten liegend Obersteiermark Ost und der Steirischer Zentralraum, im Norden liegend Liezen. Die Region Obersteiermark West grenzt im Süden an Kärnten und im Westen an Salzburg.

Die Fläche der Region Obersteiermark West beträgt rund 3.050 km². Topografisch ist die Region durch ihre Lage im Alpengebiet, durch den Flusslauf der Mur, dem inneralpinen Becken Aichfeld, sowie Siedlungen in Tal- und Beckenlagen gekennzeichnet. Entlang des Murtals verläuft die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (Schnellstraße, Eisenbahn). Die Bevölkerungsdichte beträgt bezogen auf die Gesamtfläche 32 Einwohner:innen (EW) pro km² (Steiermark: 74 EW pro km²), bezogen auf den Dauersiedlungsraum (etwa 15% der Gesamtfläche) 202 EW pro km² (Steiermark: 234 EW pro km²) (Datenstand: 2016)².

Gemäß dem landesweiten Konzept der dezentralen Konzentration mit einem abgestuften Netz zentraler Orte sind die Siedlungsschwerpunkte der Region kategorisiert in regionale Zentren, regionale Nebenzentren und teilregionale Versorgungszentren (► Tabelle 2 und ► Abbildung 2).

Regionale Zentren sind Orte mit einem öffentlichen und privaten Güter- und Leistungsangebot des gehobenen Bedarfes der Bevölkerung einer Region. Regionale Nebenzentren ergänzen die regionalen Zentren, um das Güter- und Leistungsangebot der regionalen Zentren in allen Regionsteilen sicherzustellen. Teilregionale Versorgungszentren im Sinne des Landesentwicklungsprogrammes sind Orte mit einem öffentlichen und privaten Güter- und Leistungsangebot des Grundbedarfs der Bevölkerung mehrerer Gemeinden bzw. einer Kleinregion². Alle weiteren Orte und Siedlungen haben keine zentralörtliche Funktion.

Tabelle 2: Zentrale Orte der Region Obersteiermark West (Quelle: Land Steiermark (2016))

REGIONALE ZENTREN	REGIONALE NEBENZENTREN	TEILREGIONALE VERSORGUNGSZENTREN
Judenburg Knittelfeld Murau	Neumarkt in der Steiermark	Fohnsdorf, Obdach, Oberwölz, Pöls-Oberkurzheim, Oberzeiring, Pölstal, Sankt Lambrecht, St. Peter am Kammersberg, Scheifling, Spielberg, Teufenbach-Katsch, Weißkirchen in Steiermark, Zeltweg

² Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West

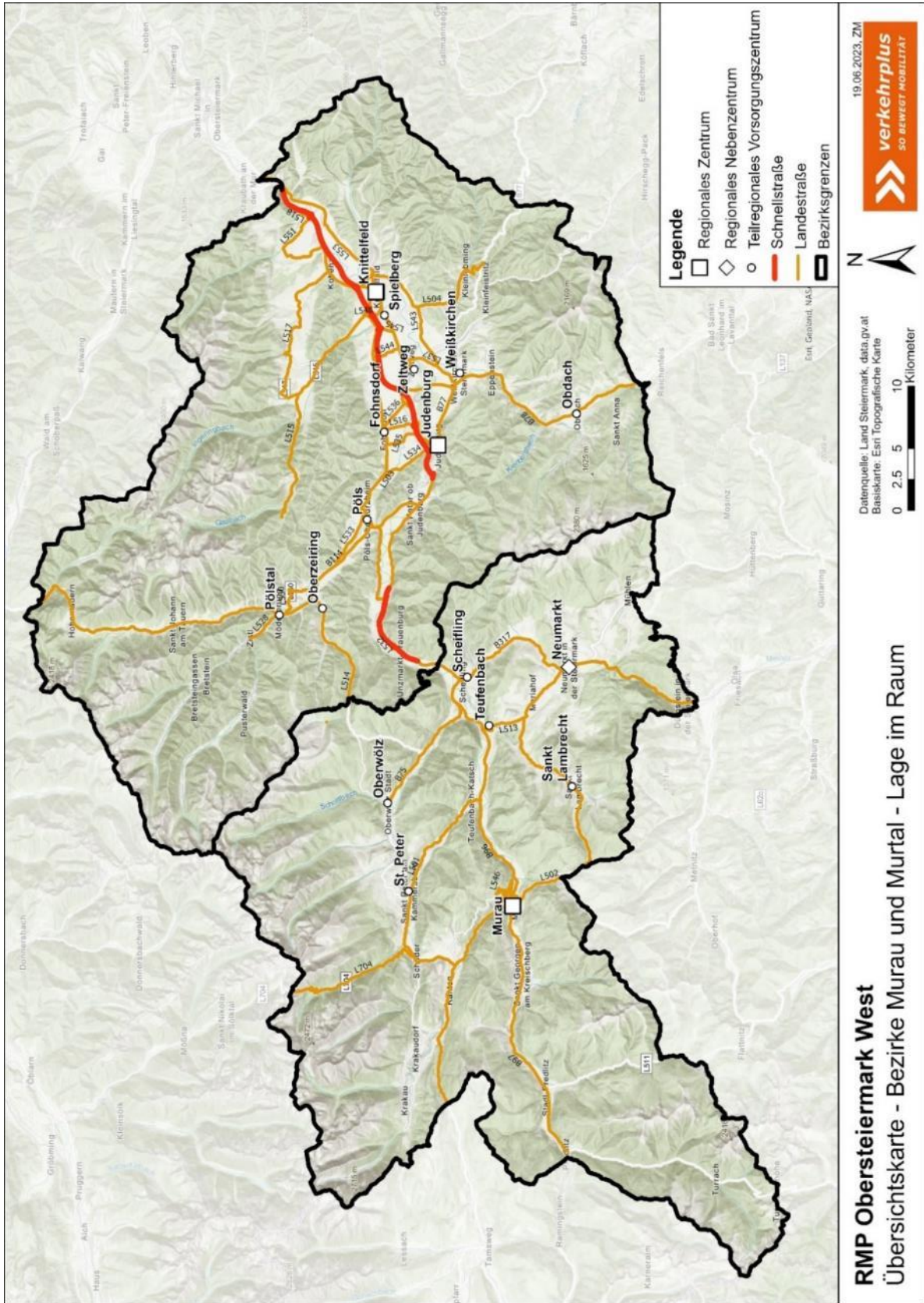


Abbildung 2: Bezirke Murau und Murtal – Lage im Raum
 (Datenquelle: Land Steiermark (2023), Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.1.2 Bevölkerung

3.1.2.1 Einwohner:innen

Zum Stichtag 01.01.2023 lebten 98.971 Personen in der Region Obersteiermark West. Dies entspricht etwa 12 % der steirischen Wohnbevölkerung³. Die Bevölkerungszahlen je Gemeinde sind in (► Abbildung 3) dargestellt. In den 5 bevölkerungsreichsten Gemeinden (► Tabelle 3) sind rund 43% der Bevölkerung der Region Obersteiermark West wohnhaft. In den vergangenen Jahren hat sich die Bevölkerungszahl in der Region reduziert. Zwischen 2010 und 2023 hat sich die Bevölkerungszahl um 4,8% reduziert. Damit verlief der Bevölkerungsrückgang gegenläufig zur steirischen Bevölkerungsentwicklung (+5,0%, 2010-2023)⁴. Für das Jahr 2030 wird ausgehend von 2021 eine weitere Reduktion der Bevölkerungszahl in der Region Obersteiermark West um 4,5% (► Abbildung 4) prognostiziert (Steiermark +1,4%, 2021-2030 und Österreich +3,2%, 2021-2030)⁵.

Die Bevölkerungsprognose auf Gemeindeebene (► Abbildung 4) spiegelt zu einem Großteil die prognostizierte Bevölkerungsabnahme der Region um durchschnittlich 4,2% bis 2030 wider. Nur die Gemeinden Kobenz, Seckau und St. Peter ob Judenburg können mit einem Bevölkerungszuwachs rechnen.

Tabelle 3: Demografische Kennzahlen zur Region Obersteiermark West

KENNZAHL	WERT
Bevölkerung Region (2023) [EW]	98.971
Bezirk Murau (2023) [EW]	27.314
Bezirk Murtal (2023) [EW]	71.657
Bevölkerung Top 5 Gemeinden	
Gemeinde Knittelfeld (2023) [EW]	12.781
Gemeinde Judenburg (2023) [EW]	9.614
Gemeinde Fohnsdorf (2023) [EW]	7.566
Gemeinde Zeltweg (2023) [EW]	7.114
Gemeinde Spielberg (2023) [EW]	5.348
Bevölkerungsentwicklung Region	
2010 – 2023 [%]	- 4,8
prognostiziert: 2021 – 2030 [%]	- 4,5

³ Land Steiermark (2023): Landesstatistik Steiermark, Gemeindedaten

⁴ Land Steiermark (2023): Wohnbevölkerung 1.1.2002 bis 1.1.2023 (Gebietsstand 2020)

⁵ ÖROK (2022): ÖROK-Regionalprognosen, 2021 bis 2050: Bevölkerung

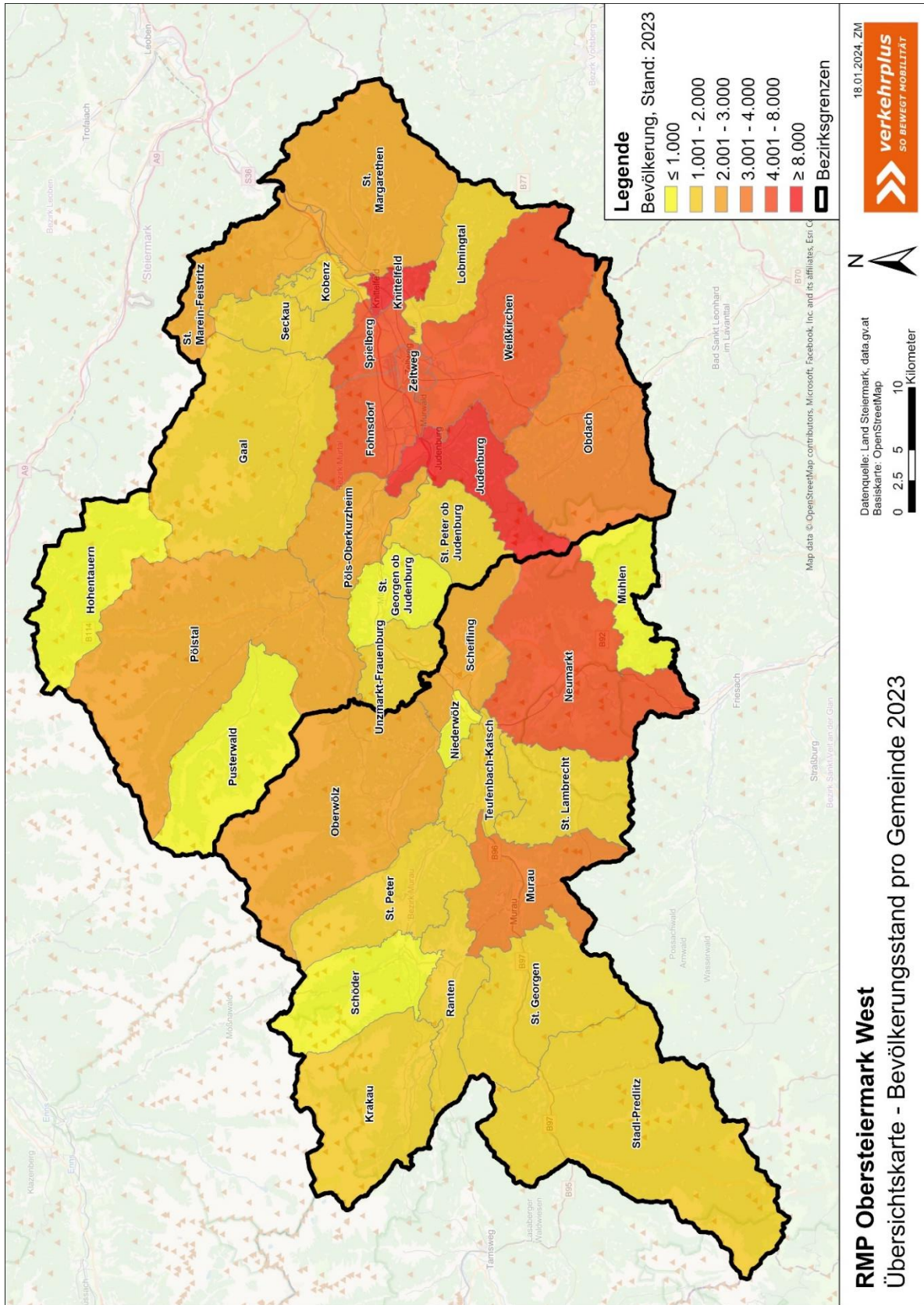


Abbildung 3: Bevölkerungsstand pro Gemeinde 2023
(Datenquelle: Land Steiermark (2023), Land Steiermark (2023); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

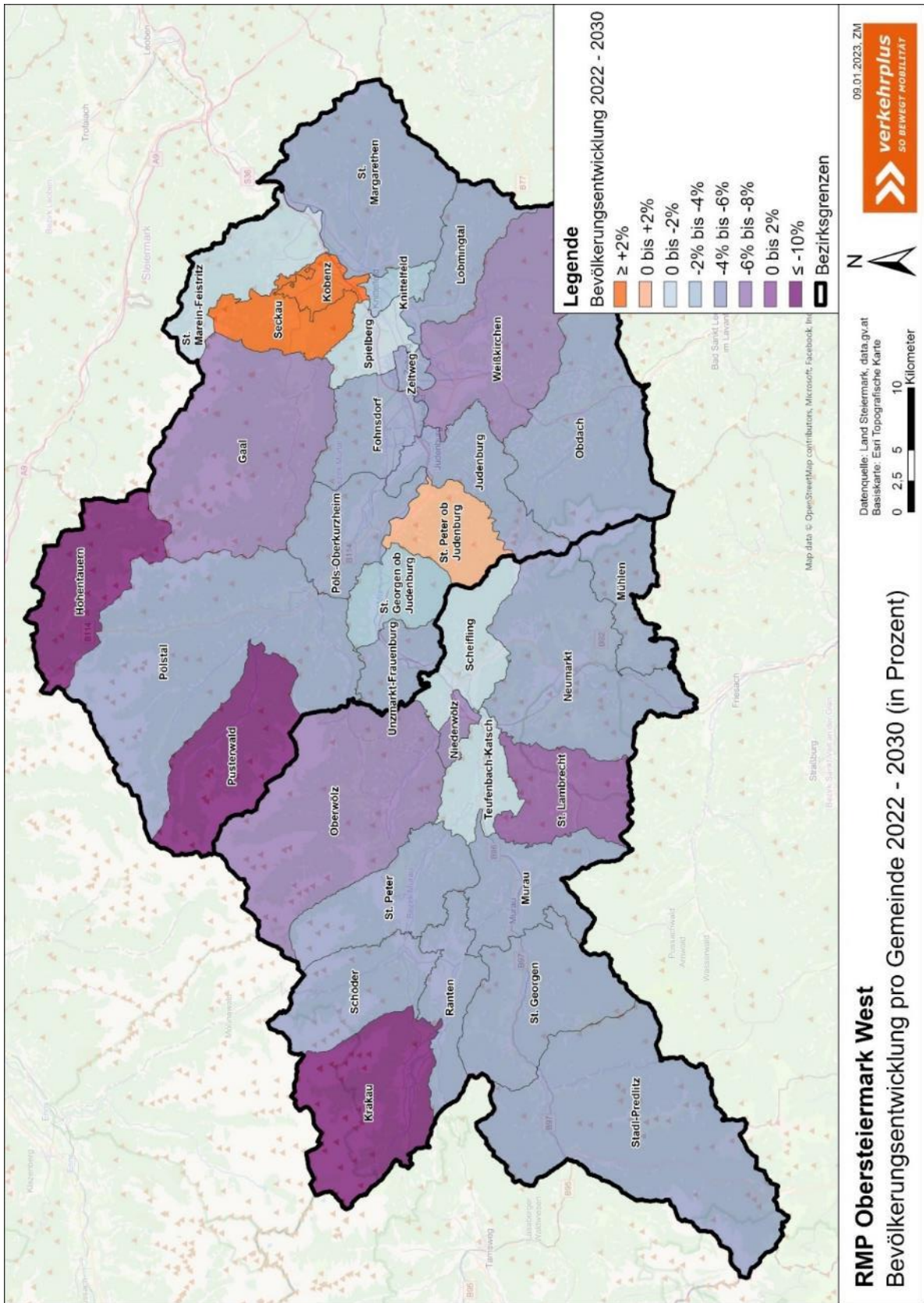


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung pro Gemeinde 2022 – 2030 (in Prozent)
(Datenquelle: Land Steiermark (2023), Land Steiermark (2022); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.1.2.2 Erwerbstätigkeit

Zum Stichtag 31.10.2021 waren 45.682 Einwohner:innen in der Region Obersteiermark West erwerbstätig⁶ (► Tabelle 4).

Die Beschäftigtenzahlen (am Wohnort) je Gemeinde sind in (► Abbildung 5) dargestellt. In den 5 Gemeinden mit den meisten Beschäftigten (► Tabelle 4) sind rund 41% der Erwerbstätigen der Region Obersteiermark West wohnhaft.

Tabelle 4: Kennzahlen zu Erwerbstätigkeit in der Region Obersteiermark West

KENNZAHL	WERT
Beschäftigte am Wohnort Region (2021) [Pers.]	45.682
Bezirk Murau (2021) [Pers.]	12.977
Bezirk Murtal (2021) [Pers.]	32.705
Erwerbstätigenquote der 15 bis 64-Jährigen Bezirk Murau (2021) [%]	78,0
Erwerbstätigenquote der 15 bis 64-Jährigen Bezirk Murtal (2021) [%]	76,4
Beschäftigte am Wohnort Top 5 Gemeinden	
Gemeinde Knittelfeld (2021) [Pers.]	5.478
Gemeinde Judenburg (2021) [Pers.]	4.238
Gemeinde Fohnsdorf (2021) [Pers.]	3.379
Gemeinde Zeltweg (2021) [Pers.]	3.127
Gemeinde Spielberg (2021) [Pers.]	2.541

⁶ Land Steiermark (2022): Pendlerdaten 2021

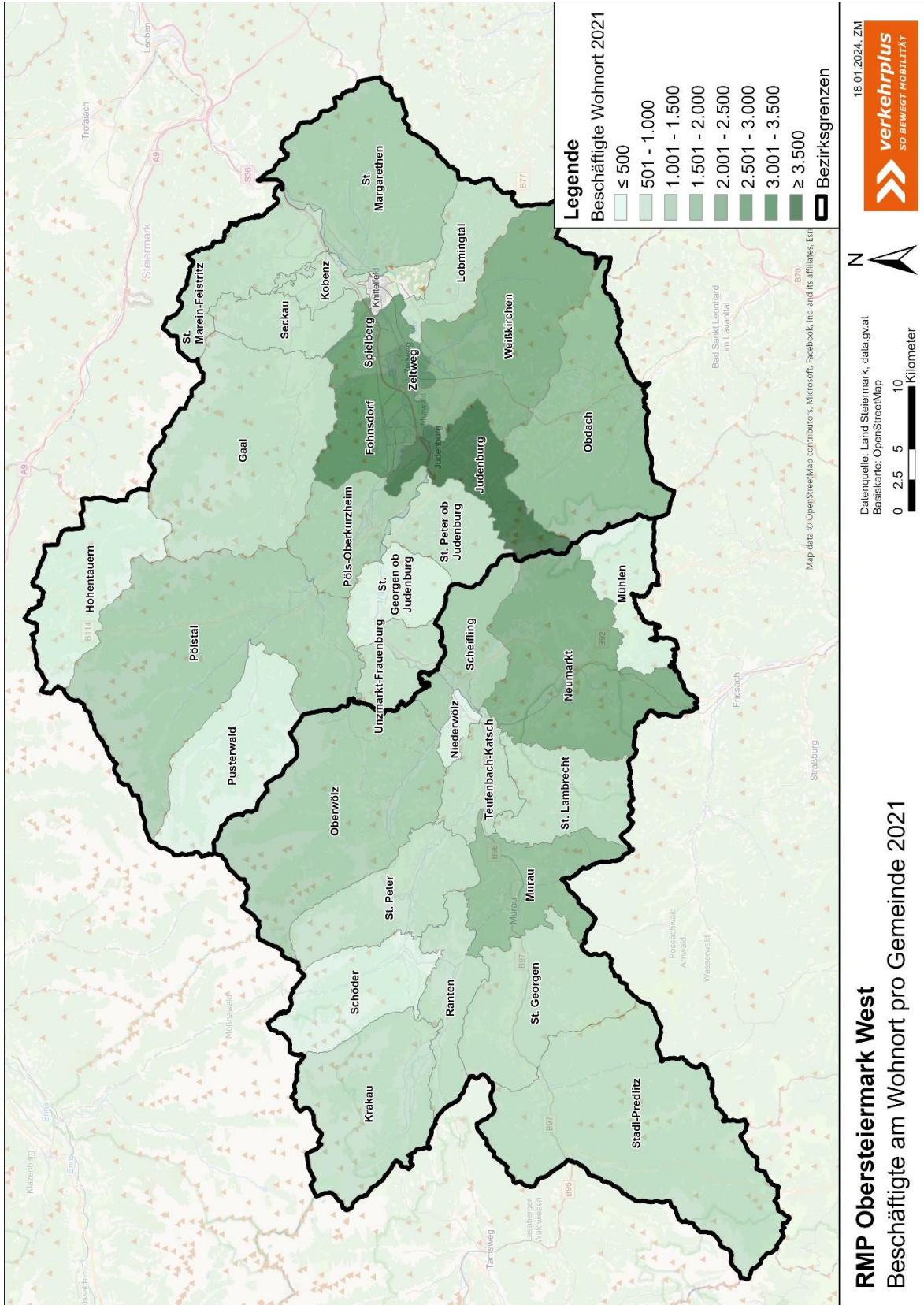


Abbildung 5: Beschäftigte am Wohnort pro Gemeinde 2021
 (Datenquellen: Land Steiermark (2023), Land Steiermark (2022); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.1.3 Wirtschaft und Tourismus

3.1.3.1 Wirtschaft und Industrie

Zum Stichtag 31.10.2021 hatten 39.539 Personen einen Arbeitsplatz in der Region Obersteiermark West⁷ (► Tabelle 5).

Rund 64% aller Beschäftigten sind dem tertiären Dienstleistungssektor zuzuordnen, rund 31% im sekundären Sektor (Industrie und Produktion) und rund 5% im primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft) beschäftigt^{8 9}.

Der Anteil des sekundären Sektors (31%) ist im Vergleich zum steiermarkweiten Durchschnitt (rund 27%¹⁰) etwas höher bzw. zum österreichweiten Durchschnitt (ca. 25%¹¹) deutlich höher. Das zeigt die hohe Bedeutung der Industrie der Region Obersteiermark West. Der Anteil des tertiären Sektors (64%) ist im Vergleich zum steiermarkweiten (rund 70%) bzw. dem österreichweiten (rund 75%) Durchschnitt deutlich geringer.

Die Beschäftigtenzahlen (am Arbeitsort) je Gemeinde sind in (► Abbildung 6) dargestellt. In den 5 Gemeinden mit den meisten Beschäftigten am Arbeitsort (► Tabelle 5) arbeiten rund 57% der Beschäftigten der Region Obersteiermark West.

Die hochrangigen Wirtschaftsstandorte der Region finden sich in den Tallagen, besonders im Aichfeld, entlang der Hauptverkehrsachsen (Schnellstraße und Bahnlinien, ► Abbildung 7).

Neben der Kategorisierung der Siedlungsschwerpunkte der Region nach dem System der zentralen Orte, werden Gemeinden mit hochrangigen Wirtschaftsstandorten gemäß ihrer Bedeutung in der Industrie und des Gewerbes im Regionalen Entwicklungsprogramm (REPRO) hervorgehoben. Zur Aufrechterhaltung dieser industriell-gewerblichen Struktur und Sicherung hochwertigster Betriebsstandorte werden in der Region Obersteiermark West

- einerseits regionale Industrie- und Gewerbestandorte und
- andererseits räumlich definierte Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe festgelegt.⁸

Regionale Industrie- und Gewerbestandorte sind Gemeinden, die einen überdurchschnittlichen Besitz mit Industrie- und Gewerbebetrieben von regionaler Bedeutung und/oder ein hohes Entwicklungspotential aufweisen.

Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe sind Flächen zur Sicherung und Freihaltung von potenziellen großflächigen Entwicklungsstandorten mit regionaler bzw. überregionaler Bedeutung.

⁷ Land Steiermark (2022): Pendlerdaten 2021

⁸ Land Steiermark (2023): Landesstatistik Steiermark, Bezirk Murtal

⁹ Land Steiermark (2023): Landesstatistik Steiermark, Bezirk Murau

¹⁰ Land Steiermark (2023): Erwerbstätige und Pendler 2021, Heft 9/2023

¹¹ Statistik Austria (2023): Volkszählung 2021, Stichtag 31. Oktober.

