

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Obersteiermark West

Kurzbericht Mai 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
Elisabethinergasse 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, Kurzbericht, im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Graz im April 2024

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Status: Kurzbericht
Datum: Mai 2024

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	3
1 AUSGANGSSITUATION	4
1.1 Regionsprofil Obersteiermark West.....	4
2 DER REGIONALE MOBILITÄTSPLAN, EINE MOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR DIE OBERSTEIERMARK WEST	7
3 KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR.....	10
3.1 Radverkehr	10
3.2 Öffentlicher Verkehr	13
3.3 Motorisierter Individualverkehr	18
4 HANDLUNGSFELDER	24
4.1 Aktive Mobilität.....	24
4.2 Öffentlicher Verkehr	26
4.3 Straßenverkehr	28

1 Ausgangssituation

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

Das im Jahr 2011 erstellte regionale Verkehrskonzept (RVK) Obersteiermark West diente bisher als Grundlage für sämtliche verkehrliche Entwicklungen in der Region.

Der Regionale Mobilitätsplan Obersteiermark West stellt nun die aktualisierte **Strategie zur Entwicklung der Mobilität in einer Region als Produkt einer neuen, abgestimmten und gemeinsamen Denk- und Arbeitsweise dar**. 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.

1.1 Regionsprofil Obersteiermark West

Die Region Obersteiermark West setzt sich aus dem Bezirk Murau und dem Bezirk Murtal zusammen.

1.1.1 Fakten zur Region Obersteiermark West

- 34 Gemeinden (Bezirkshauptstädte Murau und Judenburg)
- Fläche rund 3.050 km²
- Lage im Alpengebiet – Flusslauf der Mur – inneralpines Becken Aichfeld – Siedlungen in Tal- und Beckenlagen
- rd. 99.000 EW (12% der steirischen Wohnbevölkerung)
- Bevölkerungsreduktion zwischen 2010 und 2023: 4,8%
- prognostizierte Bevölkerungsreduktion bis 2030: 4,5%
- Bevölkerungsdichte 32 EW pro km² (202 EW pro km² Dauersiedlungsraum)
- Arbeitsplätze in der Region Obersteiermark Ost für 39.500 Personen (64% tertiärer Sektor, 31% sekundärer Sektor, 5% primärer Sektor)
- Tourismus: ca. 1.6 Mio Nächtigungen und 3,9 Tage durchschnittliche Aufenthaltsdauer (2022)

1.1.2 Verkehrliche Ausgangslage

Der Modal Split in der Region Obersteiermark West (► Abbildung 1) 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.

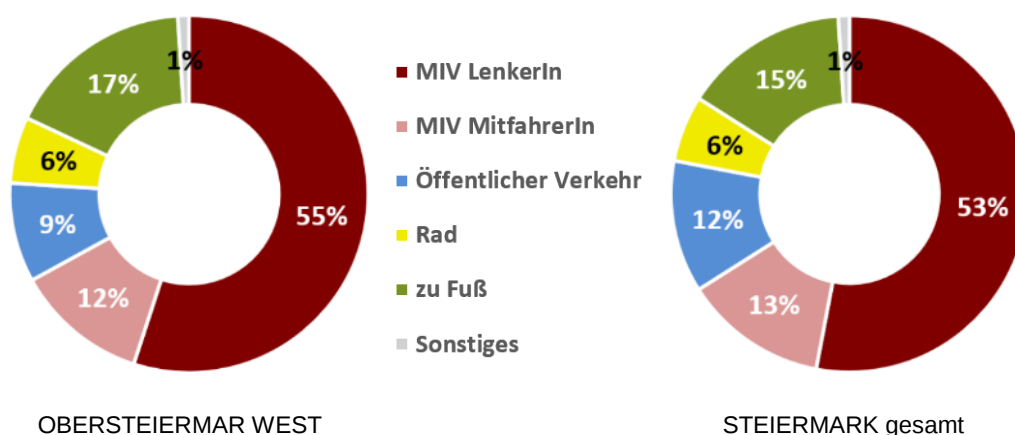


Abbildung 1: Modal Split Werktag (Mo-Fr)

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 vor. Das bestehende, überregionale Radroutennetz stellt ein wichtiges Grundgerüst des Ausflugs- und Tourenradverkehrs dar. Zur Verbesserung des Bestandes und Entwicklung und Weiterentwicklung der touristischen Radrouten liegt in der Region Obersteiermark West eine Freizeitradverkehrsstrategie vor.