Tabelle 5: Kennzahlen zu Beschäftigung in der Region Obersteiermark West

KENNZAHL	WERT
Beschäftigte am Arbeitsort Region (2021) [Pers.]	39.539
Bezirk Murau (2021) [Pers.]	9.925 (25,1%)
Bezirk Murtal (2021) [Pers.]	29.614 (74,9%)
Beschäftigte im primären Sektor (Anteil) Region 2021 [%]	5,2
Beschäftigte im sekundären Sektor (Anteil) Region 2021 [%]	31,2
Beschäftigte im tertiären Sektor (Anteil) Region 2021 [%]	63,6
Beschäftigte am Arbeitsort Top 5 Gemeinden	
Gemeinde Knittelfeld (2021) [Pers.]	6.322
Gemeinde Judenburg (2021) [Pers.]	5.716
Gemeinde Zeltweg (2021) [Pers.]	4.689
Gemeinde Fohnsdorf (2021) [Pers.]	3.037
Gemeinde Murau (2021) [Pers.]	2.947

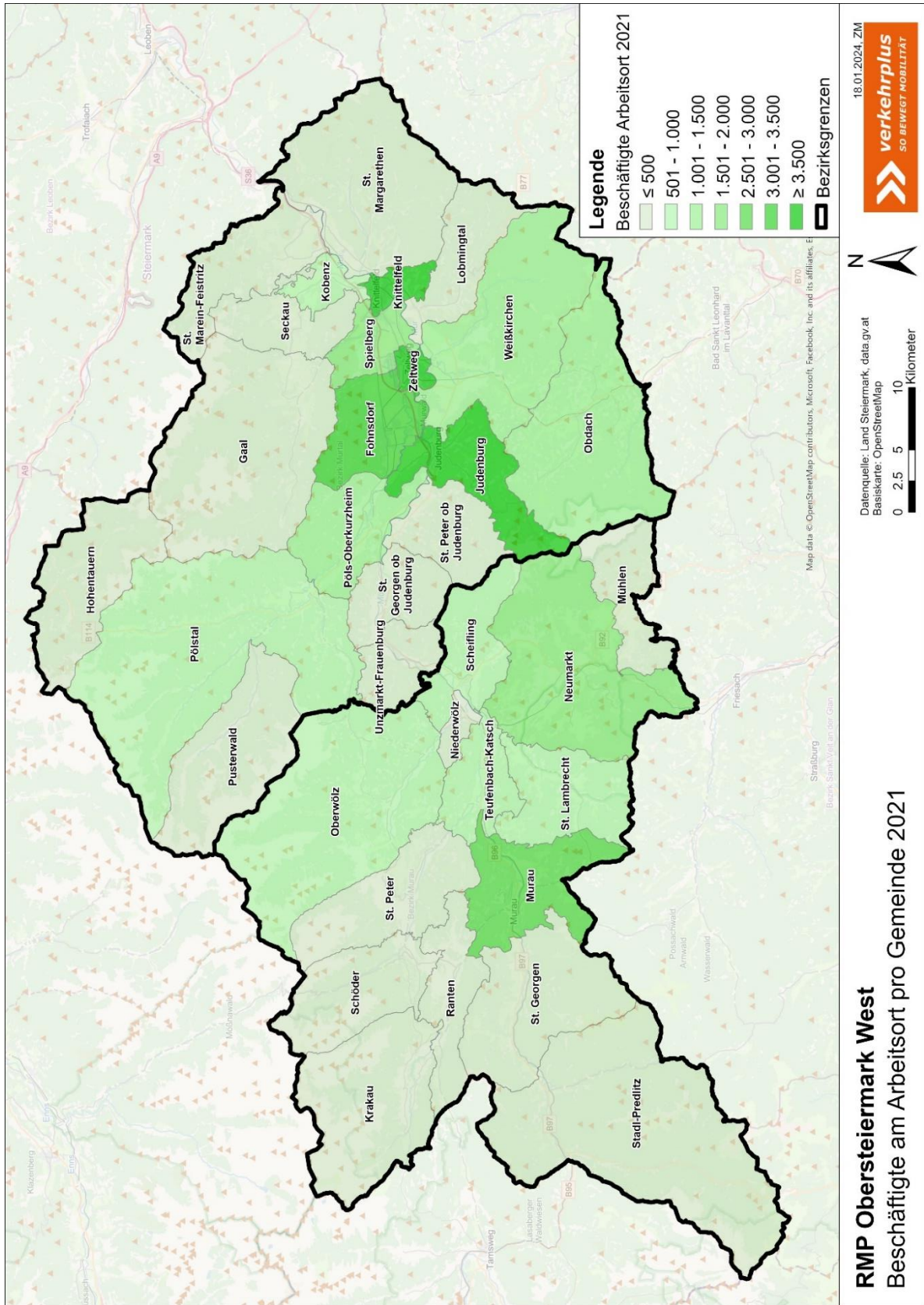


Abbildung 6: Beschäftigte am Arbeitsort pro Gemeinde 2021
 (Datenquellen: Land Steiermark (2023), Land Steiermark (2022); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

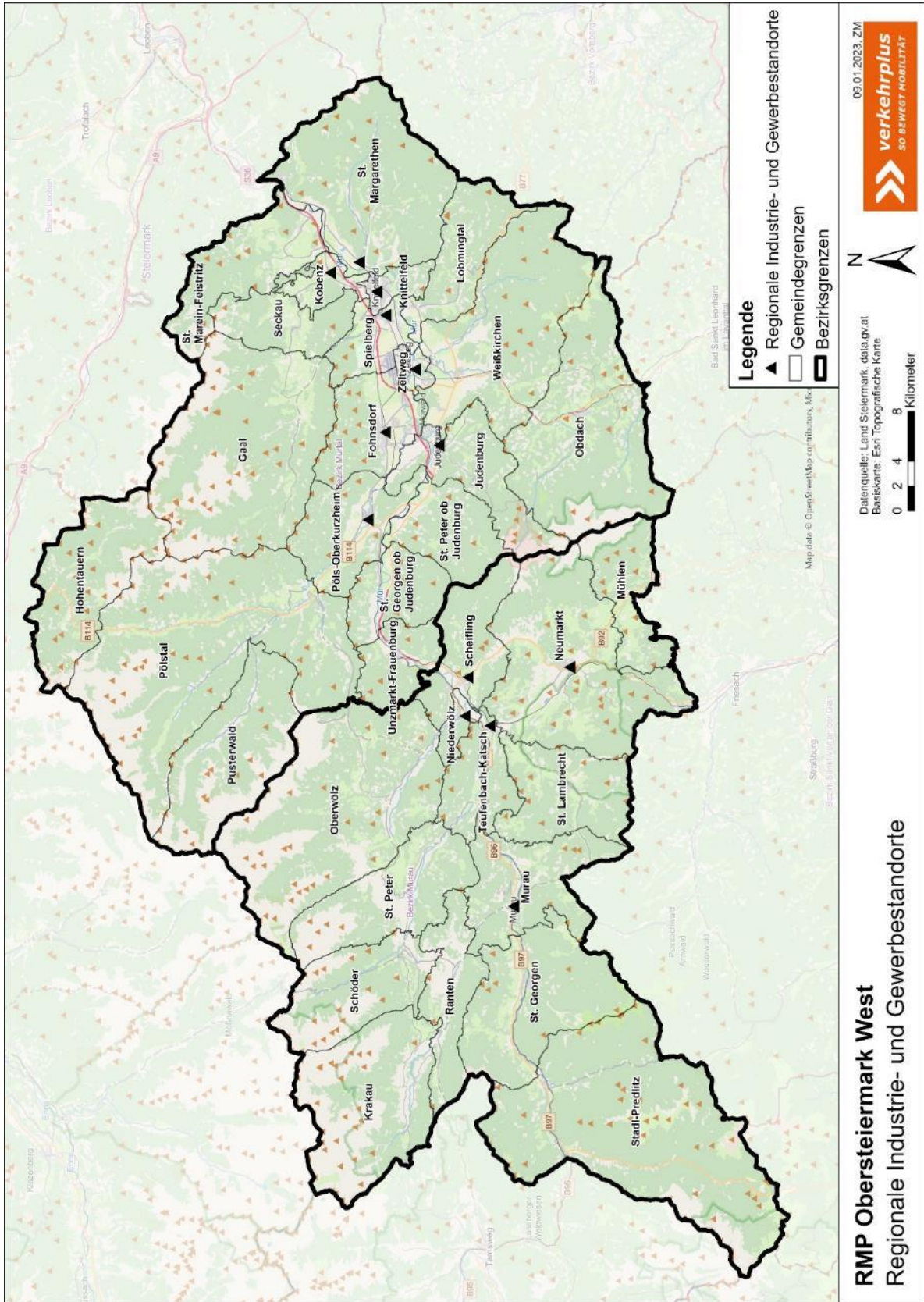


Abbildung 7: Regionale Industrie- und Gewerbestandorte
 (Datenquellen: Land Steiermark (2023); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.1.3.2 Tourismus

In der Region Obersteiermark West werden rund 12% aller Nächtigungen der Steiermark registriert.

Zwischen den Jahren 2000 und 2014 sind die Nächtigungszahlen in der Region um rund 43% auf knapp über 1.250.000 Nächtigungen gestiegen, was klar über den Schnitt der Steiermark mit 20,2% lag.¹²

Im Jahr 2022 wurden in der Region Obersteiermark West rund 1,6 Mio. Nächtigungen registriert, was eine neuerliche Steigerung von rund 28% bedeutet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei 3,9 Tagen.¹³

Die Gemeinden des Landes Steiermark mit Ausnahme der Landeshauptstadt Graz werden auf Grund ihrer Bedeutung für den Tourismus in vier Ortsklassen (A, B, C, D) eingestuft. Die Bedeutung einer Gemeinde für den Tourismus wird gemessen an der Nächtigungszahl, an der Nächtigungsintensität und am spezifischen Tourismusumsatz. Ortsklassen A, B und C bewerten die touristische Bedeutung der Gemeinden, zu Ortsklasse D gehören jene Gemeinden, die nicht eingestuft werden können¹⁴.

¹² Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West

¹³ Land Steiermark (2023): Region Obersteiermark West

¹⁴ § 3 Abs. 1-3 Steiermärkisches Tourismusgesetz 1992 i.d.g.F.

3.2 Verkehrliche Ausgangslage

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Obersteiermark West zum einen, sowie Charakteristika der bestehenden Verkehrsinfrastruktur für Rad-, Öffentlichen- und motorisierten Individualverkehr zum anderen beschreiben die verkehrliche Ausgangslage zur Erstellung des RMP.

3.2.1 Verkehrsverhalten¹⁵

3.2.1.1 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Der Modal Split in der Region Obersteiermark West (► Abbildung 8) zeigt, dass

- 55% aller Wege an einem Werktag mit dem motorisierten Individualverkehr (mIV) als Lenker:in zurückgelegt werden.
- zuzüglich der mIV-Mitfahrer:innen der Anteil der mit dem mIV zurückgelegten Wege 67% beträgt.
- der Öffentliche Verkehr (ÖV) einen Anteil von 9% einnimmt.
- mit dem Fahrrad 6% der Wege bzw.
- zu Fuß 17% der Wege zurückgelegt werden.

Im Vergleich zur gesamten Steiermark ist festzustellen, dass

- die Region Obersteiermark West einen etwas höheren Fußverkehrsanteil aufweist,
- der mIV- und der Radverkehrsanteil im Mittel der Steiermark liegt,
- der ÖV-Anteil geringer ist als der steiermärkische Durchschnitt.

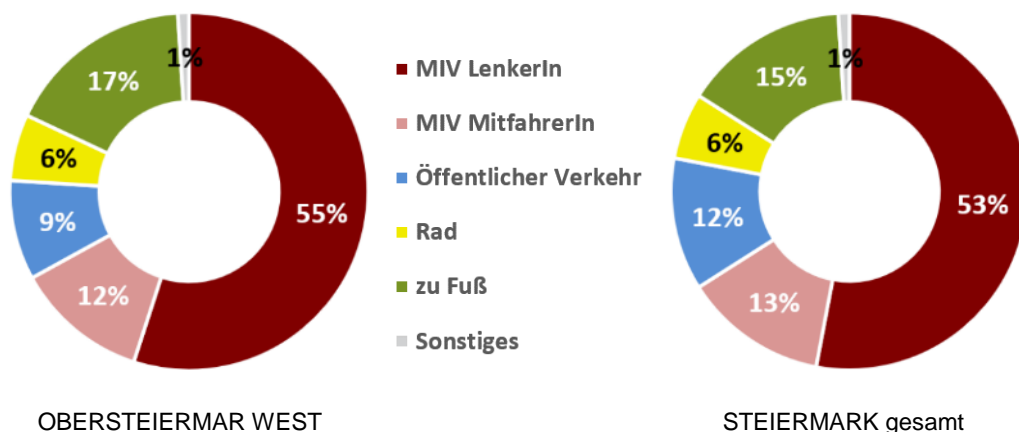


Abbildung 8: Modal Split Werktag (Mo-Fr) (links: Obersteiermark West, rechts: Steiermark (Quelle: Land Steiermark (2018): Mobilitätskennzahlen Steiermark, eigene Bearbeitung 2023))

¹⁵ Land Steiermark (2018): Mobilitätskennzahlen Steiermark. Die Mobilitätsdaten für die Obersteiermark West wurden auf Basis der Daten „Österreich Unterwegs“ (BMVIT, 2016, Erhebung 2014) ausgewertet. Aufgrund der vorhandenen Stichprobengröße sind die regionalen Daten für die Bezirke Liezen, Murtal und Murau gemeinsam ausgewertet. Eine kleinräumigere Darstellung ist nicht vorhanden.

3.2.1.2 Kennzahlen zu Tageswegen

Kenngößen, wie z.B. die Tageswegehäufigkeit, die Tageswegedauer und die Tageswegelänge geben zusätzlich Auskunft über das Mobilitätsverhalten in der Region Obersteiermark West. Die Kenngrößen werden für alle Personen und für alle mobilen Personen (► Tabelle 6), rund 83% der Bevölkerung sind mobile Personen, an einem Werktag in Österreich angegeben.

Tabelle 6: Kennzahlen Tageswege alle Personen Werktag (Mo-Fr)
(Quelle: Land Steiermark (2018): Mobilitätskennzahlen Steiermark)

Tageswegehäufigkeiten	Obersteiermark West		Steiermark	
	alle P.	mobile P.	alle P.	mobile P.
Mittlere Tageswegehäufigkeit [Wege/Tag und Person]	2,7	3,3	2,6	3,3
Mittlere Tageswegedauer [Minuten/Tag und Person]	71,9	88,4	69,2	85,1
Mittlere Tageswegelänge [km/Tag und Person]	42,1	51,8	38,4	47,3

Bezogen auf mobile Personen in der Region Obersteiermark West beträgt die mittlere Tageswegehäufigkeit 3,3 Wege/Tag und Person. Die mittlere Tageswegedauer liegt bei rund 88,4 Minuten/Tag und Person. In dieser Zeit wird die mittlere Tageswegelänge von 51,8 Kilometer/Tag und Person zurückgelegt.

Für einen einzelnen Weg beträgt die durchschnittliche Wegedauer somit 27 Minuten und die durchschnittliche Wegelänge knapp 16 Kilometer.

3.2.1.3 Wegezweck

Der Wegezweck gibt an, zu welchem Zweck die täglichen Wege der Bevölkerung zurückgelegt werden. Den größten Anteil an den täglichen Wegen der Einwohner:innen in der Region Obersteiermark West nimmt mit 29,4% der Weg zum Arbeitsplatz ein (► Tabelle 7). An zweiter Stelle stehen Erledigungen mit 14,6%. Zwei weitere Wegezwecke mit einem Anteil über 10% sind der Zweck „Einkaufen“ (14,4%) und „Freizeit“ (13,5%).

Tabelle 7: Anteil an Wegen je Wegezweck Werktag (Mo-Fr) [%]
 (Quelle: Land Steiermark (2018): Mobilitätskennzahlen Steiermark)

Wegezweck	Obersteiermark West	Steiermark
Arbeitsplatz [%]	29,4	27,1
Dienstlich/geschäftlich [%]	7,3	6,4
Schule/Ausbildung [%]	6,9	8,5
Bring- und Holwege [%]	7,1	7,5
Einkaufen [%]	14,4	15,1
Erledigung [%]	14,6	13,7
Freizeit [%]	13,5	14,2
Besuch [%]	6,7	7,5
Anderer Zweck [%]	0,1	0,1

3.2.2 Pendlerströme

Die Pendlerbeziehungen in der Region Obersteiermark West werden einerseits über den Index des Pendlersaldos¹⁶, andererseits über Pendlerströme dargestellt.

Die Pendlerauswertung für die gesamte Region Obersteiermark West ergab für das Jahr 2021¹⁷ eine Anzahl von 23.981 Einpendler:innen und 30.124 Auspendler:innen. Der Index des Pendlersaldos beträgt 86, da die Region um 6.143 mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen hat.

Die Betrachtung der einzelnen Gemeinden (► Abbildung 9) der Region zeigt, dass wenige Gemeinden einen Indexwert von 100 oder größer aufweisen. 5 von 34 Gemeinden (Judenburg, Knittelfeld, Murau, Teufenbach-Katsch und Zeltweg) sind Einpendelgemeinden. Alle weiteren Gemeinden in der Obersteiermark West sind Auspendelgemeinden.

¹⁶ Der Index des Pendlersaldos gibt an, wie viele Arbeitsplätze (Beschäftigte am Arbeitsort) auf die erwerbstätigen Einwohner:innen (Beschäftigte am Wohnort) einer räumlichen Einheit entfallen. Liegt das errechnete Pendlersaldo über dem Indexwert von 100, ist die Anzahl der Arbeitsplätze höher als die Anzahl der erwerbstätigen Einwohner:innen. Der Arbeitsplatzüberschuss führt dazu, dass die betrachtete räumliche Einheit mehr Einpendler:innen als Auspendler:innen hat. Bei einem Pendlersaldo unter dem Indexwert von 100 führt der Arbeitsplatzmangel dazu, dass die betrachtete räumliche Einheit mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen hat.

¹⁷ Land Steiermark (2022): Pendlerdaten 2021

Die absoluten Zahlen der Ein- und Auspendler:innen für die zentralen Orte Judenburg, Knittelfeld und Murau (► Tabelle 8) zeigen deren Bedeutung für Pendler:innen in und außerhalb der Region. Knittelfeld und Judenburg stehen mit der Anzahl von 7.264 bzw. 6.302 Aus- und Einpendler:innen an der Spitze der Gemeinden in der Region. Die mengenstärkste Pendlerbeziehung haben die Gemeinden Spielberg und Knittelfeld mit 601 Personen, die von Spielberg nach Knittelfeld pendeln.

Tabelle 8: Pendlerstromdaten zu den Regionalen Zentren in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2022): Pendlerdaten 2021)

Gemeinde	Auspendler	Einpendler	stärkste Relationen
Knittelfeld	3.210	4.054	von Spielberg nach Knittelfeld (603)
Judenburg	2.412	3.890	von Fohnsdorf nach Judenburg (539)
Murau	632	1.976	von St. Georgen am Kreischberg nach Murau (221)

3.2.3 Radverkehr

Die Ansprüche an die Infrastruktur für den Radverkehr sind in zwei Gruppen zu unterteilen¹⁸:

- zielorientierter Alltagsradverkehr
- wegorientierter Freizeitradverkehr (inkl. touristischer Radverkehr)

Somit kann auf unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzergruppen eingegangen werden.

Speziell für den Alltagsradverkehr liegt in der Region Obersteiermark West das bereits von den Gemeinden und dem Land Steiermark beschlossene und sich in Umsetzung befindliche Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal vor¹⁹.

Im Zuge dieses Alltagsradverkehrskonzeptes wurden vier Potenzialräume definiert (► Abbildung 10), in denen jeweils hochwirksame und kategorisierte Radverkehrsnetze entwickelt wurden (► Abbildung 11), welche die Erreichbarkeit wesentlicher Verkehrsquellen und -ziele mit dem Verkehrsmittel Fahrrad sicherstellen. Die Potenzialräume zeigen strukturell und topographisch bedingte günstige Voraussetzungen, um den Radverkehrsanteil im Alltag zu erhöhen. So befinden sich um den Bereich der zentralen Orte (Knittelfeld, Judenburg und Murau) und entlang der vorhandenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen ein großer Anteil der Hauptwohnsitze. Durch diese hohen Einwohnerdichten und der begünstigten Erreichbarkeiten der Knotenpunkte der hochrangigen ÖV-Korridore mit dem Fahrrad, haben Maßnahmen hier größte Wirksamkeit.

Das bestehende, überregionale Radroutennetz stellt ein wichtiges Grundgerüst des Ausflugs- und Tourenradverkehrs dar. Die Festlegung einer touristischen Radroute impliziert keine Qualität der Radinfrastruktur im Bestand bzw. für die zukünftige Entwicklung. D.h. Radrouten können zu unterschiedlichen Anteilen auf getrennt geführter Radverkehrsinfrastruktur als auch im Mischverkehr verlaufen. Zur Verbesserung des Bestandes und Entwicklung und Weiterentwicklung der touristischen Radrouten liegt in der Region Obersteiermark West eine Freizeitradverkehrsstrategie vor²⁰.

¹⁸ Land Steiermark (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S.39

¹⁹ verkehrplus (2021) Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal

²⁰ verkehrplus (2021): Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal

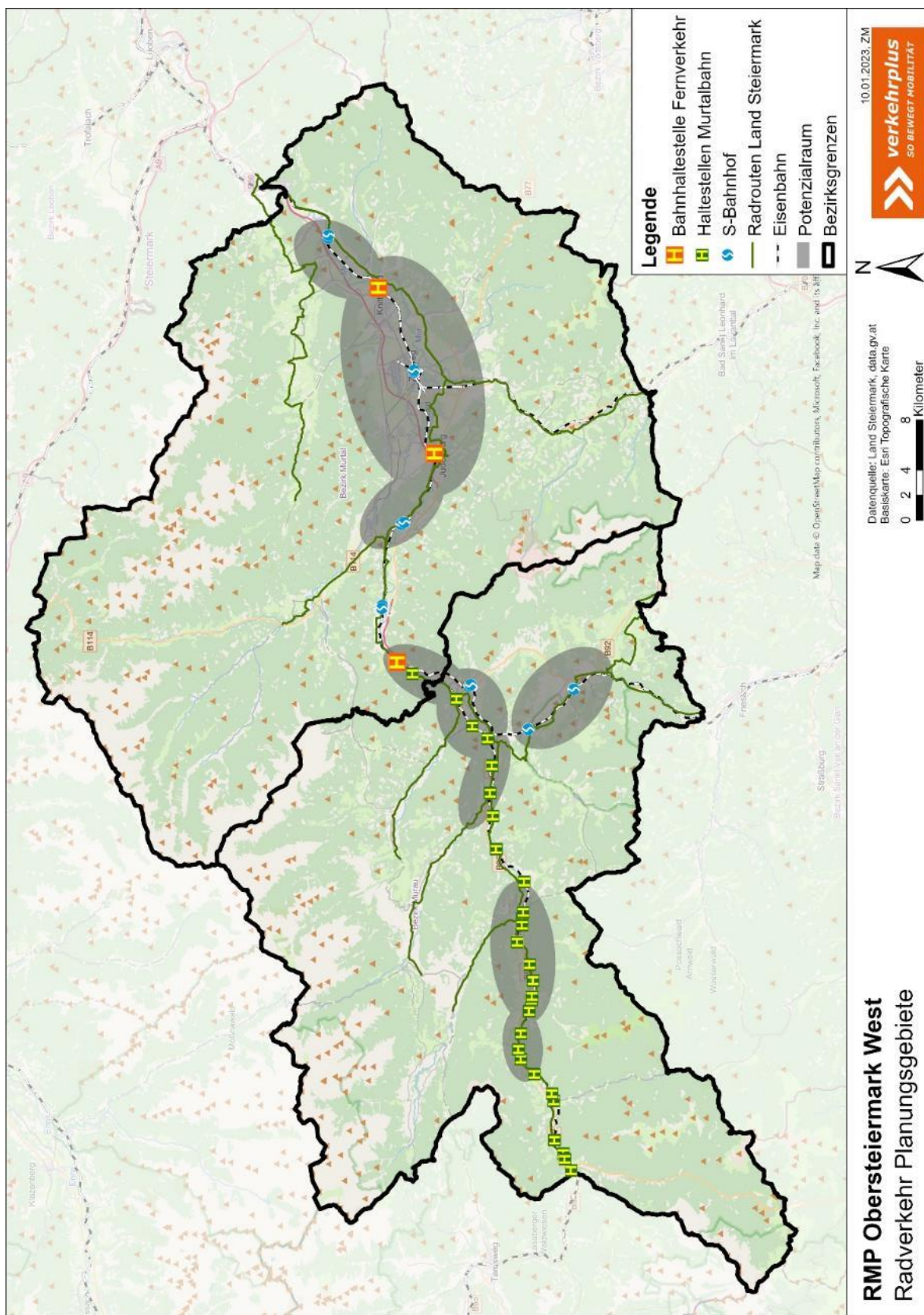


Abbildung 10: Radverkehrspotenziale und Planungsgebiete in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2023), verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

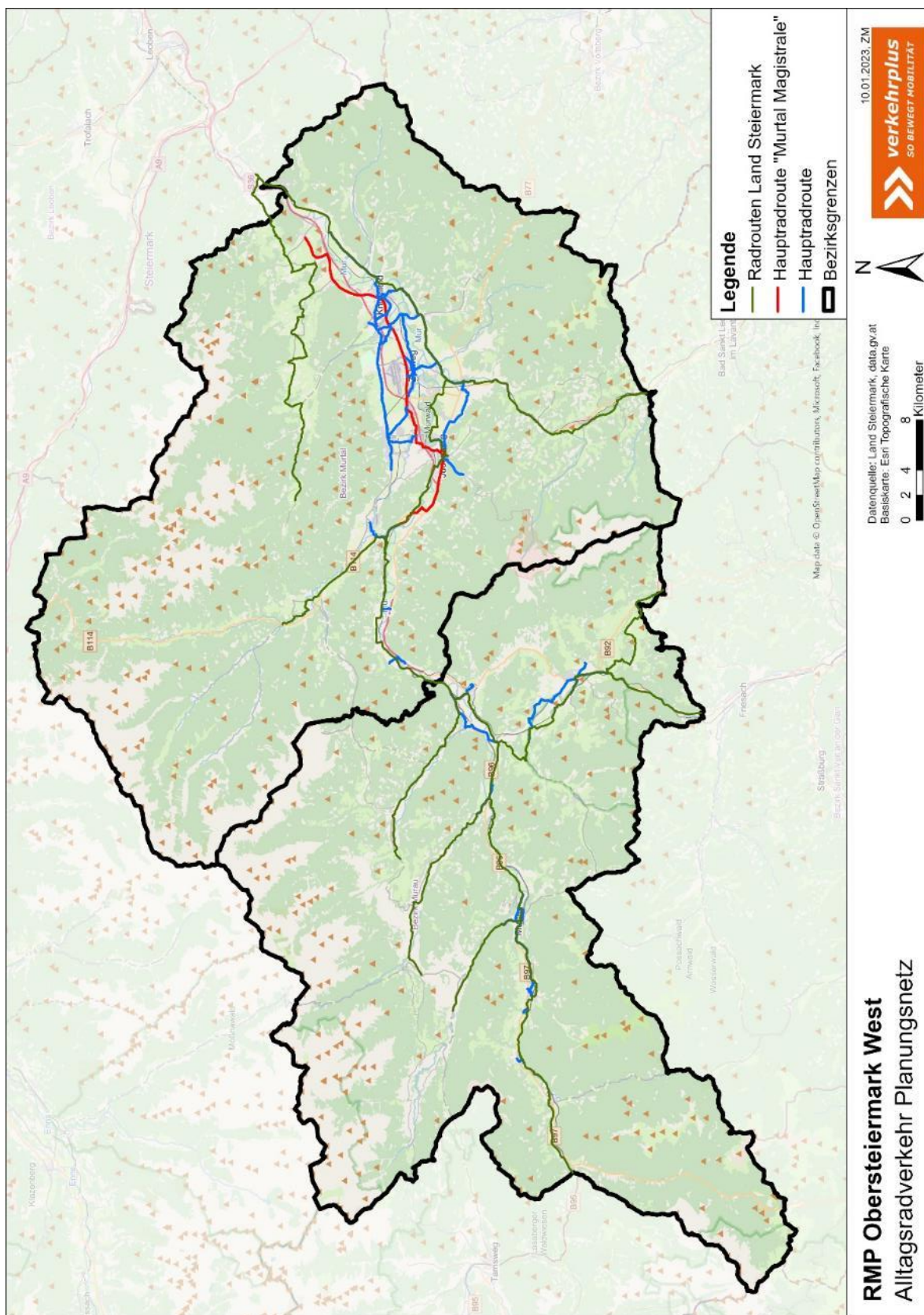


Abbildung 11: Planungsnetz Alltagsradverkehr in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2023), verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.2.4 Öffentlicher Verkehr

3.2.4.1 Schienenverkehr

Als **hochrangige Infrastruktur des Schienenverkehrs** (ÖBB-Infrastruktur AG) verläuft die „Rudolfsbahn“ entlang des Murtals im östlichen Teil der Region (aus Richtung St. Michael bis Scheifling), sowie in Richtung Kärnten über Neumarkt in der Steiermark. Sie ist Teil der Gesamtstrecke zwischen Wien und Arnoldstein, die in ihrer Gesamtheit auch als „Südbahn“ bezeichnet wird.

Die Infrastruktur der „**Murtalbahn**“ (Steiermärkische Landesbahnen „StLB“) verläuft durch das westliche Murtal und führt von Unzmarkt nach Tamsweg in Salzburg. Im Bahnhof Unzmarkt ist der Umstieg zwischen Fernverkehr, S-Bahn und Murtalbahn möglich.

Die Eisenbahn-Strecke zwischen Pöls/Zeltweg und Kärnten über den Obdacher Sattel (ÖBB-Infrastruktur AG) wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt.

Der **Fernverkehr**, der die Region durchquert, verläuft auf der Achse Wien-Villach und wird teilweise bis Lienz durchgebunden. Im Bestand ist eine 2-Stunden-Takt Bedienung mit den Fernverkehrshalten Knittelfeld, Judenburg und Unzmarkt innerhalb der Region Obersteiermark West gegeben.

Das Streckennetz für den Schienenpersonenverkehr und dessen Haltestellen sind in ► Abbildung 12 ersichtlich.

Durch die Fertigstellung der Koralmbahn und die damit entstehende neue Streckenführung der Südbahn (Wien-Graz-Villach), wird der Fernverkehr österreichweit neu geregelt und somit auch die Bedienung auf der Strecke durch das Murtal umstrukturiert. (► siehe unter 5.2.2.1)

Der **Nah- und Regionalverkehr** in der Region wird durch die S-Bahn und die Murtalbahn bedient. Die S-Bahn verkehrt zwischen Bruck an der Mur und Unzmarkt als S8 im Stundentakt und zwischen Unzmarkt und Friesach als Regionalverkehr im 2-Stunden-Takt. Die Murtalbahn verkehrt zwischen Unzmarkt und Tamsweg ebenfalls im 2-Stunden-Takt.

Zur Modernisierung der Murtalbahn und der Verbesserung des zeitlichen Angebots (Verkürzung Fahrzeit, Einführung eines Stundentaktes) liegen u.a. die Konzepte „Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark – Teil 02: Bezirke Murau & Tamsweg Murtalbahn“²¹ - und „Verkehrskonzept Murtalbahn Fahrgastpotenziale“²² vor.

²¹ verkehrplus (2018): Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark

²² verkehrplus (2018): Verkehrskonzept Murtalbahn Fahrgastpotenziale

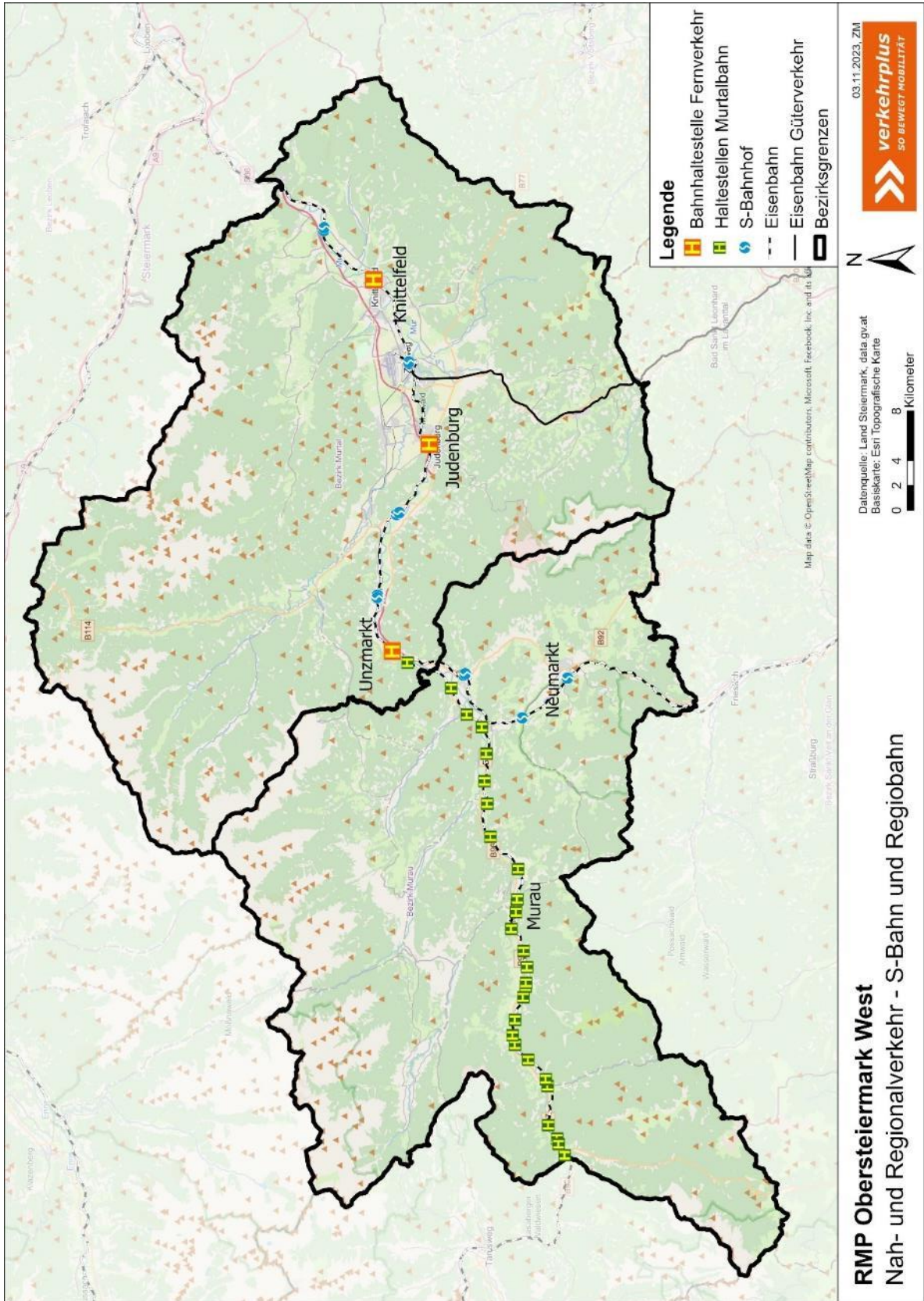


Abbildung 12: Schienenfern-, nah- und -regionalverkehrsnetz und wichtige Haltestellen im Bestand (2023) (Datenquelle: Land Steiermark (2023a); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.2.4.2 Linienbusverkehr

Der regionale Linienbusverkehr (RegioBus, ► Abbildung 13) bildet neben dem Schienenverkehr einen wichtigen Träger des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs. Entlang von Bahnachsen schafft der Linienbusverkehr ergänzende Verbindungen zwischen Siedlungskernen. Abseits der Bahnachsen stützt sich die Bedienqualität des Öffentlichen Verkehrs auf den Linienbusverkehr mit bedarfsgerechten Kursintervallen.

Das derzeitige Angebot des Linienbusverkehrs in der Region Obersteiermark West ist im Murtal im Wesentlichen als Zubringer zum Schienenverkehr konzipiert und an diesen angepasst.

Der städtische Linienbusverkehr (Stadtverkehr Aichfeld in den Gemeinden Judenburg, Knittelfeld, Zeltweg, Spielfeld und Fohnsdorf) bietet auf lokaler Ebene städtische Bedienqualität (wird im regionalen Kontext des RMP nicht vertieft behandelt).

Das Murtal zwischen Unzmarkt und Tamsweg über Murau ist im 2-Stunden-Takt mit der Murtalbahn erschlossen. Der Linienbusverkehr verkehrt auf dieser Strecke ebenfalls im 2-Stunden-Takt („Murautakt“) versetzt zum Schienenverkehr. Dadurch ergibt sich eine stündliche Bedienung der Verkehrsstationen zwischen Unzmarkt und Tamsweg.

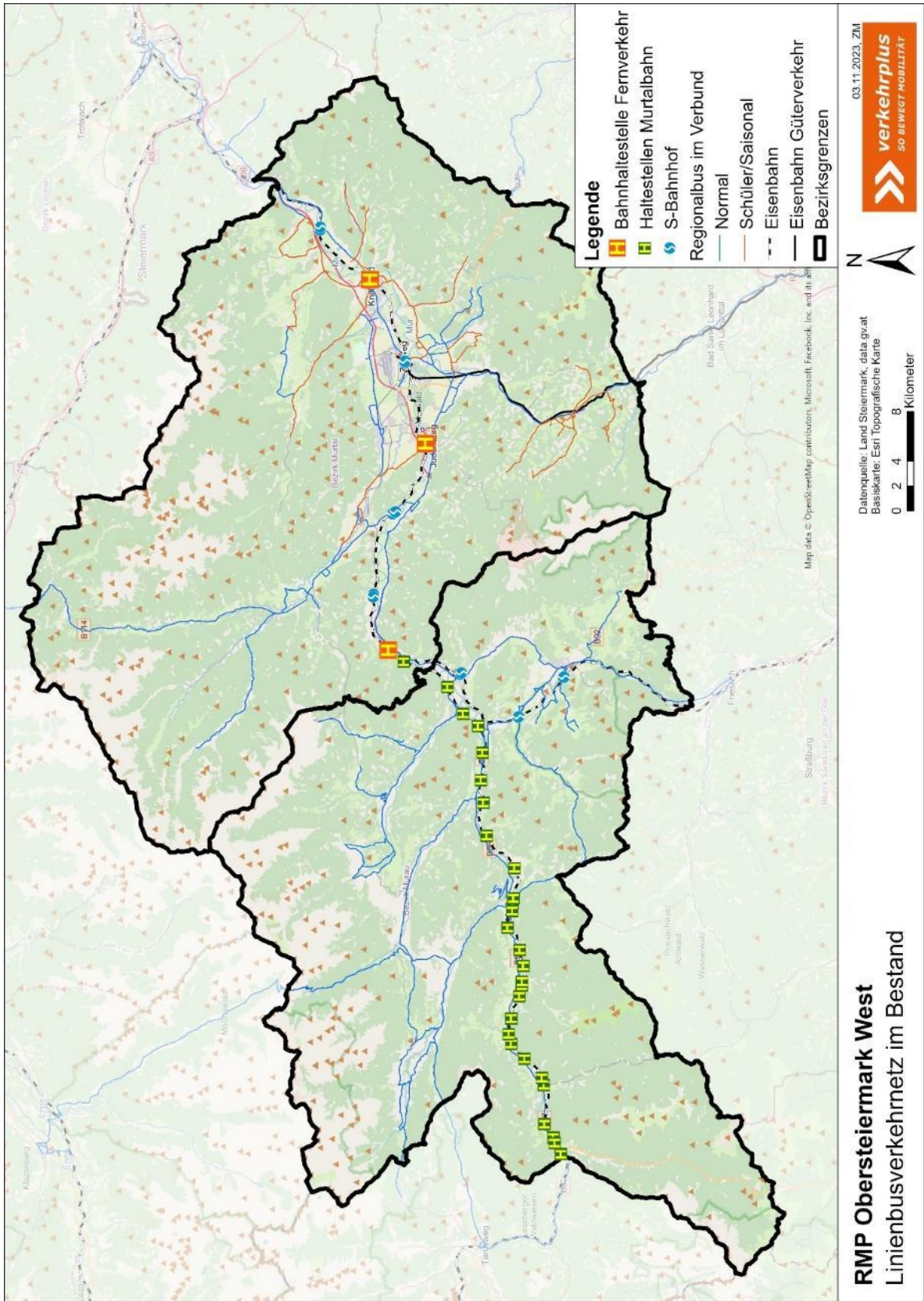


Abbildung 13: Linienbusverkehrsnetz im Bestand (Datenquellen: Land Steiermark (2023a); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.2.4.3 Mikro-ÖV und bedarfsorientierte Verkehre

Mikro-ÖV Angebote beschreiben im Vergleich zum Linienverkehr flexiblere Angebotsformen, bei denen Fahrtwünsche vor Fahrtantritt anzumelden sind (z.B. telefonisch, per E-Mail oder Smartphone-App). Grundsätzlich sollen Mikro-ÖV Angebote jeweils die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen in Gebieten ohne bzw. mit unzureichendem ÖV-Angeboten abdecken. Diese Gebiete beschränken sich meist auf periphere Siedlungsgebiete mit Streusiedlungen und geringer Bevölkerungsdichte. Der Mikro-ÖV soll dabei den Linienverkehr nicht ersetzen, sondern räumliche und zeitliche Angebotslücken der bestehenden ÖV-Angebote füllen.

Mikro-ÖV Angebote stehen einerseits als Möglichkeit für den Zu- und Abbringer zum übergeordneten Öffentlichen Verkehr zur Verfügung, andererseits ermöglichen Mikro-ÖV Angebote lokale und regionale Erledigungen (z.B. Fahrt von der Peripherie zum Arzt oder Nahversorger im Ortszentrum).

Für die Region Obersteiermark West liegt das Mobilitätskonzept Mikro-ÖV Obersteiermark West vor²³, das jedoch nicht weiter verfolgt wurde.

In der Region gibt es auch schon bestehende Systeme der bedarfsgerechten Mobilität - unter anderem das Citytaxi Judenburg und das Zeltweg Mobil, bei denen an ausgewählte Personengruppen Taxi-Gutscheine vergeben werden; sowie die Nightline Murtal, welche im regulären Betrieb verkehrt sowie individuell angepasst an Veranstaltungen.

²³ Planum (2018): Mobilitätskonzept Mikro-ÖV Obersteiermark West

3.2.5 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (mIV) stützt sich auf ein qualitatives Straßennetz zur über-/regionalen Erschließung (► Abbildung 14).

Die Region ist über die Schnellstraße Murtal Schnellstraße S36, als zentrale Achse zwischen Bruck an der Mur und Scheifling, an die Zentralräume und an das nationale hochrangige Straßenverkehrsnetz angebunden. Der Lückenschluss zwischen Judenburg-West und St. Georgen ob Judenburg ist seitens der Asfinag in Planung. Der Anschluss an die Klagenfurter Schnellstraße S37 (Unzmarkt-West bis Scheifling) und die S37 selbst (von Scheifling nach Kärnten) sind ebenfalls Teil des Bundesstraßennetzes, diesbezüglich finden seitens der Asfinag jedoch derzeit keine Planungsaktivitäten statt.

Das Netz an Landesstraßen schafft weitere Verbindungen in umliegende Regionen, sowie die innerregionale Erschließung. Diese verbindende Funktion haben insbesondere die Landesstraßen

- die B317 von Scheifling über Neumarkt in der Steiermark nach Kärnten,
- die B96 und die B97 von Scheifling über Murau nach Salzburg,
- die B95 von Predlitz über Turrach nach Kärnten,
- die B114 von St. Peter ob Judenburg über Hohentauern in den Bezirk Liezen,
- die B78 von Zeltweg über Obdach nach Kärnten,
- die B77 von Judenburg über das Gaberl in den Bezirk Voitsberg.

3.2.6 Verkehrssicherheit

In der Region Obersteiermark West ereignen sich im Straßenverkehr jährlich rund 360 Unfälle mit Personenschaden²⁴. Bezogen auf die Einwohnerzahl ereignen sich in der Region weniger Unfälle als im Durchschnitt der Steiermark (rund 3,7 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf 1.000 EW, Steiermark: 4,0). Im langjährigen Schnitt über die Jahre 2013-2022 zeigt die Entwicklung einen gemäßigten Rückgang der Unfälle von 3%. Dies weicht von der steiermarkweiten Tendenz deutlich ab, hier kam es zu einer Abnahme von rund 20%. Im Jahr 2020 kam es durch die Folgen der Maßnahmen rund um die Corona-Krise zu einem starken Rückgang, sowohl in der Region als auch steiermarkweit. Seitdem nimmt die Zahl der Unfälle wieder zu, liegt jedoch noch unter dem Niveau von 2019.

In der Region Obersteiermark West gab es im Jahr 2022 drei Tote im Straßenverkehr. Die Region liegt bei den Todesfällen im Straßenverkehr bezogen auf die Einwohnerzahl unter dem durchschnittlichen Wert der Steiermark (3,05 Straßenverkehrstote auf 100.000 EW, Steiermark: 5,53). Im langjährigen Schnitt über 10 Jahre hat sich die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr in der Region halbiert (Steiermark: -4,3%).

²⁴ Land Steiermark (2023): Straßenverkehrsunfälle – Bezirke.

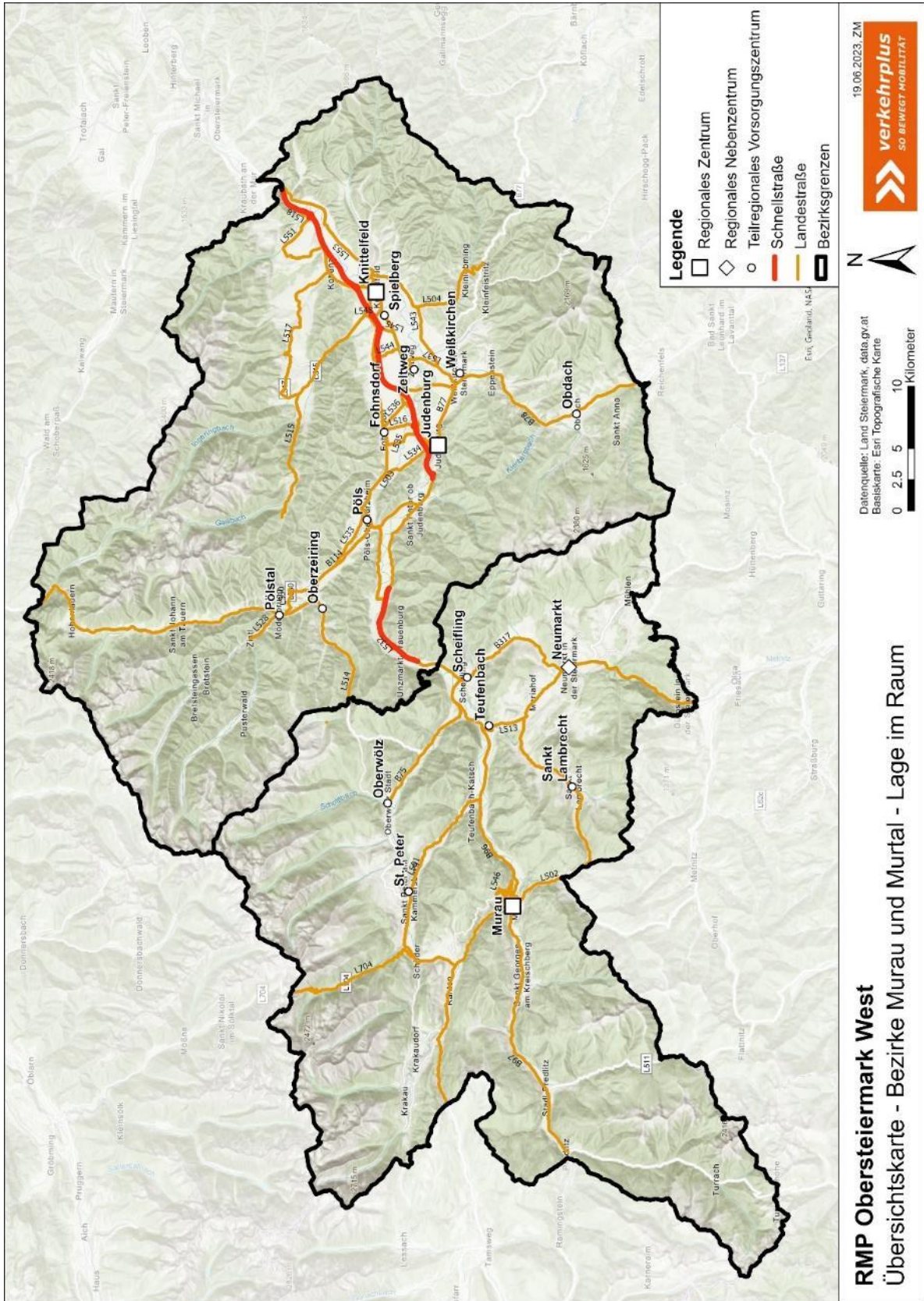


Abbildung 14: Bestandsnetz Landes- und Bundesstraßen
 (Datenquelle: Land Steiermark (2023a) Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023)

3.3 Übergeordnete Strategien und Rahmenbedingungen

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

Insbesondere im Sinne der Erreichung einer Mobilitätswende, ist ein Umdenken in der Mobilitätspolitik mit der Neuausrichtung von Prioritäten gefordert. Somit kann eine notwendige Reduktion der Treibhausgasemissionen als Beitrag des Sektors Verkehr in der Bekämpfung des Klimawandels geleistet werden.

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

3.3.1 Europäische und nationale Strategien

Mit dem **Weißbuch Verkehr**²⁵ trägt die europäische Verkehrspolitik zu einer wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Ausrichtung der Mobilität bei. Die Vision für das europäische Verkehrssystem wird durch 4 wesentliche Kernaspekte beschrieben:

- Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60 %
- Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten
- Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr
- Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr

Der Klimaschutz ist in vielen internationalen Strategien zur Mobilität zentrales Thema und von der globalen Ebene bis zur regionalen Ebene durch Abkommen, Verträge und Beschlüsse verankert. Im Rahmen des 2016 in Kraft getretenen **Pariser Klimaschutzabkommen**²⁶ haben sich 175 Länder auf die Begrenzung der Erderwärmung auf unter 2 Grad bis zum Jahr 2100 und der Treibhausgasneutralität in der zweiten Jahrhunderthälfte beschlossen. Im Rahmen des Übereinkommens von Paris hat sich die EU zu einer Reduktion der Treibhausgase (THG) bis 2030 um 40% verpflichtet. Von der EU wurden demnach folgende Klima- und Energieziele beschlossen:

- Reduktion der Treibhausgasemissionen in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels (inklusive Verkehr ohne Flugverkehr) um 48 % bis 2030 gegenüber 2005,
- Klimaneutralität bis 2050,

²⁵ Europäische Union (2011): Weißbuch zum Verkehr

²⁶ UN-Klimakonferenz (2015): Pariser Klimaschutzabkommen

- Senkung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990,
- Erhöhung der Energieeffizienz bis 2030 um mindestens 32,5 %,
- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energiequellen bis 2030 auf mindestens 32 %.

Im **Green Deal**²⁷ der Europäischen Kommission sind folgende Ziele ergänzend vorgesehen:

- Dekarbonisierung des Energiesektors;
- Reduktion der Treibhausgase im Verkehr um 90 % bis 2050.

Der **Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich**²⁸ zeigt den Weg zur Mobilitätswende auf, mit dem Hintergrund die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 zu erreichen. Als Nachfolgestrategie des Gesamtverkehrsplan 2012, haben die damaligen Strategien und Prämissen der österreichischen Verkehrspolitik – sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient – weiterhin Bestand. Durch die konsequente Ausrichtung auf die Klimaneutralität 2040 folgt der Mobilitätsmasterplan zusätzlich folgende Strategien:

- Vermeiden ohne Verzicht!
Mit der Verkehrswende zu weniger Verkehr, einem Mehr an Regionalität und einem Plus an Lebensqualität
- Verlagern, dort wo's geht!
Der Umstieg auf effiziente, umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmodi ist günstig, schafft Platz und Kapazität und fördert die Gesundheit
- Verbessern, und effizient gestalten!
Die Energiewende im Verkehr als entscheidender Baustein zur Klimaneutralität 2040

Die **österreichische Klima- und Energiestrategie (#mission2030)**²⁹ hat das Ziel den CO₂-Ausstoß um 36% bis 2030 (Ausgangsjahr 2005) zu reduzieren.

Folgende darin enthaltene Maßnahmenansätze betreffen den Mobilitätsbereich und sollen zu einer nachhaltigen Organisation der Mobilität und schließlich bis 2050 zu einer Dekarbonisierung des Verkehrs führen:

- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs (Ausbau der Infrastruktur, Verbesserung der Angebote, multimodale Mobilität etc.)
- Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs für kurze Wege

²⁷ Europäische Union (2019): Der Europäische Grüne Deal

²⁸ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

²⁹ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018): #mission2030

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Elektromobilität (insbesondere Ausbau der Ladeinfrastruktur)

Im **Sachstandsbericht Mobilität**³⁰ wurden mögliche Zielpfade zur Erreichung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050 definiert. Insbesondere im Verkehrssektor steht die Zunahme der Treibhausgas-Emissionen von 67% seit 1990 den Klimazielen entgegen. Daher sind im Verkehrsbereich Maßnahmen mit möglichst großen Auswirkungen im Sinne der Emissionsreduktion vorgeschlagen:

Folgende Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr haben die größten Treibhausgas-Einsparungspotenziale (► Tabelle 9):

Tabelle 9: Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr (Quelle: Umweltbundesamt, 2019)

Personenverkehr	Güterverkehr
Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Schnellstraßen auf 100 km/h*	Einführung eines elektrifizierten Systems auf dem hochrangigen Straßennetz (z.B. Oberleitungen)
Citymaut in den Hauptstädten für Pkw*	Verlagerungsmaßnahmen vom Straßen- auf den Schienengüterverkehr
Qualitätsoffensive für das zu Fuß gehen und Radfahren	flächendeckende LKW Maut
Integration von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung	Förderung von Güterverkehrszentren samt technischer Anpassungen
Erhöhung der Investitionen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs	City Logistik Maßnahmen zur Förderung von Betriebslogistikkonzepten zur Transportra-tionalisierung

* ausgenommen Zero Emission Vehicles

Die **nationalen Ziele**³¹ beschreiben das klare Bekenntnis der Bundesregierung zu Innovationen im Verkehrssektor hin zu umweltfreundlicher Mobilität für alle. In diesem Regierungsprogramm sind vielfältige Themenfelder im Bereich Mobilität und Verkehr mit Maßnahmenansätzen dargestellt:

- Klimaschutz-Rahmen für Verkehrssektor
- Umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle in Stadt und Land
- Verkehrssicherheit
- Effiziente E-Mobilität jetzt: Schienen in die Zukunft und mehr Bahn, Bim & Bus
- Radpaket und Zufußgehen – Offensive für aktive, sanfte Mobilität
- Straßenverkehr
- Güter in Einklang mit dem Klima transportieren & Transitproblem bekämpfen

³⁰ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität

³¹ Die neue Volkspartei / Die Grünen: Regierungsprogramm 2020 – 2024

- Klima-faire Zukunft in Luftfahrt, Schifffahrt, Seilbahnwesen
- Neue Mobilität – mehr als Verkehr

Die Studie **Transition Mobility 2040 - Entwicklung eines Klima- und Energieszenarios zur Abbildung von Klimaneutralität im Verkehr 2040**³² des österreichischen Umweltbundesamtes stellt dar, unter welchen Bedingungen – d.h. bei der erfolgreichen Umsetzung vordefinierter Maßnahmen im Verkehrssektor- die Erreichung der nationalen Klimaziele möglich ist. Bei dem untersuchten Zielerreichungsszenario Transition Mobility 2040 standen drei Ziele im Fokus:

1. Klimaneutralität im Verkehr bis spätestens 2040 gemäß Regierungsprogramm 2020–2024 der österreichischen Bundesregierung.
2. Erhöhung des bundesweiten Radverkehrswegeanteils auf 13 % bis 2030 in Anlehnung an den Masterplan Radfahren 2015–2025.
3. Auslangen mit einer national produzierbaren erneuerbaren Primärenergiemenge von 137 PJ bzw. Endenergiemenge von 109 PJ (vgl. Mobilitätsmasterplan 2030).

„Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung des beschriebenen Maßnahmenpakets in einer hinsichtlich Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein transformierten Gesellschaft und Wirtschaft das Ziel eines klimaneutralen Verkehrssektors in Österreich bis zum Jahr 2040 realisierbar ist.“³³

³² Umweltbundesamt (2022): Transition Mobility 2040

³³ Umweltbundesamt (2022): Transition Mobility 2040

3.3.2 Strategien des Landes Steiermark im Mobilitätsbereich

Das **Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+**³⁴ legt die Ausrichtung der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs in der Steiermark fest. Der Leitsatz lautete „bewusst behutsam bewegen“. Dadurch soll das Bedürfnis nach Mobilität im Einklang mit Aspekten Raum-, Wirtschafts- und Tourismusedwicklung unter größtmöglicher Schonung aller Ressourcen sichergestellt werden.

Die Grundpfeiler des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes 2008+ sind:

- Politischer Konsens für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Überregionale, ressourcenschonende Gesamtplanung
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark
- Sicherung der Mobilität für alle Menschen in der Steiermark
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit
- Bewusste Unterstützung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgänger- und Fahrradverkehr vor allem in den Ballungsräumen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schaffung eines umwelt- und sozialverträglichen sowie volkswirtschaftsförderlichen Gesamtverkehrssystems

Die Ziele des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes 2008+ werden in der Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+ fortgeführt bzw. entsprechend den aktuellen Herausforderungen aktualisiert.

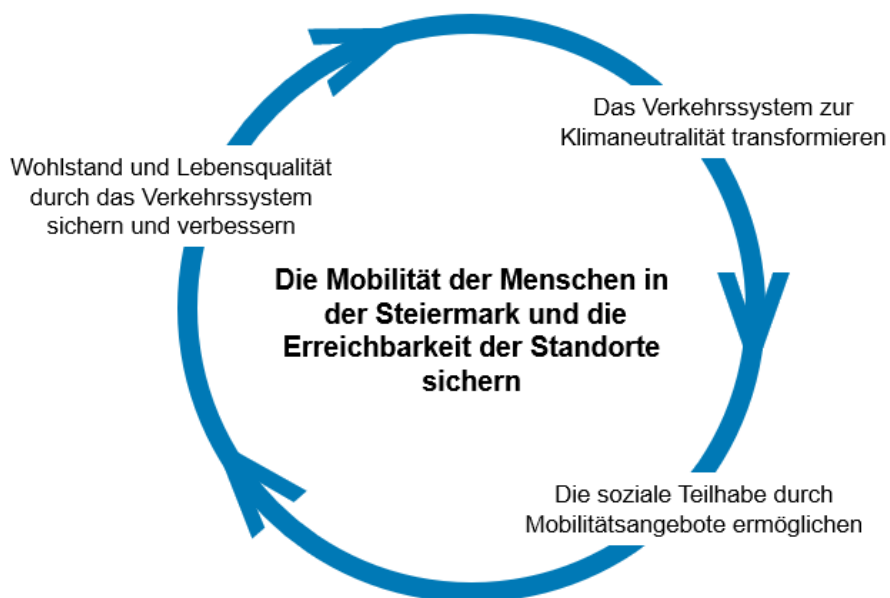


Abbildung 15: Leitziele der Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+

³⁴ Land Steiermark (2008): Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+

Das **Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025**³⁵ fokussiert auf die Rücksichtnahme und Toleranz gegenüber allen Verkehrsteilnehmer:innen. Quantitative Zielsetzungen sind im Verkehrssicherheitsprogramm verankert:

- 25 % weniger Getötete im Straßenverkehr
- 25 % weniger Schwerverletzte
- 10 % weniger Unfälle mit Personenschaden

Um diese Ziele wurden drei Interventionsbereiche, inkl. Leitsätzen, spezifischen Zielen für die Risikofelder und Zielgruppen sowie Maßnahmen in Risikofeldern und Zielgruppen definiert, die zur Zielerreichung beitragen sollen: Infrastruktur – Bewusstseinsbildung – Legislative und Überwachung

Die **Mikro ÖV-Strategie Steiermark**³⁶ bildet die Grundlage für die Implementierung von bedarfsorientierten und flexiblen ÖV-Angeboten zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs durch gezielte Lückenschlüsse in Gebieten ohne bzw. unzureichender ÖV-Anbindung. Grundsätzlich steht die Sicherung der Erreichbarkeit in ländlichen Räumen im Vordergrund, dazu wurden 7 Grundsätze definiert:

- Mikro-ÖV leistet für viele Menschen – insbesondere im ländlichen Raum – einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Sicherung von Daseinsgrundfunktionen
- Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zur sozialen Inklusion
- Mikro-ÖV soll einen Beitrag zur Erhöhung des Modal Split Anteils des Öffentlichen Verkehrs leisten
- Mikro-ÖV darf nie in Konkurrenz zu den Linienangeboten des Öffentlichen Verkehrs stehen, sondern soll – wo immer das möglich ist – als Zubringer fungieren
- Bedient werden vorrangige Zielgruppen wie Senior:innen, ökonomisch benachteiligte Personen, Jugendliche, Pendler:innen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- Mikro-ÖV erfordert sorgfältige Planung
- Qualitätsverbesserung durch regelmäßige Evaluierung

In Kombination dazu fördert das Land Steiermark Mikro-ÖV Projekte in Gemeinden und Regionen der Steiermark.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des RMP wird die Mikro-ÖV-Strategie Steiermark überarbeitet. Die neue Strategie stellt künftig die Basis für Konzepte und Mikro-ÖV-Angebote in der Region dar.

Die **Radverkehrsstrategie Steiermark 2025**³⁷ rückt den Alltagsradverkehr in den Fokus, sodass sich das Verkehrsmittel Fahrrad zukünftig als gleichwertiges

³⁵ Land Steiermark (2019): Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025

³⁶ Land Steiermark (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark

³⁷ Land Steiermark (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark

Verkehrsmittel einerseits in der alltäglichen Nutzung etablieren kann und andererseits bei Planung und Baumaßnahmen von Beginn an berücksichtigt wird. Insbesondere die Kooperation mit Gebietskörperschaften wird durch die gemeinschaftliche Erstellung von Radverkehrskonzepten forciert. Die Radverkehrsstrategie setzt daher auf acht Schwerpunkte, die durch die drei Säulen Planen & Bauen, Kommunizieren & Motivieren und Organisieren & Kooperieren gestützt werden:

- Radverkehr stärken – Alltagswege und vorrangiges Verkehrsmittel auf kurzen Wegen
- Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore – Stadt oder Kommune der kurzen Wege
- Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis – Radverkehrsplanung als selbstverständlicher Bestandteil von Mobilitäts- und Raumentwicklungsplanungen
- Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV – niederschwellige Verknüpfung aller Verkehrsmittel
- Verkehrssicherheit – Respekt gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmer:innen
- Radfahren als Lebensgefühl – Etablierung der Vorteile des Radverkehrs
- Begleiten und messen – regelmäßige Beobachtung als Steuerungsinstrument für den Radverkehr
- Kooperation, Strukturen und Budgetmittel – Gemeinden und Land gemeinsam

Die **Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+** legt ein spezielles Augenmerk auf das Zufußgehen als die einfachste, flexibelste und umwelt- und klimafreundlichste Art der Fortbewegung. Sie setzt sich zum Ziel, den Anteil der Fußwege an allen Wegen in der Steiermark bis zum Jahr 2030 zu erhöhen, die Lebensqualität und die Attraktivität des öffentlichen Raums zu steigern sowie Ortszentren zu beleben. Dies soll durch kurze, direkte und qualitativ hochwertige Wege sowie die attraktive, barrierefreie und sichere Gestaltung der Straßenräume und Aufenthaltszonen erreicht werden. In der Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Fußverkehr sind daher folgende Grundpfeiler zu beachten:

- Infrastruktur errichten & öffentliche Räume gestalten: Neben dem (Aus-)Bau von Fußwegen als Verbindung und der Schaffung von Plätzen in Potenzialräumen gilt es, bereits vorhandene Wege und öffentliche Räume attraktiv und vor allem sicher zu gestalten. Wesentlich dabei sind neben ausreichend breiten, funktionellen Wegen etwa auch Beleuchtung, Beschattung, Sitzgelegenheiten, genügend Querungsmöglichkeiten und die Integration von Landschaft und Natur.
- Organisation, Kooperation & Strukturen: Maßnahmen in der Mobilitätsorganisation sowie Kooperationen mit Wirtschaft, Tourismus und Gastronomie leisten einen wesentlichen Beitrag zu attraktiven und fußverkehrsfreundlichen Ortskernen. Kommunale Fußverkehrsbeauftragte in den Gemeinden können dabei unterstützend wirken.
- Kommunikation & Bürger:innenbeteiligung: Bewusstseinsbildende Maßnahmen und eine abgestimmte Kommunikation zwischen Land, Gemeinden und Bund sind notwendig, um zufriedenstellende Lösungen planen und umsetzen zu können.

Die **Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030**³⁸ wurde als Beitrag zur Mobilitätswende entwickelt. Wesentlich sind dafür zwei Voraussetzungen:

- Elektromobilität ist Teil eines integrierten Gesamtmobilitätssystems, in dem Elektromobilität den Umweltverbund, bestehend aus Öffentlichem Verkehr, Radfahren und zu Fuß gehen unterstützt und konventionell betriebene Fahrzeuge ersetzt.
- Die Bereitstellung des erforderlichen Stroms erfolgt mit erneuerbaren Energieträgern (wie Sonnenenergie, Wasserkraft, Windkraft, Biogas oder fester Biomasse), im Idealfall aus lokal oder regional verfügbaren Quellen.

Dazu wurden in dieser Strategie vier Ziele definiert:

- Steigerung des Anteils und der Anzahl an E-Fahrzeugen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Steigerung der Anzahl intermodaler Schnittstellen mit Elektromobilität
- Stärkung des Bewusstseins für E-Mobilität

Die **Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030**³⁹ bildet die Grundlage für eine zukunftsfähigen Energie- und Klimapolitik hinsichtlich der Herausforderungen durch den Klimawandel. Im Bereich der Mobilität (einer von 8 Schwerpunkten) wurden zur Erreichung der nationalen und EU-weiten Klimaziele weitere Handlungsschwerpunkte definiert:

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

3.3.3 Regionales Entwicklungsprogramm Obersteiermark West

Das **Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) Obersteiermark West**⁴⁰ ist die Grundlage für die Regionalentwicklung der Obersteiermark West. Regionale Entwicklungsprogramme sind entsprechend des **Landesentwicklungsprogramms**⁴¹ zur planmäßigen, vorausschauenden Gestaltung des Landes auf Grundlage und in Ergänzung der Raumordnungsgrundsätze und -ziele nach dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz, umzusetzen.

Die Vision des Regionalen Entwicklungsprogramms Obersteiermark West wurde auf Basis des Leitbilds der Region Obersteiermark West definiert:

³⁸ Land Steiermark (2016): Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030

³⁹ Land Steiermark (2017): Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030

⁴⁰ Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm Obersteiermark West

⁴¹ Land Steiermark (2009): Landesentwicklungsprogramm

„Die Region Obersteiermark West steht für eine gelungene Symbiose aus Wirtschaftsraum und Lebensraum. Die Region als attraktive Lebens- und Arbeitswelt bietet für ihre Einwohner:innen unterschiedlicher Generationen und Kulturen bestmögliche Rahmbedingungen zur Sicherstellung und Steigerung der Lebensqualität. Aufbauend auf ihrem industriellen Erbe präsentiert sich die Region als bedeutsamer steirischer Wirtschaftsstandort mit kraftvollen, innovativen und zukunftsfähigen Unternehmen.“

Die strategische Ausrichtung des Regionalen Entwicklungsleitbildes basiert auf sechs definierte Leitthemen:

- Leitthema 1: Lebensqualität erhöhen
- Leitthema 2: Dem demographischen Wandel begegnen
- Leitthema 3: Regionswahrnehmung verstärken
- Leitthema 4: Lebensraum und Wirtschaftsraum verbinden
- Leitthema 5: Zukunft Werkstoff und Energie
- Leitthema 6: Wirtschaftsverflechtungen ausbauen

Ziele in punkto Mobilität sind im Leitthema 1 enthalten, sowie im Arbeitspaket „Regionale Mobilität“ innerhalb des Leitprojektes „Regionales Zusammenwachsen“.

Im Kapitel „5.6 Verkehr“ des REPRO werden folgende bedeutende Entwicklungen genannt:

- Ausbau der S36 von Judenburg bis Scheifling
- Ein weiteres Straßeninfrastrukturprojekt stellt eine neue S36-Halbanschlussstelle „Judenburg Mitte“ dar.
- In der Region bestehen intensive Bemühungen, den S-Bahn-Takt von Unzmarkt bis in den Raum Murau weiterzuführen.

Die **Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027 Murau Murtal**⁴² definiert die Vision für die Region in den nächsten 5 bis 10 Jahren:

„Murau Murtal als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum stärkt Unternehmen bei der Umsetzung innovativer und nachhaltiger Zukunftslösungen, ist ein attraktiver Wohnstandort für alle Generationen, bietet Chancengleichheit, nutzt Digitalisierung und setzt die richtigen Schritte zum Schutz des Klimas und zur Anpassung an den Klimawandel. Damit steht die Region Murau Murtal für eine gelungene Symbiose aus Lebens- und Wirtschaftsraum.“

Im Handlungsfeld **„Erreichbarkeit und Mobilitätschancen fördern“** wurde festgehalten:

„Die Region Murau Murtal stärkt neue Impulse und forciert bedarfsgerechte und klimafreundliche Mobilitätslösungen.“

Als Leitprojekt des Handlungsfeldes wurde die Schaffung bedarfsgerechter Mobilitätslösungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit festgelegt. Mögliche

⁴² Rosinak & Partner et al. (2021): Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027 Murau Murtal

Aktivitäten sind die Umsetzung von bedarfsgerechten regionalen Mobilitätslösungen (z.B. ÖV, Rad- und Fußverkehr, Sharing-Modelle, Multimodalität).

3.3.4 Regionales Verkehrskonzept (RVK) Obersteiermark West (2011)

Das **regionale Verkehrskonzept Obersteiermark West**⁴³ wurde im Jahre 2011 in einem partizipativen Prozess zwischen Vertreter:innen aus der Region, des Landes Steiermark und weiterer wesentliche Institutionen mit fachlicher Begleitung erarbeitet.

Im RVK ist ein Leitbild Verkehr für die strategische Verkehrspolitik in der Region Obersteiermark West verankert. Es setzt sich zusammen aus Leitlinien, Strategie und den Zielen für die Region Obersteiermark West (► Abbildung 16).

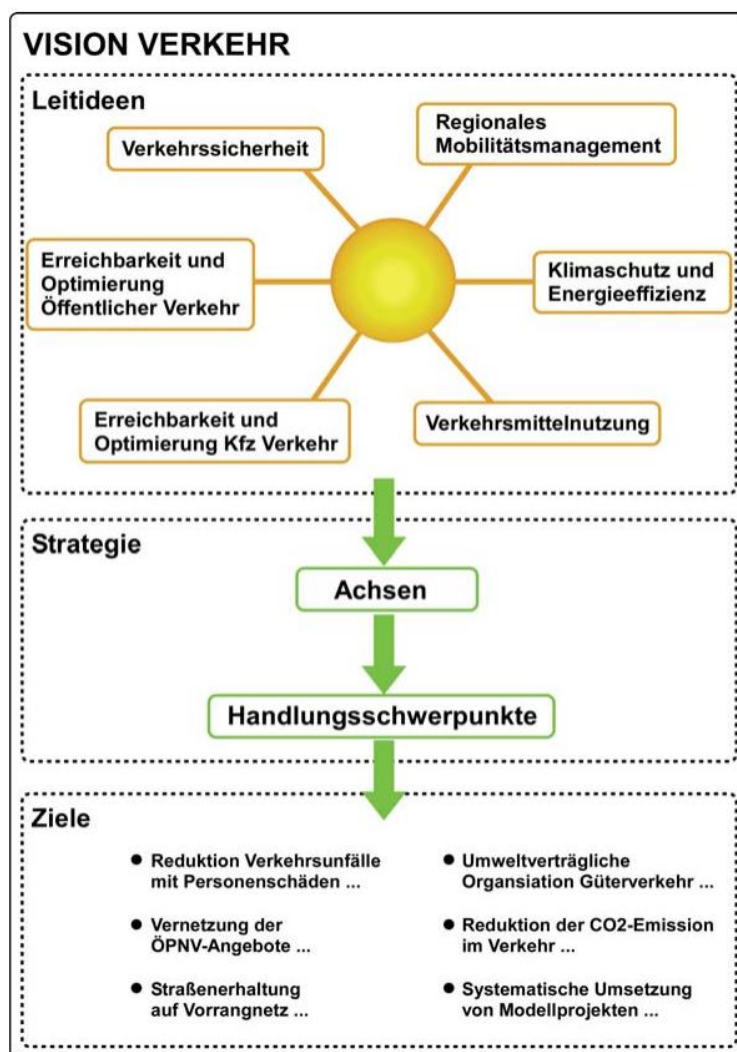


Abbildung 16: Leitbild Modell Verkehr Obersteiermark West (Land Steiermark (2011): Regionales Verkehrskonzept Obersteiermark-West, S. 27)

⁴³ Land Steiermark (2011): Regionales Verkehrskonzept Obersteiermark-West

Neben der Kategorisierung der Infrastrukturnetze⁴⁴ (Landesstraßennetz und Öffentlicher Verkehr) wurden Maßnahmen in den einzelnen Fachbereichen definiert.

Als Handlungsschwerpunkte wurden für das Angebot je Verkehrsträger folgende Ziele definiert:

- Öffentlicher Verkehr:
 - nach Fertigstellung Koralmbahn – weiterhin gute Anbindung der Region auf der jetzigen Südbahnachse
 - freiwerdende Kapazitäten für die Entwicklung eines zeitgemäßen Schienen-Nahverkehrs nutzen
 - überregionale Anbindung an Knoten Bruck an der Mur und Klagenfurt
 - Stundentakt zw. Unzmarkt und Murau
 - Murau-Takt wird zum Murtal-Takt
 - Modellregion für Mobilität im ländlichen Raum – Modellprojekte für alternativen Öffentlichen und Privaten Verkehr

- Radverkehr:
 - Hauptaugenmerk auf Lückenschluss und Ergänzung des überregionalen Radwegenetzes
 - Geplante Umsetzung von Geh- und Radwegs-Projekten bis 2013

- Straßenverkehr:
 - Bestehende Genehmigung zum Ausbau der S36 – geeignete Verkehrslösung soll erarbeitet werden
 - Weiters:
 - rund 80 Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen
 - rund 10 Neubaumaßnahmen und Projektideen

Hervorzuheben sind die themenspezifischen Projektfortschritte in folgenden Zielsetzungen:

- Schienenverkehrs-Angebot auf bisheriger Südbahnachse nach Fertigstellung der Koralmbahn - im Zuge des vorliegenden RMP erläutert, siehe 5.2.2.1
- Stundentakt zw. Unzmarkt und Murau – weiterhin Ziel des vorliegenden RMP
- Lückenschluss und Ergänzung des überregionalen Radwegenetzes – erforderliche Qualitätsverbesserungen zum Teil erfolgt – weiterhin bestehenden Ziele enthalten in Freizeitradverkehrsstrategie Obersteiermark West
- der Ausbau der S36 von St. Georgen ob Judenburg bis Unzmarkt ist abgeschlossen
- erforderliche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen auf Landesstraßen wurden umgesetzt

⁴⁴ Die Kategorisierung der Infrastrukturnetze wurde im ggst. RMP aktualisiert (► Kapitel 5).

3.4 Rückmeldungen aus der Region

Der partizipative Prozess für die Erstellung des RMP setzt sich aus Workshops und Besprechungsterminen mit Vertreter:innen der Region Obersteiermark West, Workshops mit Fachexpert:innen des Landes Steiermark und aus einer Befragung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West zusammen.

3.4.1 Befragung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West

Die Vertreter:innen der Region wurden mittels eines online-Fragebogens zum Thema Mobilität und zukünftigen Entwicklungen befragt.

Im Sinne des partizipativen Prozesses hat sich diese Umfrage an drei Zielgruppen in der Region Obersteiermark West gerichtet:

- Gemeinden der Region (Verwaltung, Amtsleitungen, Bauamt)
- Bürgermeister:innen und Gemeinderatsfraktionen (politische Vertretungen der Gemeinden)
- Interessensvertretungen aus der Region

Die Fragen haben folgende Aspekte beinhaltet:

- Angaben zur Person
- Mobilitätsverhalten und Handlungsansätze
- Mobilität in der Region
- Gemeinde und Mobilitätsangebote
- Eigenes Mobilitätsverhalten

Die Ergebnisse der Befragung der Vertreter:innen der Region Murau Murtal wurden für die Entwicklung des vorliegenden RMP Obersteiermark West als Grundlage für unterschiedliche Handlungsfelder im Bereich Mobilität herangezogen.

Die Befragung wurde an alle 34 Gemeinden ausgesandt, insgesamt kam aus 23 verschiedenen Gemeinden zumindest eine Rückmeldung. Von den gesamt 41 beantworteten Fragebögen wurden

- 19 von der kommunalen Verwaltung,
- 18 von politischen Vertreter:innen der Gemeinden und
- 4 von Interessensvertretungen ausgefüllt.

Aus Sicht der Vertreter:innen der Region wird der größte Handlungsbedarf zur Lösung der aktuellen, klimarelevanten Verkehrsproblematik in den Bereichen „Öffentlichen Verkehr und Bedienungshäufigkeit“ sowie „Radverkehr und Radwege“ gesehen (► Abbildung 17).

Bei welchem der verschiedenen Mobilitätsangebote/Verkehrsmittel sehen Sie den größten Handlungsbedarf zur Lösung der aktuellen, klimarelevanten Verkehrsproblematik? (n=41)

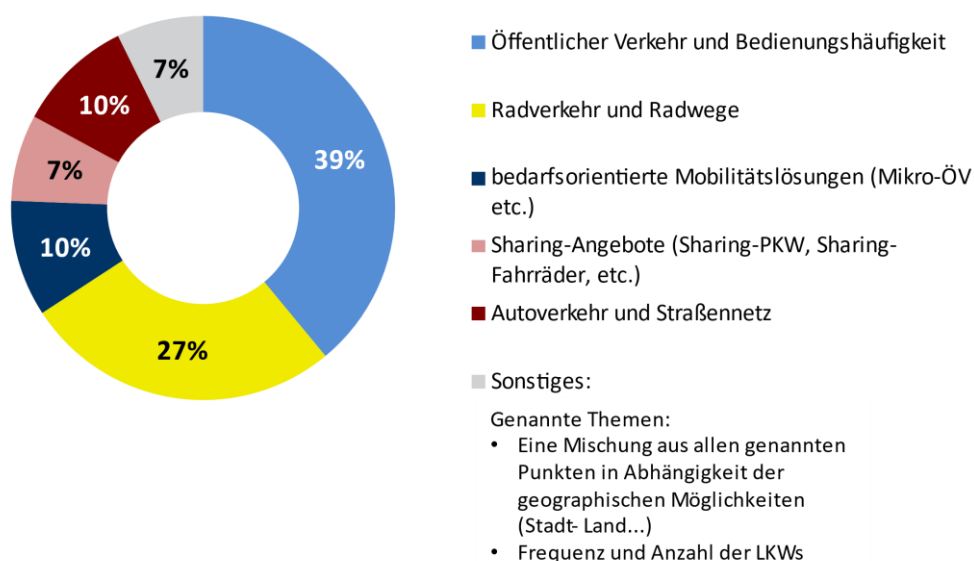


Abbildung 17: Größter Handlungsbedarf in verschiedenen Mobilitätsangeboten aus Sicht der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West

Aus Sicht der Gemeinden sind die folgenden Bereiche die größten Probleme hinsichtlich Mobilität und Verkehr in der Obersteiermark West (► Abbildung 18):

- Kosten für die Straßenerhaltung
- Verkehrssicherheit
- Schwerverkehr
- Engstellen für Radfahrer:innen

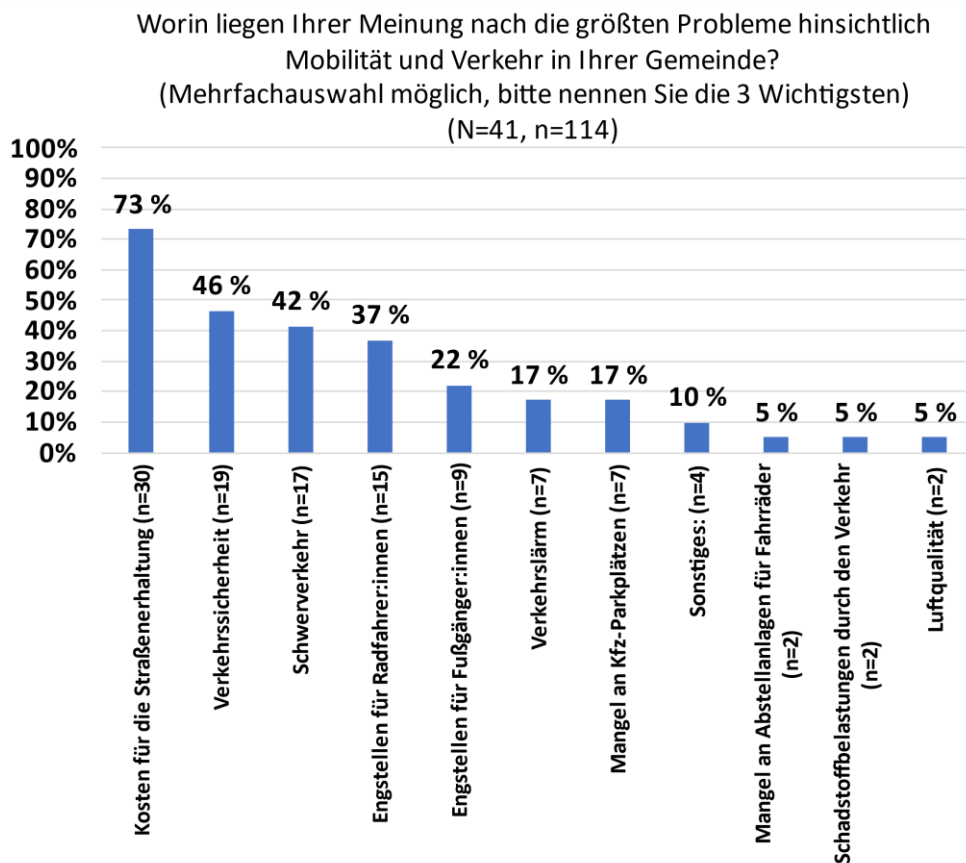


Abbildung 18: Größten Probleme hinsichtlich Mobilität und Verkehr in den jeweiligen Gemeinden aus Sicht der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West

Die derzeitige Erreichbarkeit der eigenen Gemeinde durch verschiedene Verkehrsmittel wurde von den teilnehmenden Gemeindevertreter:innen sehr unterschiedlich bewertet (► Abbildung 19).

- Die derzeitige Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr wird knapp mehrheitlich negativ eingeschätzt. 34% bewerten diese mit „schlecht“ und 24% mit „sehr schlecht“, die Abend-/ Nacht- und Wochenendbedienung wird überwiegend negativ beurteilt. Von 27% wird diese mit „schlecht“ und von 46% mit „sehr schlecht“ bewertet⁴⁵.
- Diese Einschätzung deckt sich mit der häufigen Nennung von „Öffentlichen Verkehr und Bedienungshäufigkeit“ als Handlungserfordernis (► Abbildung 17).
- Die derzeitige Erreichbarkeit der Gemeinden zu Fuß wird überwiegend positiv bewertet (23% „sehr gut“ und 43% „gut“).
- Die derzeitige Erreichbarkeit der Gemeinden mit dem Fahrrad wird auch überwiegend positiv bewertet (20% „sehr gut“ und 53% „gut“).
- Am besten wird die Erreichbarkeit mit dem Kfz beurteilt. Aus 95% aller Antworten wird diese zumindest mit „gut“ bewertet.

⁴⁵ Hintergrund-Information: Keine der befragten Personen nutzt den Öffentlichen Verkehr als Hauptverkehrsmittel zu Arbeit/Ausbildung.

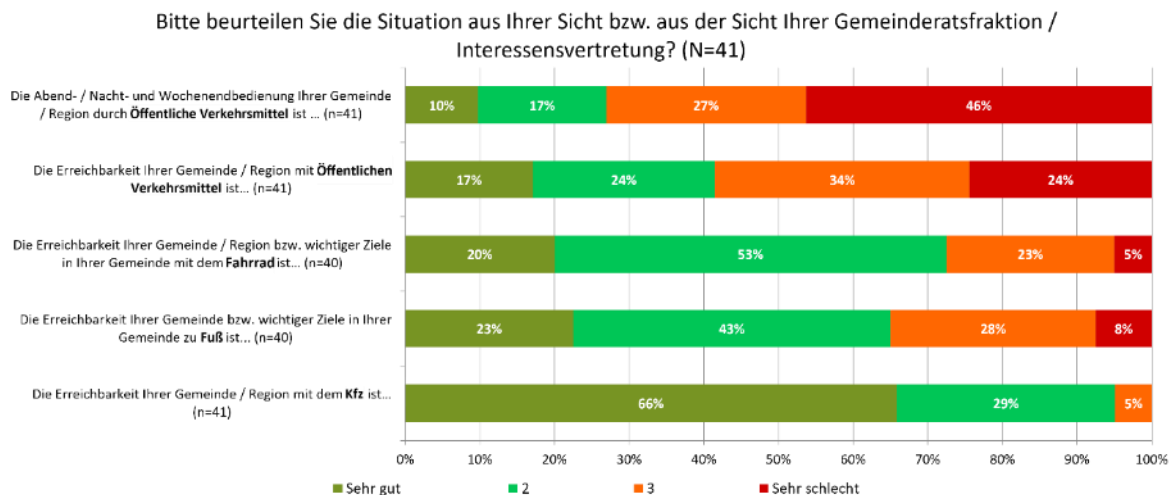


Abbildung 19: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. Erreichbarkeit der Gemeinden mit verschiedenen Verkehrsmitteln – derzeitige Situation

Die Frage nach der Wichtigkeit des Angebots von verschiedenen Verkehrsmitteln und der resultierenden Erreichbarkeit wurde von den Befragten durchschnittlich sehr positiv beurteilt (► Abbildung 20). Als sehr wichtig wurden vorrangig die Erreichbarkeit mit dem Kfz (70%) und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (63%) bewertet, gefolgt von der Erreichbarkeit zu Fuß (59%), mit dem Fahrrad (54%), und durch die Abend-/ Nacht- und Wochenendbedienung des Öffentlichen Verkehrs (32%).

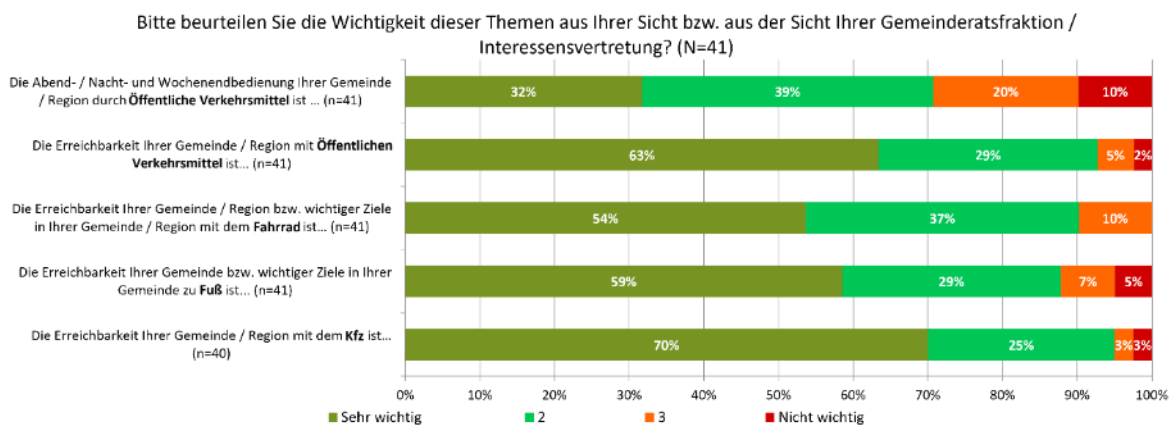


Abbildung 20: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. Erreichbarkeit der Gemeinden mit verschiedenen Verkehrsmitteln – Wichtigkeit

Die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die für die befragten Stakeholdern noch Verbesserungspotenzial hat, wurde in einer vertieften Fragestellung analysiert (► Abbildung 21). Die positive Einschätzung überwiegt bei allen genannten Angeboten des Öffentlichen Verkehrs – die Bewertungen 1 (sehr zufrieden) bis 3 wurden zu mindestens 51% ausgewählt.

- Spitzenreiter in der Bewertung der Zufriedenheit sind die Angebote des „Aichfeldbus“ (84% gaben die Bewertung 1 bis 3 an) und der Regionalbusse rund ums Aichfeld (85% gaben die Bewertung 1 bis 3 an).
- Auf dem ÖBB-Netz (Murtal Ost – Scheifling – Neumarkt) wurden der Personen-Fernverkehr (74% gaben die Bewertung 1 bis 3 an) und der Regionalverkehr (70% gaben die Bewertung 1 bis 3 an) ebenso sehr positiv bewertet.
- Den Regionalbus-Verkehr im Murau-Takt haben die befragten Stakeholder zum Großteil positiv eingeschätzt (70% gaben die Bewertung 1 bis 3 an), die Bewertung als „1 = sehr zufrieden“ wählten jedoch nur 3 % aus.
- Mit dem Regionalverkehr auf der Strecke der Murtalbahnen sind die Befragten mehrheitlich zufrieden, die Bewertungs-Option „3“ überwiegt jedoch, während die Bewertungs-Option „1 = sehr zufrieden“ nicht ausgewählt wurde. Das lässt auf ein qualitatives Verbesserungspotenzial der Murtalbahnen schließen.
- Diese Erkenntnis gilt auch für sonstige Mobilitätsangebote (z.B. Tälerbus etc.).

Wie zufrieden sind Sie mit dem Öffentlichen Verkehr in Murau und Murtal im Allgemeinen? (n=41)

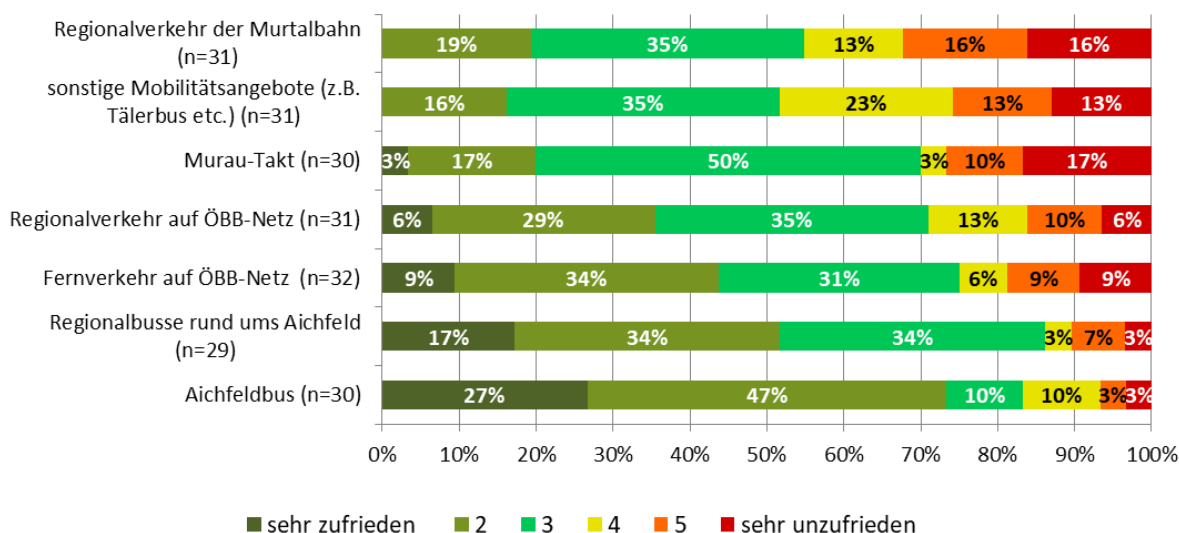


Abbildung 21: Zufriedenheit der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West mit den verschiedenen Angeboten des Öffentlichen Verkehrs

Zur Ausgangslage der Murtalbahnen im Zeitraum der Ausarbeitung des RMP konnten die Befragten ihre Einschätzung der Bedeutung der Murtalbahnen (► Abbildung 22) und zu Verbesserungsmöglichkeiten (► Abbildung 23) teilen. Demnach wird die Murtalbahnen als wichtiges Rückgrat für den Ausbildungsverkehr und den Alltags- und Arbeitsverkehr gesehen. Eine wesentliche Rolle nimmt zudem die touristische Funktion (Tourismus und Freizeit) der Murtalbahnen ein. Die drei am häufigsten genannten Voraussetzungen für eine häufigere Nutzung der Murtalbahnen (Steigerung der Fahrgastzahlen) sind „verbesserte Anbindungen“, „Fahrten im Einstundentakt“ und eine „gute Ausstattung zur Fahrradmitnahme“.

Welche Bedeutung hat die Murtalbahn für die Region? (n=41)

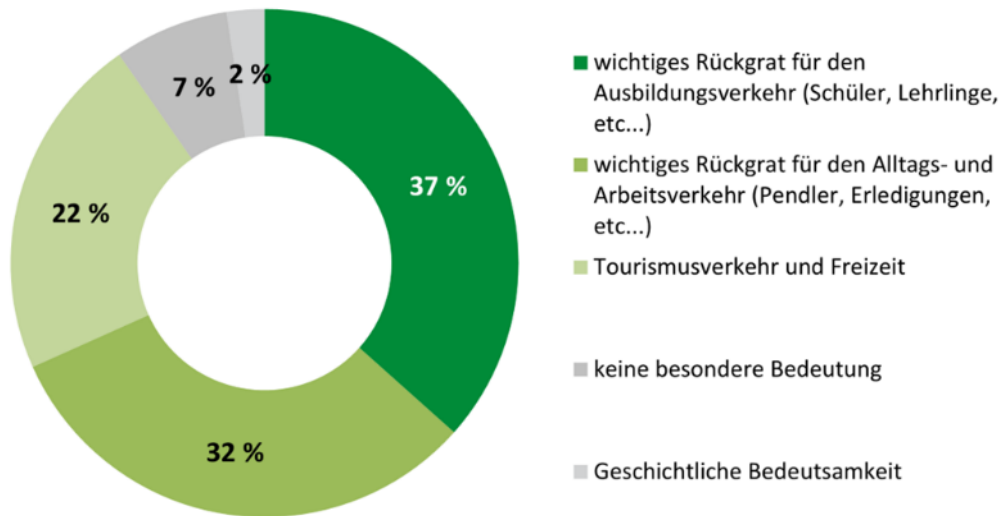


Abbildung 22: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. der Bedeutung der Murtalbahn für die Region

Was denken Sie ist Voraussetzung für eine häufigere Nutzung der Murtalbahn? (Mehrfachauswahl möglich, bitte nennen Sie die 3 wichtigsten Gründe) (N=40, n=101)

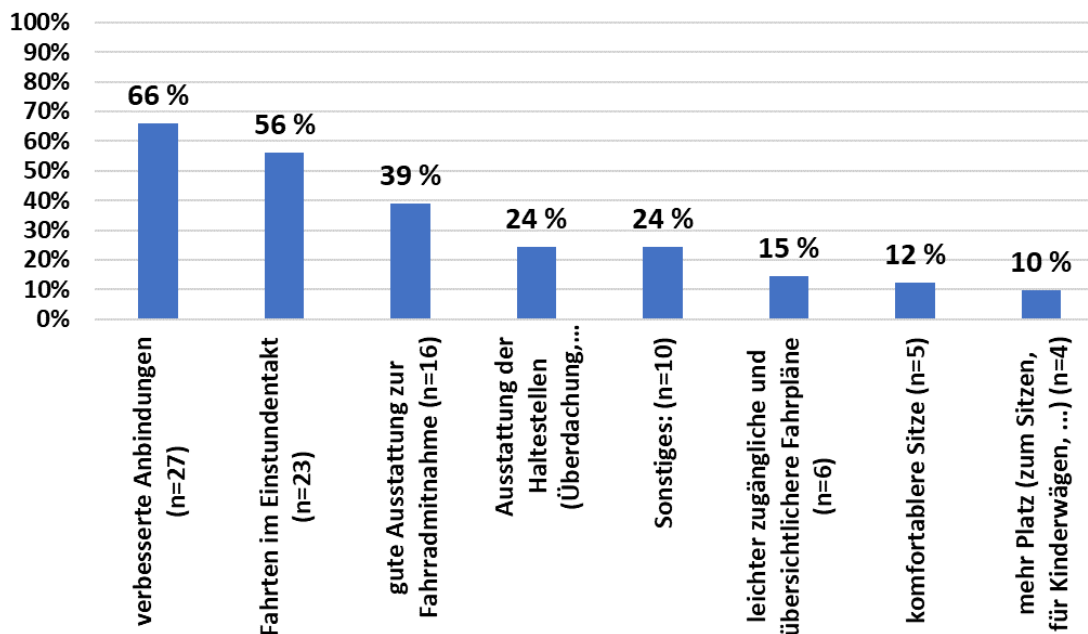


Abbildung 23: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West zu Voraussetzungen für die häufigere Nutzung der Murtalbahn

Die Mobilitätsumfrage hat u.a. zum Ergebnis, dass:

- Ein großer Handlungsbedarf in den Themenbereichen „Öffentlichen Verkehr und Bedienungshäufigkeit“ sowie „Radverkehr und Radwege“ besteht.
- Der Handlungsbedarf im Öffentlichen Verkehr besteht laut den Befragten vor allem bei den Angeboten im Bezirk Murau (Muraltalbahn und Murau-Takt), sowie bei sonstigen Mobilitätsangeboten (z.B. Tälerbus etc.).
- Der Muraltalbahn wird zwar eine bedeutende Rolle für den Ausbildungs-, Alltags- und Arbeitsverkehr zugeschrieben, es besteht jedoch großes Verbesserungspotenzial, bspw. in punkto Anbindungen an den Bahnhaltstellen, Frequenz (Fahrten im Einstundentakt) und der Ausstattung zur Fahrradmitnahme.
- Zusätzlich zum großen Handlungserfordernis in punkto Radverkehr wurden als häufiges Problem in der Gemeinden Engstellen für Radfahrer:innen genannt.
- Als größte Probleme hinsichtlich Mobilität und Verkehr in den Gemeinden wurden hohe Kosten für die Straßenerhaltung, Verkehrssicherheit und die Belastung durch den Schwerverkehr genannt.

Die Region ist demnach stark von Belastungen durch den Kfz-Verkehr beeinflusst. Die Förderung alternativer Verkehrsmittel (ÖV, Radverkehr, Fußverkehr, Sharing, etc.), sowie die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr können maßgeblich zur Verbesserung dieser Situation beitragen. Zudem kann eine umwelt- und ressourcenschonende Verkehrspolitik in der Region eine weitere Steigerung der Kosten für die Straßenerhaltung verhindern (durch geringere Kfz-Verkehrsmengen auf Bestandsstraßen und minimalem Ausbau bzw. Neubau von Straßen zugunsten des Kfz-Verkehrs).

4 Der regionale Mobilitätsplan, eine Mobilitätsstrategie für die Obersteiermark West

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

Der regionale Mobilitätsplan (RMP) bildet die strategische Grundlage für die Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark West für die kommenden Jahre. Diese wird durch übergeordnete **Leitsätze** einer positiven Mobilitätsentwicklung dargestellt. Insbesondere die Kategorisierung der Verkehrsnetze (► Kapitel 5) enthalten Prioritäten für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der Region. Schwerpunktmäßige **Handlungsfelder Mobilität** leiten sich daraus ab (► Kapitel 6) und stellen Maßnahmenansätze bzw. Rahmenbedingungen für Maßnahmen dar.

Die Leitsätze sind ein Produkt des kooperativen Prozesses, der der Entwicklung des vorliegenden RMP zugrunde liegt.

In diesem Sinne bekennen sich die Region Obersteiermark West und das Land Steiermark mit dem vorliegenden RMP zu folgenden Zielvorgaben:



Die Mobilität in/aus der und für die Region stärken

Die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsnetzen ist ein zentrales Anliegen der Region und wird in Kooperation mit überregionalen (Landes- und Bundesebene) Institutionen forciert.

Der vorliegende RMP ist die Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Region. Viele zukünftige Maßnahmen betreffen gemeindeübergreifende Kooperationen, die einen erheblichen Mehrwert gegenüber singulären Lösungen bringen. Im Rahmen der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sind betroffene Bürger:innen in Abwägung der Sinnhaftigkeit und Erforderlichkeit miteinzubinden.



Die Mobilität garantieren und Verkehr vermeiden

Der Bevölkerung in der Obersteiermark West werden verschiedene, qualitative Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt. Chancen werden geschaffen, sodass für einen Großteil der Bevölkerung die Auswahlmöglichkeit zwischen Verkehrsmitteln besteht. Ziel ist es, effiziente und umweltschonende Verkehrsmittel zu einer attraktiven Alternative zu machen und dadurch den Kfz-Verkehr auf dem Straßennetz in der Region zu reduzieren.

Der Öffentliche Verkehr, sowie die Radverkehrsinfrastruktur haben aus regionaler Sicht den größten Handlungsbedarf, um für die Bevölkerung eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (mIV) zu werden.



Mobilitätschancen verknüpft und multimodal gestalten

Jedes Verkehrsmittel hat für unterschiedliche Zwecke Vor- und Nachteile. Verkehrsteilnehmer:innen sollen aus verschiedenen Mobilitätsangeboten wählen können, um das persönlich möglichst umweltschonende und effiziente Mobilitätsverhalten zu generieren.

Eine eindimensionale Entwicklung der Mobilitätsangebote ist nicht zukunftsfähig. Multimodalität gilt als das Rezept zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens hin zu einem zukunftsfähigen, ressourcenschonenden Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen. Daher ist es notwendig, eine multimodale Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote sicherzustellen (Multimodale Knoten).



Den Verkehr effizient gestalten

Der RMP Obersteiermark West hat regionalwirtschaftlichen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Interessen zu geben.

Bei der Planung von Investitionen in das Verkehrssystem sind effiziente und ressourcenschonende Verkehrsmittel mit erster Priorität zu behandeln.



Den Verkehr umweltschonend gestalten

Der entstehende Verkehr in der Region soll möglichst mit ressourcenschonenden Mobilitätsformen abgewickelt werden, sodass umweltbezogene Zielvorgaben eingehalten werden können.

Die Gestaltung der Rahmenbedingungen, Infrastrukturen und Angebote bildet die Grundlage für die Bewohner:innen, um ein nachhaltiges und umweltverträgliches Mobilitätsverhalten entwickeln zu können.

Die Zielsetzung lautet, dass der durchschnittliche Modal Split in der Obersteiermark West – im regionalen Kontext gesehen – dazu beiträgt, den angestrebten österreichischen Durchschnitt für das Jahr 2040 aus dem „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ zu erreichen.



Den Verkehr sicher gestalten

Grundsätzlich sind durch technische und infrastrukturelle Maßnahmen Unfallhäufungsstellen zu entschärfen. Speziell ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen (z.B. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen) sind zu schützen. Die gegenseitige Rücksichtnahme und das partnerschaftliche Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen ist zu fördern.



Den Raum unter der Sicherstellung der Erreichbarkeit entwickeln

Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten soll sich nach der verkehrlichen Erschließung orientieren (nicht an Verwaltungsgrenzen) – Fokus auf Siedlungsschwerpunkte und Hauptverkehrsachsen.

Die Gemeinde soll im eigenen Wirkungsbereich der örtlichen Entwicklungs- und Flächenwidmungsplanung verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie z.B. Zersiedlung, entgegenwirken.

2040

Priorisierung entsprechend der übergreifenden Mobilitätsstrategien

Aus den übergreifenden Mobilitätsstrategien (Land/Bund) definieren sich die Handlungserfordernisse in der Region für die Erreichung der Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor. Die Fortschritte in der Region werden laufend auf die Zielerreichung überprüft und bei Bedarf nachgebessert.

Zudem werden Maßnahmen in der Region gemäß den Leitprinzipien einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität priorisiert, nämlich:

- 1) Vermeiden:** Mit einer nachhaltigen Standort- und Raumplanung der kurzen Wege, aber auch mit Telearbeit oder der Bildung von Fahrgemeinschaften, sowie durch regionale Produktions- und Handelsverflechtungen mit kurzen Transportwegen, lässt sich Verkehr vermeiden.
- 2) Verlagern:** Verkehr und Transport, der sich nicht vermeiden lässt, sollte auf umweltfreundliche Verkehrs- und Transportmittel (zum Beispiel Fahrrad, Bus und Bahn) verlagert werden.
- 3) Verbessern:** Auch der verbleibende Verkehr muss verbessert werden, um den Energieverbrauch zu reduzieren. Von entscheidender Bedeutung ist dabei der energieeffiziente Elektroantrieb.

5 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

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

Die nachfolgenden Kategorisierungen sind nach einheitlicher Systematik für alle Regionen der Steiermark den Grundsätzen des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts⁴⁶ folgend erstellt.

5.1 Radverkehr

5.1.1 Systematik der Kategorisierung

Die Kategorisierung des Radverkehrsnetzes (► Abbildung 25) ist in Abstimmung mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastruktur in zwei Gruppen zu unterteilen:

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

Somit kann auf unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzergruppen eingegangen werden.

Die erforderliche Erweiterung und Verbesserung der Angebote für diese beiden Zielgruppen wurden umfassend in den beiden Projekten

- Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal
- Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal

erarbeitet und in regionalen bzw. teil-regionalen Zielsetzungen festgehalten.

Kategorisierung Freizeitradrouten

Die Zielsetzungen für die regionale Radverkehrsinfrastruktur in der Obersteiermark West sind abgestimmt mit strategischen Grundlagen auf

- bundesweiter Ebene (Systematik Österreich Radrouten⁴⁷) und
- Landesebene (Radverkehrsstrategie Steiermark⁴⁸).

⁴⁶ Land Steiermark (2008): Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+

⁴⁷ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Systematik Österreich Radrouten

⁴⁸ Land Steiermark (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

Die österreichweite Systematik sieht eine Gliederung von Radrouten nach räumlichen Ebenen vor:

- Europa (EuroVelo Routen)
- Österreich (Österreich Radrouten)
- Bundesland (Regionale Hauptradrouten)
- Gemeinde (Lokale Hauptradrouten)

Die Gliederung orientiert sich an inhaltlichen Kriterien (► Abbildung 24) und ist unabhängig von der infrastrukturellen Qualität und der Netzhierarchie der Radverkehrsanlagen zu sehen.

Radroutengliederung	
EuroVelo Routen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung bedeutender (touristischer) Ziele in Europa • europäische Fernradrouten
Österreich Radrouten	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung bedeutender (touristischer) Ziele in Österreich (Landschaften, Flüsse, Seen, Städte) • internationale/nationale ÖV-Anbindung • bundesländerübergreifende Routen • mehrtägige Radtouren • Anbindung EuroVelo Routen
Regionale Hauptradrouten	<ul style="list-style-type: none"> • möglichst direkte Verbindung von Bezirken, mehreren Gemeinden und wichtigen Zielen im Bundesland • in einigen Fällen auch bundesländerübergreifend; • Anbindung an nationale/regionale ÖV-Knoten • Anbindung an Österreich Radrouten • mehrtägige Radtouren oder Ausflugs-Radtouren
Lokale Hauptradrouten	<ul style="list-style-type: none"> • möglichst direkte Verbindung zwischen Orts- bzw. Stadte und Gemeinden • Anbindung an regionale Hauptradrouten • Ausflugs-Radtouren

Abbildung 24: Radroutengliederung der Systematik Österreich Radrouten (Quelle: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Systematik Österreich Radrouten, S.6)

5.1.2 Alltagsradverkehr

Für den Alltagsradverkehr wurden Potentialräume⁴⁹ identifiziert, die für die Erstellung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten Relevanz haben. Für die Potentialräume Aichfeld (Judenburg, Fohnsdorf, Zeltweg, Spielberg und Knittelfeld), Scheifling-Teufenbach, Neumarkt und Murau-St. Georgen wurden im Zuge des ganzheitlichen Alltagsradverkehrskonzepts Murau Murtal⁵⁰ Konzepte und Pläne zur Umsetzung ausgearbeitet.

⁴⁹ Regionalentwicklung – DI Tischler ZT GmbH (2014): Radverkehrsstrategie Steiermark

⁵⁰ verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal

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

5.1.3 Freizeit- und Tourismusradverkehr

In der Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal wurden Zielsetzungen und Schwerpunkte für die Entwicklung des Streckenangebots und begleitender Maßnahmen definiert:

„Die Stärkung des Freizeitradverkehrs in der Region wird forciert durch zielgerichtete Maßnahmen, die im Einklang mit aktuellen Trends und lokalen Gegebenheiten stehen. Daraus ergeben sich drei Schwerpunkte für die Region Murau Murtal:

- 1. Schwerpunkt 1: Regionalradrouten verbessern**
- 2. Schwerpunkt 2: Offroad-Radfahren entwickeln**
- 3. Schwerpunkt 3: Erreichbarkeit erhöhen“**

Die Nutzung von E-Bikes hat als globaler Trend Einfluss auf alle drei Schwerpunkte.

Für die Kategorisierung der Radrouten auf österreichischer Ebene mit Anteil an der Region Obersteiermark West, wurden „Österreich Radrouten“, die in der „Systematik Österreich Radrouten“ enthalten sind, übernommen.

Auf österreichischer Ebene ist der Murradweg (R2) in der Systematik enthalten. Diese Route verläuft in Österreich in den Bundesländern Salzburg und Steiermark. Innerhalb der Region Obersteiermark West verläuft die Route entlang der Mur von Murau über Unzmarkt und Judenburg nach Knittelfeld.

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

Regionale Hauptradrouten sind Radrouten, die Verbindungen zwischen regionalen Zentren und regionalen Nebenzentren innerhalb der Region bzw. zu wichtigen Zielen außerhalb der Region schaffen.

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

Das Ergebnis ist die Gliederung des Radroutennetzes mit entsprechender Bedeutung und Einteilung (► Abbildung 25).

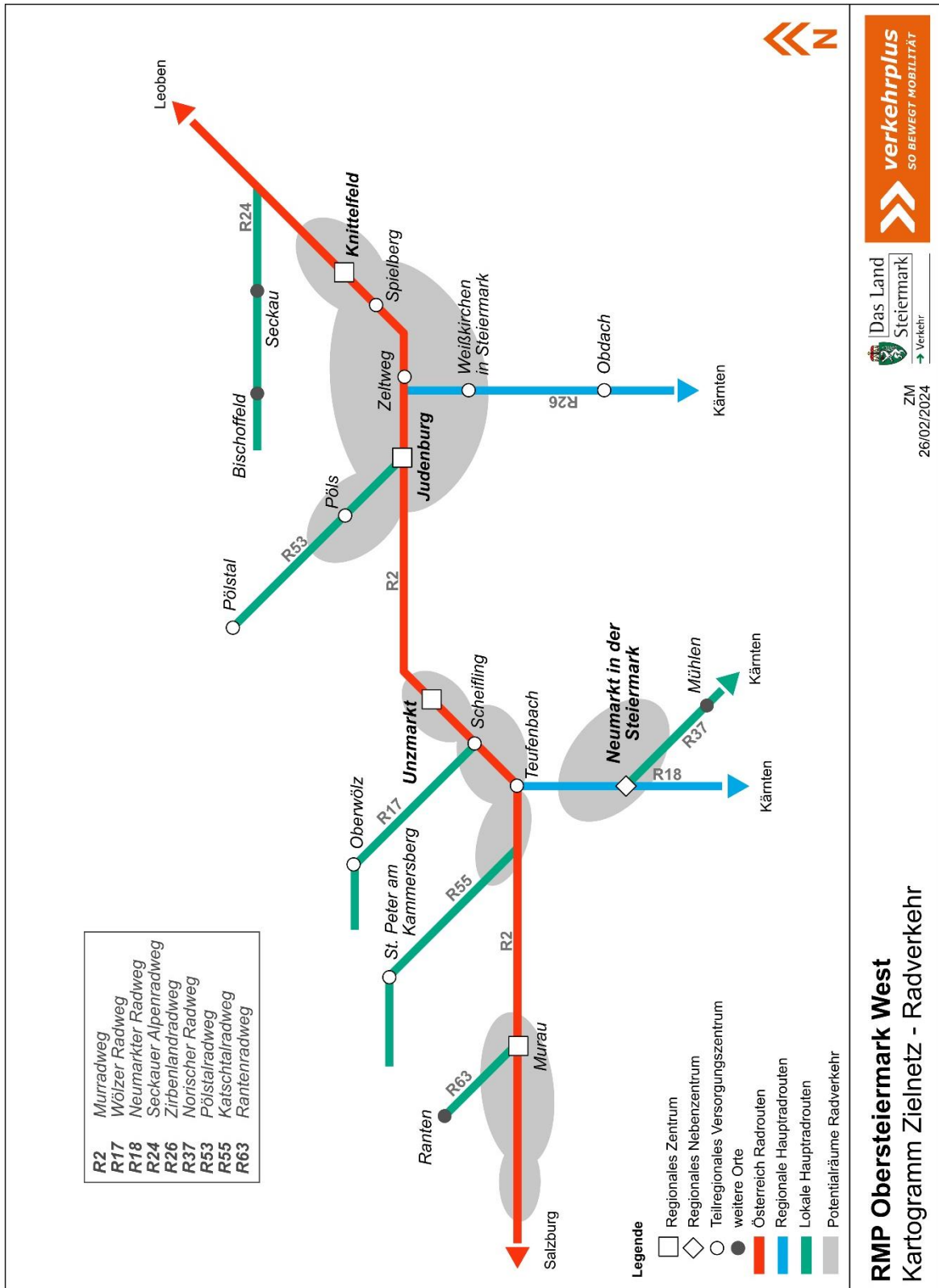


Abbildung 25: Netzkategorisierung (Zielnetz): Radverkehr (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

5.2 Öffentlicher Verkehr

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

5.2.1 Mindestbedienung von Siedlungsgebieten

Siedlungskerne sind geschlossene Siedlungsgebiete, die nach ihrer Größe (Einwohnerzahl) klassifiziert werden. In der Region bilden die Städte Knittelfeld (inkl. Siedlungsgebiet Spielfeld), Zeltweg, Judenburg, Fohnsdorf und Murau die größten Siedlungskerne. Sie erfordern starke ÖV-Verbindungen untereinander bzw. zum nächsten überregionalen Zentrum Leoben. Siedlungskerne mit geringerer Einwohnerzahl erfordern ÖV-Verbindungen zum nächsten regionalen Zentrum bzw. ÖV-Knoten (► Tabelle 10).

Die österreichweit gültige Systematik sieht vor, dass ÖV-Achsen in Abhängigkeit von der Größe der Siedlungskerne, die sie miteinander verbinden, eine empfohlene Mindestbedienung bieten (► Tabelle 10). Auf Basis der Siedlungskerngröße, der ÖV-Knoten und zentralen Orte der Region ist für jede Achse ist diese als nachfrageunabhängiges Mindestangebot an Kurspaaren pro Werktag definiert.

Tabelle 10: ÖV-Mindestangebot (Quelle: Land Steiermark, 2016)

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

5.2.2 Zielangebot

Das Zielangebot bzw. der Zielfahrplan im Öffentlichen Verkehr geht entsprechend den Zielsetzungen für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in der Region Obersteiermark West weit über das Mindestangebot nach Kap.5.2.1 hinaus und ist nach Schienenverkehr und Linienbusverkehr zu unterscheiden. Die Netzkategorisierungen wurden aufeinander abgestimmt vorgenommen, wobei der Schienenverkehr die Hauptachsen bedient und der Linienbusverkehr die regionale Erschließung sowie den Zubringerverkehr zur Bahn übernimmt.

5.2.2.1 Schienenverkehr

- **Zielfahrplan 2025+**

Ab Eröffnung Koralmbahn (Dezember 2025) wird auf der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Bruck an der Mur der Fernverkehr (Interregio-Züge, IR) im Stundentakt verkehren (► Abbildung 26). Zudem verkehren die Interregio-Verbindungen alle zwei Stunden bis nach Graz bzw. von Graz in die Obersteiermark West. Zwischen Judenburg und Neumarkt in der Steiermark verkehren die Interregio-Züge mit Halt in allen Stationen. Zeltweg wird als Fernverkehrshalt in das IR-System eingebunden.

Im Nah- und Regionalverkehr werden alle Verkehrsstationen zwischen Bruck an der Mur und Judenburg ganztägig im Stundentakt durch die S-Bahn-Linie (S8) bedient – Verstärkerzüge verkehren lastrichtungsabhängig in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auch ab bzw. bis Unzmarkt.

Durch die Überlagerung der Interregio- und der S-Bahn-Verbindungen ergibt sich auf der Strecke zwischen Judenburg (bzw. Unzmarkt in der HVZ) und Bruck an der Mur ein Halbstunden-Takt. Damit ergeben sich für Neumarkt, Mariahof, Scheifling, St. Georgen ob Judenburg und Thalheim-Pöls ganztägig stündlich direkte Verbindungen nach Klagenfurt und Bruck an der Mur bzw. alle zwei Stunden direkt nach Graz. Für Unzmarkt, Judenburg, Zeltweg und Knittelfeld bedeutet dies ganztägig stündliche Direktverbindungen nach Klagenfurt, halbstündlich ohne Umsteigen nach Bruck an der Mur und alle zwei Stunden direkt nach Graz.

In Kombination mit den Verbindungen im Fernverkehr, die Graz mit Wien verbinden (RailJet- und RJX-Züge), ergeben sich mit den IR- und S-Bahn-Zügen aus dem Murtal nahezu halbstündliche Verbindungen von und nach Wien, die in Bruck an der Mur bahnsteiggleiche Anschlüsse haben. Darüber hinaus verkehren täglich in den nachfragestarken Tageszeiten (in der Früh und am Nachmittag) zusätzlich zwei Direktzüge je Richtung zwischen Villach und Wien, die weiterhin über das Aichfeld und den Neumarkter Sattel geführt werden. An Wochenenden wird das Angebot freitags durch einen Direktzug von Wien nach Villach und sonntags durch einen Direktzug von Villach nach Wien ergänzt.

Auf der Murtalbahn werden in einem ersten Schritt die bestehenden Fahrzeuge attraktiviert und auf einen modernen Stand gebracht. Diese verkehren zwischen Unzmarkt und Tamsweg, vorerst weiterhin im Zweistundentakt. Die Machbarkeit eines Stundentakts zwischen Unzmarkt und St. Lorenzen ohne wesentliche Änderungen der Infrastruktur ist zu prüfen.

- **Zielnetz und Zielfahrplan 2030+**

Um die Erreichbarkeit der Region Obersteiermark West im Öffentlichen Verkehr noch weiter zu verbessern, sind über die o.a. Festlegungen für den Fahrplan weitere Verbesserungen erforderlich, die jedoch einen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur bedingen.

Dazu gehören die Attraktivierung von Verkehrsstationen und der Ausbau des Angebotes im Bereich Park & Ride.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten (Hst. Spielberg, Lavanttalbahn) und Verringerung der Reisezeiten im Schienenverkehr (Umfahrung der Bahnhöfe St. Michael und Bruck an der Mur) sind zu prüfen.

Das Attraktivierungskonzept der Murtalbahn sieht einen Ausbau der Schmalspurstrecke für einen Stundentakt zwischen Unzmarkt und Tamsweg vor. Zur Dekarbonisierung der Murtalbahn hat sich in einer umfangreichen Untersuchung die Elektrifizierung mittels Oberleitung und der Einsatz entsprechender E-Triebwagen als effektivste und effizienteste Variante herausgestellt. Dafür wird – ähnlich wie bei der ÖBB-Infrastruktur – die überwiegende Finanzierung durch den Bund notwendig sein.

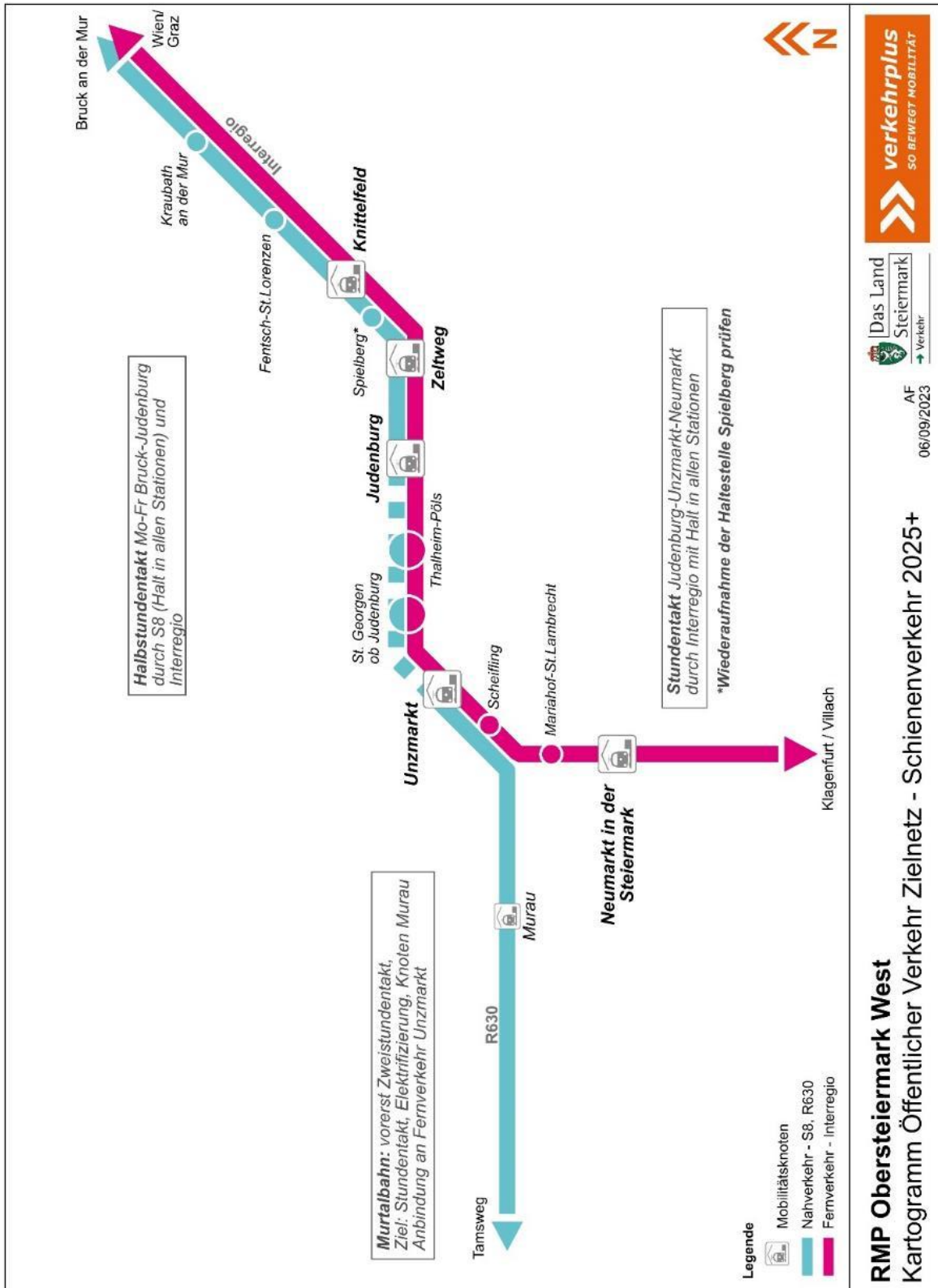


Abbildung 26: Schienen-Regional- und Fernverkehr Obersteiermark West (S-Bahn, RegioBahn, InterRegio und Fernverkehr) - Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)



Abbildung 27: Schienen-Fernverkehr InterRegio Aichfeld, (Quelle: BMK, 2024)

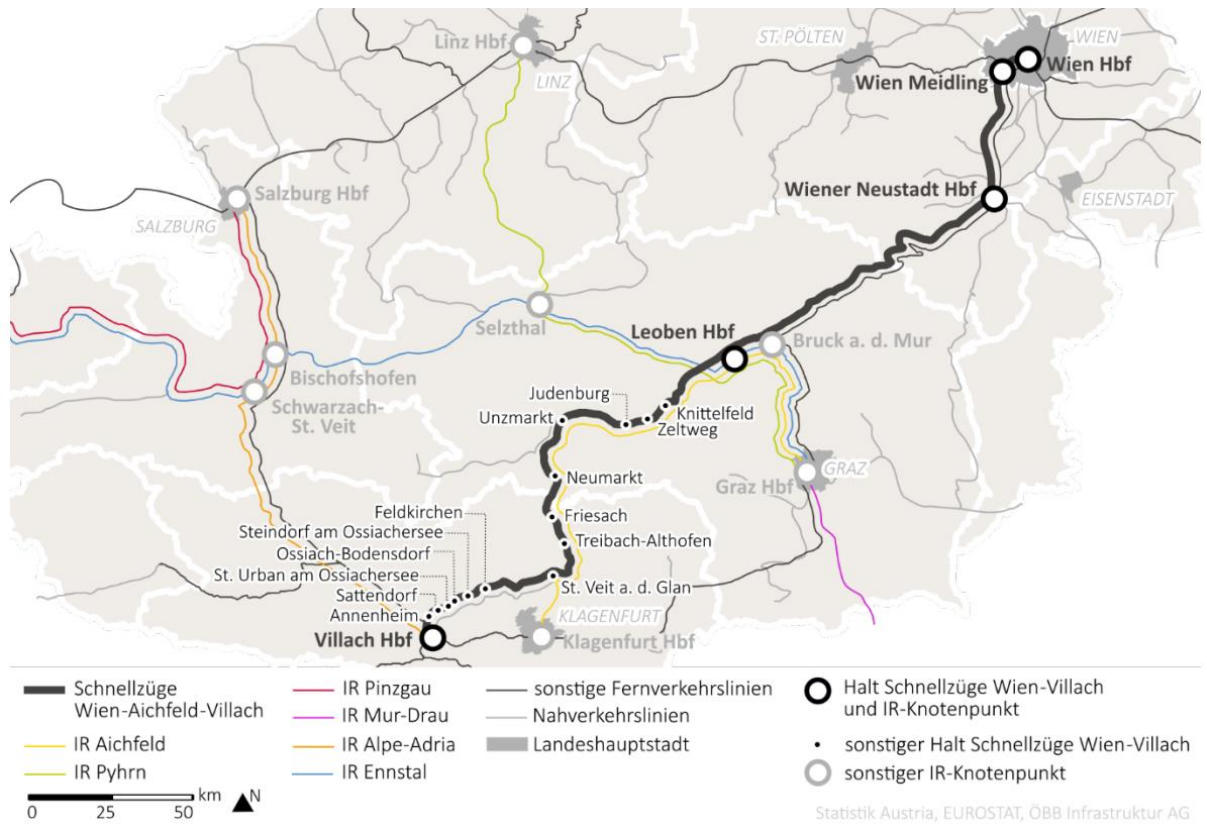


Abbildung 28: Schienen-Fernverkehr Direktzüge Villach-Aichfeld-Wien, (Quelle: BMK, 2024)

5.2.2.2 Linienbusverkehr

Auf Basis der Systematik der Siedlungskerne und der Systematik der zentralen Orte wurde die Netzkategorisierung im Linienbusverkehr vorgenommen.

Der regionale Linienbusverkehr (RegioBus) umfasst das zukünftige Angebot auf bestehenden Achsen (► Abbildung 29), das entsprechend der Bedienniveaus des Landes Steiermark in vier Kategorien gegliedert wurde (► Tabelle 11). Die Kategorisierung erfolgte in Abstimmung mit dem Bedarf und dem Angebot des Schienenverkehrs.

- Regionale Hauptachsen bilden starke ÖV-Verbindungen zwischen regionalen Zentren bzw. zum nächsten überregionalen Zentrum.
- Regionale Ergänzungachsen bilden Großteils entlang von Bahnachsen das regionale ÖV-Angebot neben dem Schienenverkehr. Abseits der Bahnachsen bilden sie die Verbindungen zwischen Siedlungskernen und regionalen Zentren.
- Bedarfsorientierter Verkehr dient als Basiserschließung zwischen den Siedlungskernen.

Der städtische Linienbusverkehr im Aichfeld (zwischen Judenburg und Knittelfeld) ist ebenfalls enthalten, im Rahmen des RMP Obersteiermark West jedoch nicht vertieft behandelt.

Tabelle 11: Bedienniveaus im regionalen Linienbusverkehr (Kurspaare)
(Quelle: Land Steiermark (2008): Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, verändert)

Kategorie	Werktag	Samstag	Sonntag/Feiertag
Suburbane Achse	20	15	8
Regionale Hauptachse	10	8	5
Regionale Ergänzungachse	5 + bedarfsorientierter Verkehr	2 + bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr
Bedarfsorientierter Verkehr	Schülerkurse + bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr

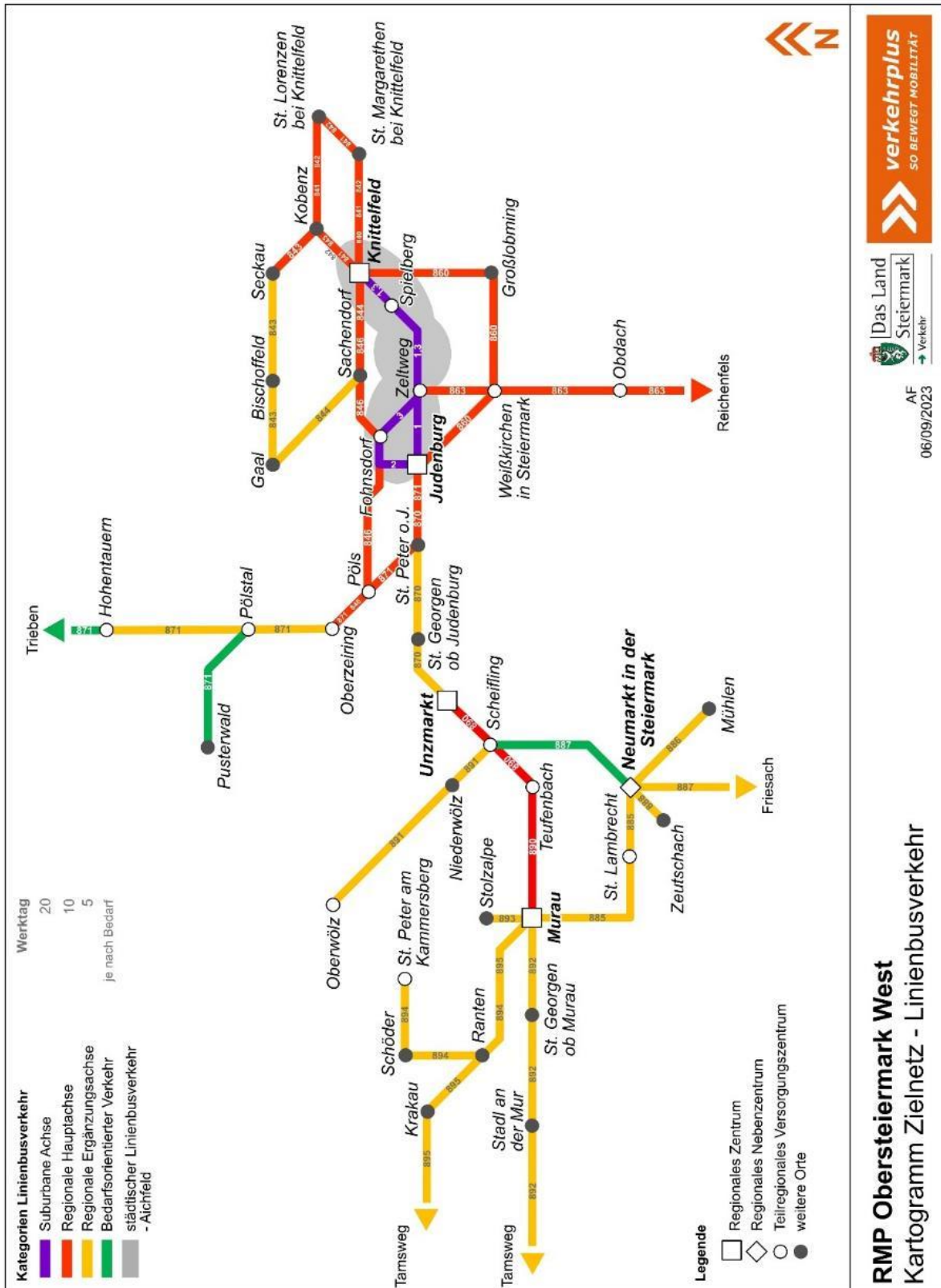


Abbildung 29: Linienbusverkehr (RegioBus) – Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

5.3 Motorisierter Individualverkehr

Die Murtal Schnellstraße S36 bildet die Hauptanbindung der Region an die Zentralräume der Steiermark (Obersteiermark und Graz) und ist gemeinsam mit der Klagenfurter Schnellstraße S37 als überregionale Straßenverbindung im Bundesstraßengesetz aufgelistet.

Methodische Grundlage zur Kategorisierung der Landesstraßen ist die jeweilige Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten (► Abbildung 14). Auf dieser Basis wird für jeden Landesstraßenabschnitt eine Verbindungsfunktion und damit eine Landesstraßenkategorie festgelegt.

Die Qualitätsanforderungen der Landesstraßen in der Region Obersteiermark West ist mit den Qualitäten für Straßenkategorien im Landesstraßennetz des Landes Steiermark abgestimmt. Sie sind entsprechend differenziert nach Freiland (► Tabelle 11) sowie Ortsgebiet und besonders sensible Bereiche (► Tabelle 12).

Dieser Systematik folgend und in Abstimmung mit den Kategorisierungen in den benachbarten Regionen sind die Landesstraßen in der Region Obersteiermark West folgendermaßen kategorisiert:

Kategorie A: Friesacher Straße B317 (Ende S36 bis zur Landesgrenze bei Neumarkt)

Kategorie B: Murtal Straße B96 (Abzweigung B317 in Scheifling bis Murau)

Kategorie C1: Murauer Straße B97 (Murau bis Predlitz-Landesgrenze)

Obdacher Straße B78 (Zeltweg bis Landesgrenze bei Obdach)

Kategorie C2: Anbindungen von teilregionalen Versorgungszentren an regionale (Neben)Zentren bzw. überregionale Straßenverbindungen

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

Weitere Kategorisierungen im Landesstraßennetz sind der ► Abbildung 30 , ► Abbildung 31 und ► Abbildung 32 zu entnehmen.

Tabelle 12: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz – Freiland (Quelle: Land Steiermark (2024))

Ziel-Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *

Freiland, außerhalb von Ortsgebieten						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	transnationale oder transregionale Hauptverbindungen; Verbindung zwischen den steirischen Zentralräumen (Graz und Obersteiermark) mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen	zentralörtliche Hauptverbindungen; Anbindung der regionalen Zentren (Bezirkshauptstädte) an Graz	innerregionale Hauptverbindungen; Anbindungen von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz	innerregionale Verbindungen; Anbindung teilregionaler Zentren und hochwertiger Standorte an das regionale Zentrum und an das übergeordnete Straßennetz	kleinräumige, teilregionale Verbindungen; Anbindung von Gemeinden an regionale und teilregionale Zentren	lokale Verbindungen; Anbindungen von Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz
Kategorie lt. RVS 03.01.13	II	III	IV	V		
Kategorie lt. RVS 03.03.23	Schnellstraße oder Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße, Straße mit großer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit geringerer regionaler Verkehrsbedeutung		
RVS 03.03.31						
FRC	1 transnationales Netz	2 zentralörtliches Netz	3 regionales Netz	4 Gemeindeverbindungen		
Straßen-Typ	Schnellstraße oder Autostraße (Bundesstraßenverordnung)	Vorrangstraße, Autostraße anstreben	Vorrangstraße			
Instandhaltungs-Kategorie lt. EMS**	I		II	III		
functional road class	1	2	3	4		
FRC (GIP)	nein	Umfahrungen anstreben				
Ortsgebiet	2-4 streifig je nach Bemessung lt. RVS	ggf. mit baulicher Mitteltrennung	2 streifig, ggf. mit lokal erforderlicher zusätzlicher Steigungsspur je nach Bemessung lt. RVS	über bestehende Knoten, Gemeindestraßen oder öffentliches Gut anstreben ***	entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen	
Fahrbahn	nein	nur über bestehende Knoten mit Gemeindestraßen bzw. öffentliches Gut ***	plangleich, KVA oder VLSA möglich	80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)	50-60	40-50
Anbindungen	nein	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich	100 (50-70 im Bereich von Knoten)	70-80		
Knotentyp	planfrei	100 (50-70 im Bereich von Knoten)	70-80			
V _{zul} [km/h]	100	80-90				
Betriebsgeschwindigkeit	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleicher Fußgängerquerung	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung	Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz	vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg	vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg	vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg, Radfahr- oder Mehrzweckstreifen oder Mischverkehr		
Bemutbarkeit	ja	nur im Rahmen einer flächendeckenden Straßenbemutung				

* Die Qualitätsanforderungen für die Landesstraßenkategorien sind als Zielqualitäten zu verstehen. Allenfalls werden in den einzelnen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) für einzelne Landesstraßenabschnitte davon abweichende Ausprägungen der Qualitäten festgelegt.
 ** Insbesondere bei autoinparallelen Straßenabschnitten kann lt. Erhaltungsmanagement StraÙe (EMS) eine höhere Kategorie erforderlich sein.
 *** Für die Erschließung von Standorten, Anschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zufahrten erfolgen sollen oder nur über private Zufahrten erreichbar sind, sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Anschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Tabelle 13: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz – Ortsgebiet (Quelle: Land Steiermark (2024))

Ziel-Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *

		Ortsgebiet					
		A	B	C1	C2	D	E
Kategorie							
Verbindungsfunktion			durchleiten, verbinden	verbinden	verbinden	verbinden, erschließen	erschließen
Fahrbahn			2- bis 4-streifig			2-streifig	
Knoten			niveaugleich, niveaufrei möglich			niveaugleich	
Vorrangregelung STYO				Vorrangstraße			keine Vorgabe
untergeordnete Einmündungen			richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten	richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten anstreben			je nach verkehrstechnischen Erfordernisse
Radverkehrsanlagen im Straßenraum			vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg oder im untergeordneten Straßennetz	vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg, Radfahrer- oder Mehrzweckstreifen			vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg, Radfahrer- oder Mehrzweckstreifen, Mischverkehr bei Tempo 30 möglich
Verordnete Geschwindigkeit [km/h]				50			30-50
Bemautbarkeit				flächennahe Bemautung möglich			
Busverkehr			Busbuch, Mischverkehr, Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen oder Busbuch, Busspur anstreben			Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr
Straßenbahnverkehr			selbstständiger Gleiskörper				
Fußverkehr				vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Fußweg			

Bereiche in Ortsgebieten mit besonderem Schutzbedürfnis ****

		A	B	C1	C2	D	E
Kategorie							
Verbindungsfunktion			durchleiten, verbinden		verbinden, erschließen		
Fahrbahn			2-streifig		2-streifig oder Begegnungszone ohne Niveauunterschiede		
Knoten					niveaugleich		
Vorrangregelung STYO			Vorrangstraße				keine Vorgabe
untergeordnete Einmündungen				je nach verkehrstechnischen Erfordernissen, ggf. niveaugleich mit dem Fußweg			
Radverkehrsanlagen im Straßenraum			vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg, Radfahrer- oder Mehrzweckstreifen, Mischverkehr bei Tempo 30 möglich	vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Radweg, Radfahrer- oder Mehrzweckstreifen, Mischverkehr bei Tempo 30 oder Begegnungszone			
Verordnete Geschwindigkeit [km/h]			30-50				20-30
Busverkehr			Fahrbahnhaltestelle oder Busbuch, Mischverkehr	Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr			
Fußverkehr			vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Fußweg	Begegnungszone oder vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Fußweg			

* Die Qualitätsanforderungen für die Landesstraßenkategorien sind als Zielqualitäten zu verstehen. Allenfalls werden in den einzelnen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) für einzelne Landesstraßenabschnitte davon abweichende Ausprägungen der Qualitäten festgelegt.
 **** Stadtteil- und Ortskerne, Haupt- und Kirchenplätze, Umfeld von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Pflege- und Seniorenheimen, Gaststätten und sonstigen Gebieten oder Außenanlagen mit hohem Aufkommen im Fuß- und/oder Radverkehr

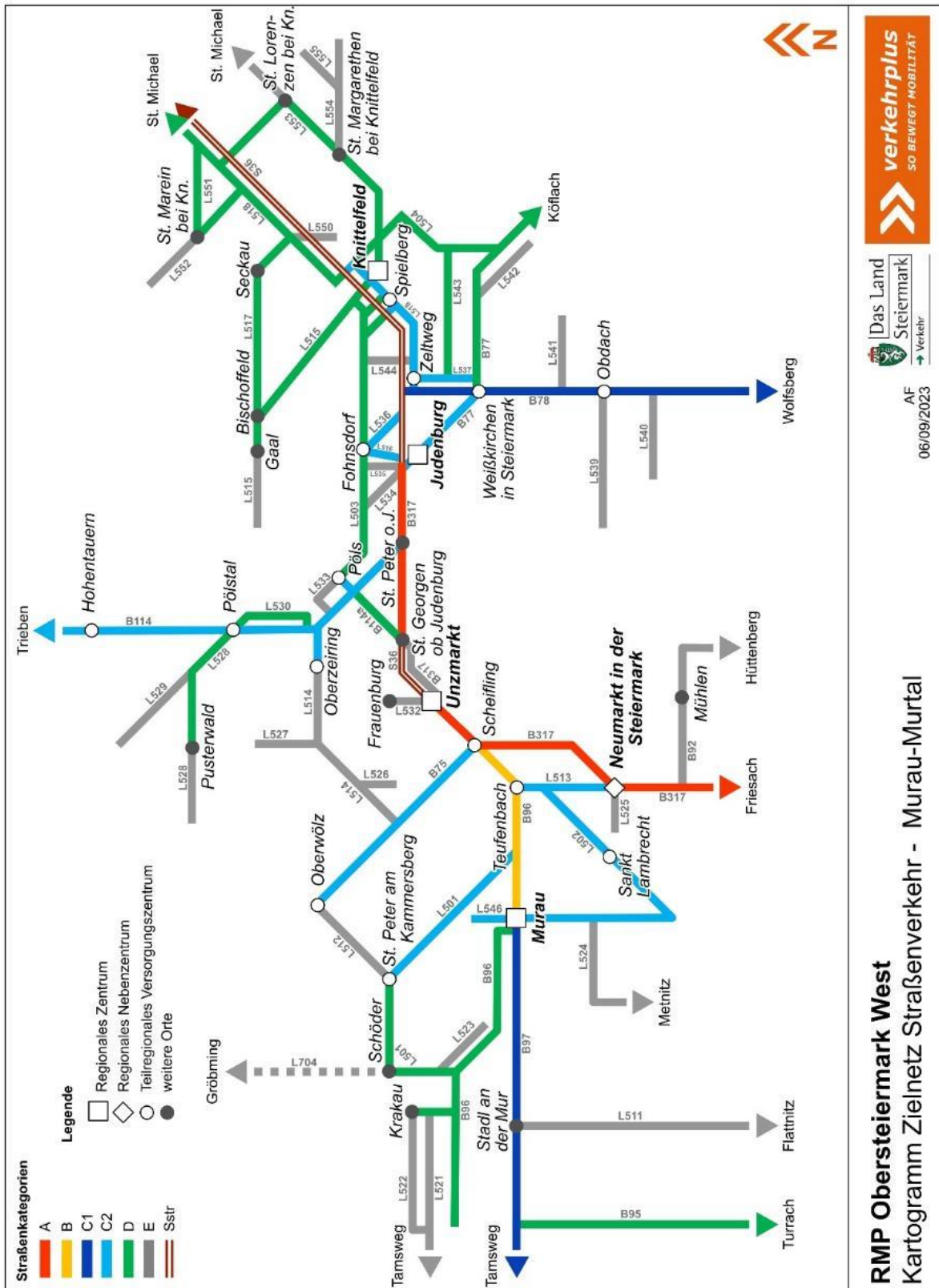


Abbildung 30: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

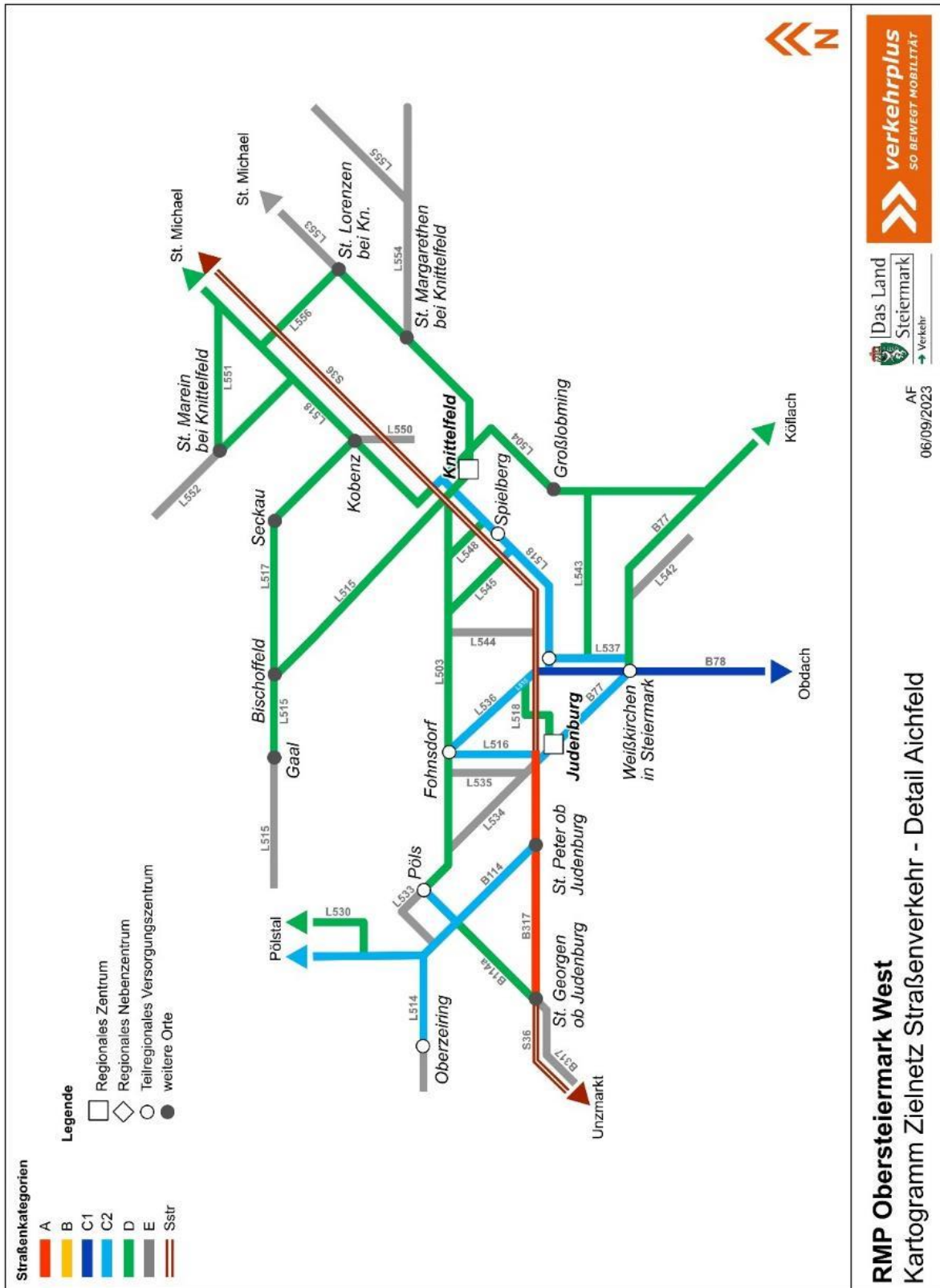


Abbildung 31: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Detailansicht Aichfeld, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

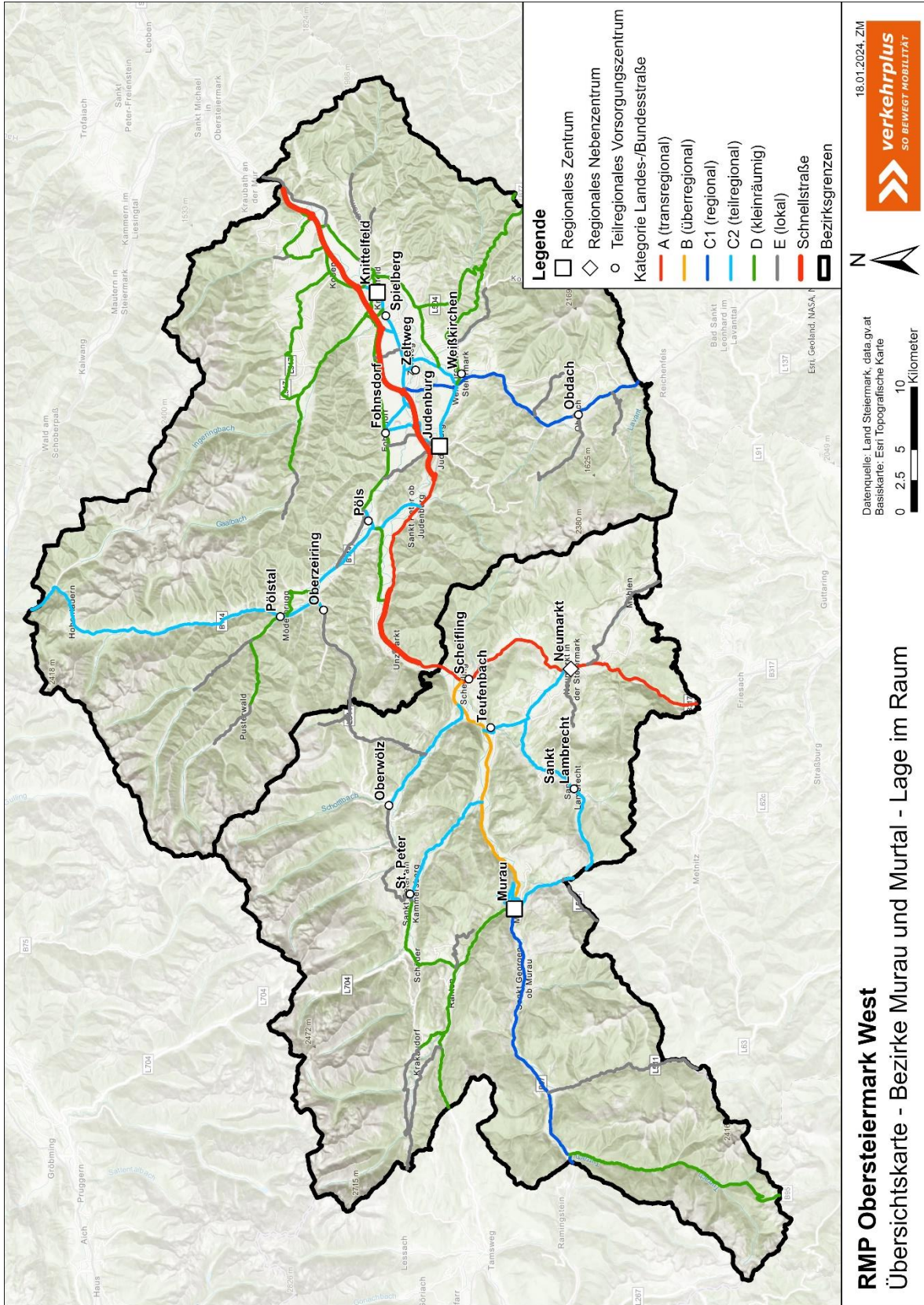


Abbildung 32: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Kartendarstellung, (Datenquelle: Land Steiermark (2023), GIP (2023); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2024)

6 Handlungsfelder

Zukünftige Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote haben sich an die Mobilitätsstrategie für die Obersteiermark West samt den dazugehörigen Leitsätzen (► Kapitel 4) zu orientieren bzw. sind damit im Einklang umzusetzen.

Insbesondere die Netzkategorisierungen im Bereich Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr (► Kapitel 5) geben einen gemeinsam entwickelten Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark vor.

Sämtliche Leitsätze finden sich zumindest teilweise in den folgenden, von der Region entwickelten Handlungsfeldern wieder (► Kapitel 6.1 bis 6.3):

- Aktive Mobilität
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Straßenverkehr

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

6.1 Aktive Mobilität

Zielsetzung im Handlungsfeld

Das Land und die Region setzen sich zum Ziel, insbesondere für den Alltagsradverkehr ein hochwertiges, sicheres und komfortables Netz zu schaffen – Ziele sollen mit dem Fahrrad direkt und lückenlos erreichbar sein.

Die Region setzt sich zum Ziel, innerörtliche Verbindungen bzw. Wege von/zu ÖV-Haltestellen für den Fußverkehr zu optimieren und direkte, kurze Wege möglich zu machen. Bewohner:innen aller Altersklassen sollen sicher, selbstständig und komfortabel zu Fuß unterwegs sein können.

Die Region forciert eine kompakte Raumplanung und Siedlungsentwicklung und ermöglicht dadurch kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zwischen Quellen und Zielen.

Die Region forciert in den Gemeinden eine zukunftsweisende Ortsentwicklung inkl. Kfz-Verkehrsberuhigung und der Gestaltung des öffentlichen Raums als Bewegungs-, als auch als Begegnungs- und Aufenthaltsfläche.

Für die Region Obersteiermark West bedeutet das:



Kurze Wege

- Die Gemeinden nehmen ihre Rolle und Verantwortung in der verkehrsvermeidenden Siedlungsentwicklung wahr. Flächenwidmung und Örtliche Entwicklungskonzepte werden in regionaler Abstimmung erarbeitet, um die Verteilung von Quellen und Zielen im Sinne der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu optimieren.
- Wohnbauprojekte, Gewerbestandorte, Freizeitanlagen, etc. werden innerhalb der bestehenden Siedlungsraumgrenzen geplant und bewilligt, um eine Zersiedelung und die Entstehung von langen Wegestrecken zur Erreichung neuer Standorte zu vermeiden.
- Im Wirkungsbereich der Region und der Gemeinden werden mobilitätsrelevante Auflagen und Erfordernisse bei der Realisierung von Bau-Vorhaben (z.B. Mobilitäts-Schlüssel bei Wohnbau, Gewerbe, etc.) möglichst den zukunftsweisenden Zielen des RMP entsprechend festgelegt.



Gestaltung des öffentlichen Raums

- Öffentliche (Straßen-)räume werden im Sinne der Klimawandelanpassung und zur Förderung Aktiver Mobilität mit „blau-grüner Infrastruktur“ ausgestattet. Im Zuge von Projekten werden Möglichkeiten zur Schaffung von naturnahen Flächen für den Wasserkreislauf (z.B. Überflutungsflächen, Wiesenmulden, Sickeranlagen, ungebundene Schotterdecken) und Grünraum zur Verbesserung des Mikroklimas mitberücksichtigt.



Bewusstseinsbild / Rollenbild

- Die Gemeinden positionieren sich als wesentliche Vorbilder und Initiatoren in der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs der Bevölkerung. Regions- als auch Gemeindevertreter:innen nehmen ihre Rolle in der Motivations- und Bewusstseinsbildung wahr, organisieren Veranstaltungen und Aktionen, kommunizieren Mobilitäts- und Streckenangebote und bewegen die Bevölkerung.



Radverkehr

- Das vorliegende Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal wird mit den Förderungen und in Kooperation mit dem Land Steiermark weiter kontinuierlich in Umsetzung gebracht.
- Die Gemeinden der Region Obersteiermark West setzen in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement die Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal für den Bereich des Freizeitradverkehrs um.
- Der Murradweg als bedeutende überregionale Achse für den Freizeitverkehr und als regional wichtige Verbindung zwischen Orts- und Siedlungskernen wird zu einer hochwertigen Infrastruktur weiterentwickelt.



Fußverkehr

- Gemeinden forcieren, mit Unterstützung durch das „Know-How“ in der Region und durch das Land im Rahmen der Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+, die Erarbeitung und Umsetzung von Fußverkehrskonzepten.

Verantwortung und Ansprechpartner:innen:

- Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
- Land Steiermark, Abteilung 13 Umwelt und Raumordnung
- Gemeinden der Region Obersteiermark West
- Regionalmanagement Murau Murtal GmbH

Bereits vorhandene Strategien und Konzepte:

- Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal⁵¹
- Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal⁵²

⁵¹ verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal

⁵² verkehrplus (2021): Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal

6.2 Öffentlicher Verkehr

Zielsetzung im Handlungsfeld

Das Land und die Region forcieren weiterhin ein umfangreiches Angebot des Öffentlichen Verkehrs, sowohl für innerregionale Verbindungen als auch für Verbindungen mit Ballungszentren außerhalb der Region.

Das Land und die Region forcieren die Schaffung von Multimodalen Knoten (Verknüpfungspunkten), um ein multimodales Mobilitätsverhalten der Bevölkerung möglich zu machen bzw. zu stärken. An strategischen Verkehrsknoten, sowie in Siedlungs- und Ortskernen, stehen verschiedene Mobilitätsangebote (ÖV, Sharing-Fahrzeuge, Mikro-ÖV, etc.) zur Verfügung, um entsprechend des Wegezwecks das Geeignetste wählen zu können.

Für die Region Obersteiermark West bedeutet das:



Fern- und Regionalverkehr auf ÖBB-Netz

Das Schienenverkehrs-Angebot im ÖBB-Netz soll weiterhin ein starkes Angebot für die Verbindungen innerhalb, in die und aus der Region darstellen. Diese Zielsetzung wird auch nach Verlegung der Fernverkehrsachse Wien – Kärnten auf die Strecke der Koralmbahn forciert. Im Fahrplan wird sich diese Zielsetzung durch die Angebote des Fernverkehrs (Interregio) und der S-Bahn abbilden.

- Die Beziehungen in die und aus der Region werden mit dem Zielfahrplan 2025+ u.a. durch den Fernverkehr (InterRegio-Züge) zwischen Klagenfurt und Bruck an der Mur im Stundentakt bedient. Zudem verkehren die InterRegio-Verbindungen alle zwei Stunden bis nach Graz bzw. von Graz in die Obersteiermark West.
- Insbesondere ist auf eine späte Abendverbindung von Graz (Abfahrt ca. 23:00) in die Region zu achten.
- Das Potenzial und die fahrplantechnische Machbarkeit für weitere direkte Verbindungen im Fernverkehr zwischen (Lienz-Villach) Klagenfurt und Wien (bzw. Flughafen Wien), über Judenburg, Zeltweg und Knittelfeld im Rahmen des österreichweiten integrierten Taktfahrplans, sind gemeinsam mit ÖBB, BMK und SCHIG zu prüfen. Die Bahnsteige in Judenburg und Knittelfeld sind jedenfalls für Fernverkehrszüge (RailJet-Garnituren) aufrecht zu erhalten.
- Für die lokale Erschließung der Siedlungsgebiete westlich von Knittelfeld und der Sportstätte am Red-Bull-Ring ist die Wiederaufnahme der Haltestelle Spielberg zu prüfen und die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen zu klären.
- In Bezug auf das Service für die Bahnkund:innen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass es auch im Murtal die Möglichkeit gibt, steirische Klimatickets zu kaufen, dessen Gültigkeit über die Landesgrenze hinaus bis Friesach ermöglicht werden soll und dass in der Tunnelkette zwischen Leoben und St. Michael Internetempfang installiert wird.
- Neben der Attraktivierung von Verkehrsstationen (Thalheim-Pöls, Kraubath und Mariahof), dem Ausbau des Angebotes im Bereich Park & Ride (Unzmarkt, Thalheim-Pöls, St. Georgen ob Judenburg, Kraubath, Judenburg, Knittelfeld), ist

auch die Errichtung einer Haltestelle St. Michael - Ort (Bezirk Leoben) für eine beträchtliche Fahrzeitverkürzung der S8 zwischen Murtal und Leoben und Bruck an der Mur von großer Bedeutung.

- Sofern das Potenzial für längere Fernverkehrszüge in Zeltweg gegeben ist, ist der Inselbahnsteig entsprechend zu verlängern. Für Eventverkehre ist die Verlängerung des Hausbahnsteigs zu prüfen.
- Für die im Personenverkehr eingestellte Schienenverbindung zwischen Zeltweg und Wolfsberg (Lavanttalbahn) ist mit der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Kärnten zu untersuchen, ob ein entsprechendes Potenzial für die Wiedereinführung eines Schienenpersonenverkehrs vorhanden ist und welche Kosten für die entsprechende Sanierung und Attraktivierung der Infrastruktur erforderlich wären.



Murtalbahn

- Die Murtalbahn wird (unter Beteiligung aller verantwortlichen und betroffenen Akteure) zu einem qualitativ hochwertigen Rückgrat für den Alltags-, Arbeits- und Ausbildungsverkehr, sowie für den Freizeit- und Tourismusverkehr entwickelt.
- Auf der Murtalbahn werden in einem ersten Schritt die bestehenden Fahrzeuge attraktiviert und auf einen modernen Stand gebracht. Diese verkehren zwischen Unzmarkt und Tamsweg, vorerst weiterhin im Zweistundentakt. Die Machbarkeit eines Stundentakts zwischen Unzmarkt und St. Lorenzen ohne wesentliche Änderungen der Infrastruktur ist zu prüfen.
- Zur Umsetzung des weiteren Attraktivierungskonzeptes und der Elektrifizierung der Murtalbahn für einen Stundentakt zwischen Unzmarkt und Tamsweg ist eine gemeinsame Finanzierung mit dem Bund und dem Land Salzburg zu erzielen, wobei die überwiegende Finanzierung durch den Bund notwendig sein wird.
- Empfohlene Maßnahmen zur Qualitätssteigerung sind:
 - die verbesserte Anbindung mit Linienbus- und Mikro-ÖV,
 - die komfortable Ausstattung zur Fahrradmitnahme,
 - die komfortable Ausstattung der Haltestellen.



Regionalbuslinien

- Das Angebot der Regionalbuslinien wird auf Hauptverkehrsachsen (zwischen Siedlungsschwerpunkten – Murau Takt, rund ums Aichfeld) gestärkt und entsprechend der Linienbündel-Planungen zeitlich verdichtet.
- Das Angebot „Aichfeld-Bus“ bleibt ein gut frequentiertes Angebot für den Ballungsraum und wird bei Bedarf weiterhin optimiert.
- Angebote wie die „Nightline“, aber auch weitere regional relevante Freizeitverkehrsangebote, stellen in der Region Obersteiermark West ein wichtiges Rückgrat für die nachhaltige Freizeitmobilität dar beziehungsweise tragen diese zur Verkehrssicherheit und Sicherstellung der Mobilität bei. Die Organisation dieses Angebots wird im regionalen Kontext weiter forciert und unterstützt.



Mikro-ÖV

- Ein Mikro-ÖV-Angebot wird auf der Basis der neuen Mikro-ÖV-Richtlinie des Landes neu gedacht und konzipiert. Eine detaillierte Planung wird gestartet und ein auf die Teilregionen abgestimmtes Angebot in Umsetzung gebracht.
- Die Einführung von Mikro-ÖV-Angeboten ist im Kontext des ÖV-Linienverkehrs zu sehen. Die bedarfsorientierte Abwicklung von First- und Last-Mile-Wegen macht im Zusammenhang mit einer frequentierten Bedienung durch den Linienverkehr Sinn.



Sharing-Angebote

- Sharing-Angebote (PKW, Fahrrad/Lastenfahrrad, E-Scooter, etc.) werden als integraler Bestandteil der Multimodalität in der gesamten Region forciert und auf mehreren Ebenen zur Verfügung gestellt – bspw. Bahnhaltstellen, Ortszentren, Wohn-Siedlungen, Kfz-Park-Garagen, etc.

Verantwortung und Ansprechpartner:innen:

- Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
- Verkehrsverbund Steiermark GmbH
- Gemeinden der Region Obersteiermark West
- Regionalmanagement Murau Murtal GmbH

Bereits vorhandene Strategien und Konzepte:

- Masterplan – Europäische Modellregion für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum⁵³
- Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark – Teil 01: Bezirk Murtal Rudolfsbahn, Teil 02: Bezirke Murau & Tamsweg Murtalbahn⁵⁴
- Verkehrskonzept Murtalbahnhof Fahrgastpotenziale⁵⁵
- Mikro-ÖV Strategie Steiermark⁵⁶
- Mobilitätskonzept Mikro-ÖV Obersteiermark West⁵⁷

⁵³ verkehrplus (2014): Masterplan – Europäische Modellregion für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum, Ergebnis des interregionalen Leaderprojekts: „Die Zukunft der Murtalbahnhof zwischen Biosphäre und Energiemodellregion“, im Auftrag der Holzwelt Murau und dem Regionalverband Lungau, Murau und Mauterndorf im Juni 2014

⁵⁴ verkehrplus (2018): Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark

⁵⁵ Land Steiermark (2018): Verkehrskonzept Murtalbahnhof Fahrgastpotenziale

⁵⁶ Land Steiermark (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark – derzeit in Überarbeitung

⁵⁷ Planum (2018): Mobilitätskonzept Mikro-ÖV Obersteiermark West, in Auftrag des Regionalmanagement Obersteiermark West GmbH, Zeltweg im November 2018

6.3 Straßenverkehr

Zielsetzung im Handlungsfeld

Das Land und die Region bekennen sich aktiv zur Reduktion der Emissionen durch den Straßenverkehr (Schadstoffe, Lärm, etc.). Randbedingungen für den Umstieg auf alternative Antriebe bzw. zur Reduktion der Kfz-Fahrten werden regional vernetzt geschaffen.

Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens im Straßennetz (Push- und Pull-Maßnahmen) werden regional koordiniert und gemeinsam umgesetzt.

Wesentlicher Bestandteil dieser Entwicklung stellt eine räumlich kompakte und regional vernetzte Planung von Wohnraum und Arbeitsplätzen dar.

Der Fokus für die kommenden Jahre liegt auf der Erhaltung des umfangreichen und ausgebauten Straßennetzes in der Region. Die Mittel für die Straßenerhaltung werden effizient entsprechend der Strategie „Erhaltungsmanagement Straße (EMS)“ in der Region eingesetzt.

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen wird weiterhin forciert. Im Siedlungsraum, vor allem in Ortsgebieten, stehen verkehrsberuhigende Maßnahmen im Fokus. Die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie die Steigerung der Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Maßnahmen wie z.B. Tempo 30, Wohn- oder Fahrradstraßen, Begegnungszonen etc. sind zentrale Zielsetzungen.

Für die Region Obersteiermark West bedeutet das:



Effizienz im Straßenverkehr und E-Mobilität

- Wege, die nicht mit alternativen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, sind möglich gemeinsam (Besetzungsgrad im PKW >1) und mit alternativen Antrieben zurückzulegen.
- Elektromobilität wird in der Region gefördert, um die Reduktion von durch den Verkehr ausgestoßenen Treibhausgasen möglichst schnell zu minimieren. Diese Entwicklung wird durch den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur (bzw. anderer Technologien) forciert.
- Vor allem an Wohn- und Arbeitsorten können lange Stehzeiten zum regelmäßigen Laden des E-PKWs genutzt werden. Die Region unterstützt Gemeinden und Private möglichst mit organisatorischen (Förderabwicklung, etc.) Leistungen.
- Zudem wird die Errichtung von (Schnell-)E-Ladestationen im öffentlichen Raum (ÖV-Haltestellen, Ortszentren, etc.) forciert.



Straßenbau und –erhaltung

- Die Instandhaltung und der Ausbau des Landesstraßennetzes erfolgt entsprechend der in der Kategorisierung festgelegten Prioritäten und Zielqualitäten.
- Die Lückenschlüsse der Murtal Schnellstraße S36 sollen zügig umgesetzt (Abschnitt Judenburg-West bis St. Georgen ob Judenburg) bzw. entsprechend geplant und in Umsetzung gebracht (Abschnitt Unzmarkt-West bis Scheifling) werden.
- Für die Friesacher Straße B317 (Abschnitt Scheifling-Landesgrenze) soll gemeinsam mit dem Bund und der Asfinag ein Konzept für die weitere Vorgangsweise erarbeitet und beschlossen werden. Ziel ist jedenfalls, dass regionsfremde Schwerverkehre nicht auf dieser Route verkehren.



Vernetzt, gemeinsam und gebündelt unterwegs

- Die gut organisierte, gemeinsame Reise mit dem PKW wird im Wirkungsbereich der Region und der Gemeinden gefördert. Vor allem regelmäßige Fahrten (bspw. der Weg von und zur Arbeit) und Freizeitfahrten ohne Zeitdruck eignen sich, um in Fahrgemeinschaften unterwegs zu sein.
- Organisatorische Maßnahmen in der Region, wie bspw. betriebliches Mobilitätsmanagement, Kfz-Parkraumbewirtschaftung, Bewusstseinsbildung, etc., werden von den Gemeinden und der Region möglichst mit organisatorischen Leistungen unterstützt.
- Die Reduktion der höchst zulässigen Kfz-Geschwindigkeit wird gemäß den örtlichen Gegebenheiten (bspw. 30 km/h im Ortsgebiet) und angestrebter Ziele, Belastungen durch den Kfz-Verkehr zu reduzieren, forciert. Damit soll erreicht werden, dass
 - die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen gefördert,
 - die Verkehrssicherheit im Rad- und Fußverkehr erhöht und
 - die Aufenthalts- und Lebensqualität gestärkt wird.

Das Land unterstützt in diesem Zusammenhang den durch die Gemeinden beschlussmäßig festzulegenden Wunsch der Gemeinden und auf Basis der rechtlichen Möglichkeiten, die Umsetzung von Tempo 30 auf Landesstraßen in sensiblen Landesstraßenabschnitten wie zum Beispiel in Ortskernen, vor Schulen, Kindergärten oder Gemeindeämtern.

- Der Kfz-Schwerverkehr wird möglichst auf den Hauptverkehrsachsen des Straßenverkehrs gebündelt, um die Belastung für die Bevölkerung (durch Lärm, Schadstoffe, etc.) so gering wie möglich zu halten.

Verantwortung und Ansprechpartner:innen:

- Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
- Gemeinden der Region Obersteiermark West
- Regionalmanagement Murau Murtal GmbH

Bereits vorhandene Strategien und Konzepte:

- Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030⁵⁸
- Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030⁵⁹
- Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West⁶⁰

⁵⁸ Land Steiermark (2017): Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030. Abteilung 15 Energie, Wohnbau, Technik

⁵⁹ Land Steiermark (2016): Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030. Abteilung 15 Energie, Wohnbau, Technik

⁶⁰ Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West, Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 17

Glossar

Tabelle 14: Glossar

• EW	• Einwohner:innen
• Mikro-ÖV	• flexible und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zur Nahmobilität für Personen in ländlichen Räumen
• mIV	• motorisierter Individualverkehr
• ÖV	• Öffentlicher Verkehr
• Park&Ride	• Kfz-Parkplätze an ÖV-Knoten
• REPRO	• Regionale Entwicklungsprogramme (Regionalplanung auf übergemeindlicher Ebene)
• RMP	• regionaler Mobilitätsplan
• RVK	• regionales Verkehrskonzept

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Struktur der Region Obersteiermark West (Land Steiermark (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West, S.4)	7
Abbildung 2: Bezirke Murau und Murtal – Lage im Raum.....	10
Abbildung 3: Bevölkerungsstand pro Gemeinde 2023.....	12
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung pro Gemeinde 2022 – 2030 (in Prozent).....	13
Abbildung 5: Beschäftigte am Wohnort pro Gemeinde 2021.....	15
Abbildung 6: Beschäftigte am Arbeitsort pro Gemeinde 2021.....	18
Abbildung 7: Regionale Industrie- und Gewerbestandorte.....	19
Abbildung 8: Modal Split Werktag (Mo-Fr) (links: Obersteiermark West, rechts: Steiermark.....	21
Abbildung 9: Pendlersaldo je Gemeinde im Jahr 2021.....	25
Abbildung 10: Radverkehrspotenziale und Planungsgebiete in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2023), verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023).....	27
Abbildung 11: Planungsnetz Alltagsradverkehr in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2023), verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023).....	28
Abbildung 12: Schienenfern-, nah- und -regionalverkehrsnetz und wichtige Haltestellen im Bestand (2023).....	30
Abbildung 13: Linienbusverkehrsnetz im Bestand (Datenquellen: Land Steiermark (2023a); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2023).....	32
Abbildung 14: Bestandsnetz Landes- und Bundesstraßen.....	35
Abbildung 15: Leitziele der Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+.....	40
Abbildung 16: Leitbild Modell Verkehr Obersteiermark West (Land Steiermark (2011): Regionales Verkehrskonzept Obersteiermark-West, S. 27).....	45
Abbildung 17: Größter Handlungsbedarf in verschiedenen Mobilitätsangeboten aus Sicht der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West.....	48
Abbildung 18: Größten Probleme hinsichtlich Mobilität und Verkehr in den jeweiligen Gemeinden aus Sicht der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West.....	49
Abbildung 19: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. Erreichbarkeit der Gemeinden mit verschiedenen Verkehrsmitteln – derzeitige Situation....	50
Abbildung 20: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. Erreichbarkeit der Gemeinden mit verschiedenen Verkehrsmitteln – Wichtigkeit.....	50
Abbildung 21: Zufriedenheit der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West mit den verschiedenen Angeboten des Öffentlichen Verkehrs.....	51

Abbildung 22: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West bzgl. der Bedeutung der Murtalbahn für die Region	52
Abbildung 23: Einschätzung der Vertreter:innen der Region Obersteiermark West zu Voraussetzungen für die häufigere Nutzung der Murtalbahn	52
Abbildung 24: Radroutengliederung der Systematik Österreich Radrouten (Quelle: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Systematik Österreich Radrouten, S.6).....	58
Abbildung 25: Netzkategorisierung (Zielnetz): Radverkehr (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023).....	60
Abbildung 26: Schienen-Regional- und Fernverkehr Obersteiermark West (S-Bahn, RegioBahn, InterRegio und Fernverkehr) - Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)....	64
Abbildung 27: Schienen-Fernverkehr InterRegio Aichfeld, (Quelle: BMK, 2024).....	65
Abbildung 28: Schienen-Fernverkehr Direktzüge Villach-Aichfeld-Wien, (Quelle: BMK, 2024).....	65
Abbildung 29: Linienbusverkehr (RegioBus) – Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023).....	67
Abbildung 30: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023).....	71
Abbildung 31: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Detailansicht Aichfeld, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023).....	72
Abbildung 32: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Kartendarstellung, (Datenquelle: Land Steiermark (2023), GIP (2023); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2024).....	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Systemabgrenzung	8
Tabelle 2: Zentrale Orte der Region Obersteiermark West (Quelle: Land Steiermark (2016)).....	9
Tabelle 3: Demografische Kennzahlen zur Region Obersteiermark West.....	11
Tabelle 4: Kennzahlen zu Erwerbstätigkeit in der Region Obersteiermark West.....	14
Tabelle 5: Kennzahlen zu Beschäftigung in der Region Obersteiermark West	17
Tabelle 6: Kennzahlen Tageswege alle Personen Werktag (Mo-Fr)	22
Tabelle 7: Anteil an Wegen je Wegezweck Werktag (Mo-Fr) [%].....	23
Tabelle 8: Pendlerstromdaten zu den Regionalen Zentren in der Region Obersteiermark West (Datenquelle: Land Steiermark (2022): Pendlerdaten 2021)	24
Tabelle 9: Maßnahmen im Personen- und Güterverkehr (Quelle: Umweltbundesamt, 2019).....	38
Tabelle 10: ÖV-Mindestangebot (Quelle: Land Steiermark, 2016).....	61
Tabelle 11: Bedienniveaus im regionalen Linienbusverkehr (Kurspaare).....	66
Tabelle 12: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz – Freiland (Quelle: Land Steiermark (2024)).....	69
Tabelle 13: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz – Ortsgebiet (Quelle: Land Steiermark (2024))	70
Tabelle 14: Glossar	83

Verwendete Unterlagen

Daten

LAND STEIERMARK (2022): Bevölkerungsentwicklung der Region Obersteiermark West 2010-2050 (jeweils zum Stichtag 1.1.), Datenquelle: Statistik Austria, Gemeindebevölkerungsprognose 2022, Bearbeitung und Berechnung: A17 – Referat Statistik und Geoinformation, aus Mail vom 09.12.2022

LAND STEIERMARK (2022): Pendlerdaten 2021, Datenquelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2020, Arbeitsmarkt Stand 31.10.2021, Bearbeitung und Berechnung: A17 - Referat Statistik und Geoinformation, aus Mail vom 09.12.2022

LAND STEIERMARK (2023): Projektspezifischer Datensatz, enthalten in allen Kartendarstellungen des Berichts; A17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation

LAND STEIERMARK (2023): Landesstatistik Steiermark, Gemeindedaten, Datenquelle: Statistik Austria, AMS, Berechnungen: Landesstatistik Steiermark, A17 – Referat Statistik und Geoinformation

LAND STEIERMARK (2023): Wohnbevölkerung 1.1.2002 bis 1.1.2023 (Gebietsstand 2020), Datenquelle: Statistik Austria, POPREG 1.1.2002 – 1.1.2023, Bearbeitung: A17 – Referat Statistik und Geoinformation.

LAND STEIERMARK (2023): Region Obersteiermark West, Datenquelle: Statistik Austria, Bearbeitung und Berechnung: A17 – Referat Statistik und Geoinformation

LAND STEIERMARK (2023): Landesstatistik Steiermark, Bezirk Murtal, Datenquelle: Statistik Austria, AMS, Berechnungen: Landesstatistik Steiermark, A17 – Referat Statistik und Geoinformation, Aktualisiert am 12.10.2023 (Gebietsstand 2020)

LAND STEIERMARK (2023): Landesstatistik Steiermark, Gemeindedaten, Datenquelle: Statistik Austria, AMS, Berechnungen: Landesstatistik Steiermark, A17 – Referat Statistik und Geoinformation, Aktualisiert am 12.10.2023 (Gebietsstand 2020)

LAND STEIERMARK (2023): Erwerbstätige und Pendler 2021, Steirische Statistiken, Heft 9/2023, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation, Graz, im November 2023

STATISTIK AUSTRIA (2023): Volkszählung 2021, Stichtag 31. Oktober. Erstellt am 17.07.2023.

GIP (2023): Graphenintegrations-Plattform, Verkehrsnetz Österreich inkl. Information zu Verkehrsbedeutung, (www.gip.gv.at)

Online-Dienste

GIS-Steiermark (gis.steiermark.at)

Google Maps (maps.google.at)

Fahrplanauskunft: Verbund Linie BusBahnBim

Basiskarte

ESRI (2023): Weltweite topographische Karte, Quellen: Esri, DeLorme, HERE, TomTom, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster

NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hongkong), swisstopo, MapmyIndia und die GIS-Anwender-Community

Literatur

BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS, BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2018): #mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie.

BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS (2019) (Hrsg.): Systematik Österreich Radrouten, Wien, 25.03.2019

BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Nachhaltig – resilient – digital.

BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2024): Inneralpiner Fernverkehr in Österreich ab Dezember 2025

DIE NEUE VOLKSPARTEI / DIE GRÜNEN: Regierungsprogramm 2020 – 2024. Aus Verantwortung für Österreich.

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

LAND STEIERMARK (2008): Das Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+. Wege in die Zukunft. Fachabteilung 18A, Gesamtverkehr und Projektierung

LAND STEIERMARK (2009): Landesentwicklungsprogramm – Verordnung und Erläuterung. LGBl. Nr. 75/2009. Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung

LAND STEIERMARK (2011): Regionales Verkehrskonzept Obersteiermark-West. Fachabteilung 18 Gesamtverkehr und Projektierung. Inhaltliche Bearbeitung: verkehrplus GmbH

LAND STEIERMARK (2016): Regionales Entwicklungsprogramm (REPRO) für die Region Obersteiermark West, Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 17

LAND STEIERMARK (2016) (Hrsg.): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

LAND STEIERMARK (2016): Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030. Abteilung 15 Energie, Wohnbau, Technik

LAND STEIERMARK (2016): Bundesweite ÖV-Standards für Österreich im Regionalverkehr, Präsentation von DI Bernhard Breid im Rahmen der LAVAK-Grundausbildung, 19.10.2016

Land Steiermark (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Dezember 2016

LAND STEIERMARK (2017): Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030. Abteilung 15 Energie, Wohnbau, Technik

LAND STEIERMARK (2018) (Hrsg.): Mobilitätskennzahlen Steiermark - Steiermark unterwegs 3013/2014, ÖV-Güteklassen Steiermark, Jänner 2018

LAND STEIERMARK (2019): Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025. Strategien und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf steirischen Straßen. Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

LAND STEIERMARK (2019): Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz, aus Mail vom 24.01.2019

LAND STEIERMARK (2023): Straßenverkehrsunfälle – Bezirke.
<http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12708959/141979459/>, Zugriff 03.10.2023

GESETZ ÜBER DEN TOURISMUS IN DER STEIERMARK 1992, i.d.g.F. (Oktober 2023)

ÖROK (2022): ÖROK-Regionalprognosen, 2021 bis 2050: Bevölkerung, Wien im April 2022.

PLANUM (2018): Mobilitätskonzept Mikro-ÖV Obersteiermark West, in Auftrag des Regionalmanagement Obersteiermark West GmbH, Zeltweg im November 2018

REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH (2014): Radverkehrsstrategie Steiermark, in Zusammenarbeit mit Land Steiermark, Juni 2014

ROSINAK & PARTNER et al. (2021): Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027 Murau Murtal, ROSINAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH

UMWELTBUNDESAMT (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030

UMWELTBUNDESAMT (2022): Transition Mobility 2040. Entwicklung eines Klima- und Energieszenarios zur Abbildung von Klimaneutralität im Verkehr 2040.

VERKEHRPLUS (2014): Masterplan – Europäische Modellregion für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum, Ergebnis des interregionalen Leaderprojekts: „Die Zukunft der Murtalbahn zwischen Biosphäre und Energiemodellregion“, im Auftrag der Holzwelt Murau und dem Regionalverband Lungau, Murau und Mauterndorf im Juni 2014

VERKEHRPLUS (2018): Multimodal auf Schiene durch die westliche Obersteiermark, im Auftrag der Regionalmanagement Obersteiermark West GmbH. Graz

VERKEHRPLUS (2018): Verkehrskonzept Murtalbahn Fahrgastpotenziale – im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, A16, Graz im August 2018

VERKEHRPLUS (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal, Endbericht, Graz im April 2021

VERKEHRPLUS (2021): Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal, Endbericht, Graz im April 2021



verkehrplus GmbH

Elisabethnergasse 27a
A-8020 Graz

www.verkehrplus.at

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at