Die hochrangige Infrastruktur des **Schienenverkehrs** (ÖBB-Infrastruktur AG) verläuft entlang des Murtals im östlichen Teil der Region. Die Infrastruktur der „Murtalbahn“ verläuft durch das westliche Murtal. Der Fernverkehr, der die Region durchquert, verläuft auf der Achse Wien-Villach im 2-Stunden-Takt. Der Nah- und Regionalverkehr in der Region wird durch die S-Bahn (S8) im Stundentakt und als Regionalverkehr im 2-Stunden-Takt sowie durch die Murtalbahn (R630) im 2-Stunden-Takt bedient.

Entlang von Bahnachsen schafft der **Linienbusverkehr** ergänzende Verbindungen zwischen Siedlungskernen. Abseits der Bahnachsen stützt sich die Bedienqualität des Öffentlichen Verkehrs auf den Linienbusverkehr mit bedarfsgerechten Kursintervallen. Das Murtal zwischen Unzmarkt und Tamsweg 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.

Der **städtische Linienbusverkehr** (Stadtverkehr Aichfeld in den Gemeinden Judenburg, Knittelfeld, Zeltweg, Spielfeld und Fohnsdorf) bietet auf lokaler Ebene städtische Bedienqualität.

Für die Region Obersteiermark West liegt das Mobilitätskonzept **Mikro-ÖV** Obersteiermark West vor, 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.

Der **motorisierte Individualverkehr** (mIV) stützt sich auf ein qualitatives Straßennetz zur über-/regionalen Erschließung. Die Region ist über die Schnellstraße Murtal Schnellstraße S36, 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. Das Netz an Landesstraßen schafft weitere Verbindungen in umliegende Regionen, sowie die innerregionale Erschließung.

Verkehrssicherheit: In der Region Obersteiermark West ereignen sich im Straßenverkehr jährlich rund 360 Unfälle mit Personenschaden. Im langjährigen Schnitt über die Jahre 2013-2022 zeigt die Entwicklung einen gemäßigten Rückgang der Unfälle von 3%. 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).

1.1.3 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.

- Weißbuch Verkehr
- Pariser Klimaschutzabkommen
- Green Deal der Europäischen Kommission
- Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- österreichische Klima- und Energiestrategie (#mission2030)
- Sachstandsbericht Mobilität
- Regierungsprogramm 2020-2024
- Transition Mobility 2040 - Entwicklung eines Klima- und Energieszenarios zur Abbildung von Klimaneutralität im Verkehr 2040 des österreichischen Umweltbundesamtes
- Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+
- Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+
- Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025

- Mikro ÖV-Strategie Steiermark
- Radverkehrsstrategie Steiermark 2025
- Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+
- Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030
- Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030
- Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) Obersteiermark West (auf Basis des Landesentwicklungsprogramms)
- Regionale Entwicklungsstrategie 2021-2027 Murau Murtal

2 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.

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.

3 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Kategorisierung der Verkehrsnetze beschreibt Ausbau- bzw. Angebotsstandards in verschiedenen Bereichen. Die funktionalen Zusammenhänge werden durch die Netzkategorisierungen abgebildet und entsprechend der festgelegten Zielsetzungen entwickelt. Die Kategorisierungen stellen die in Kooperation des Landes Steiermark und der Region Obersteiermark 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 Gesamtverkehrskonzepts folgend erstellt.

3.1 Radverkehr

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

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

3.1.1 Alltagsradverkehr

Für den Alltagsradverkehr wurden Potentialräume 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 Murtal Konzepte und Pläne zur Umsetzung ausgearbeitet.

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

3.1.2 Freizeit- und Tourismusradverkehr

Für die Kategorisierung der Radrouten auf österreichischer Ebene mit Anteil an der Region Obersteiermark 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.

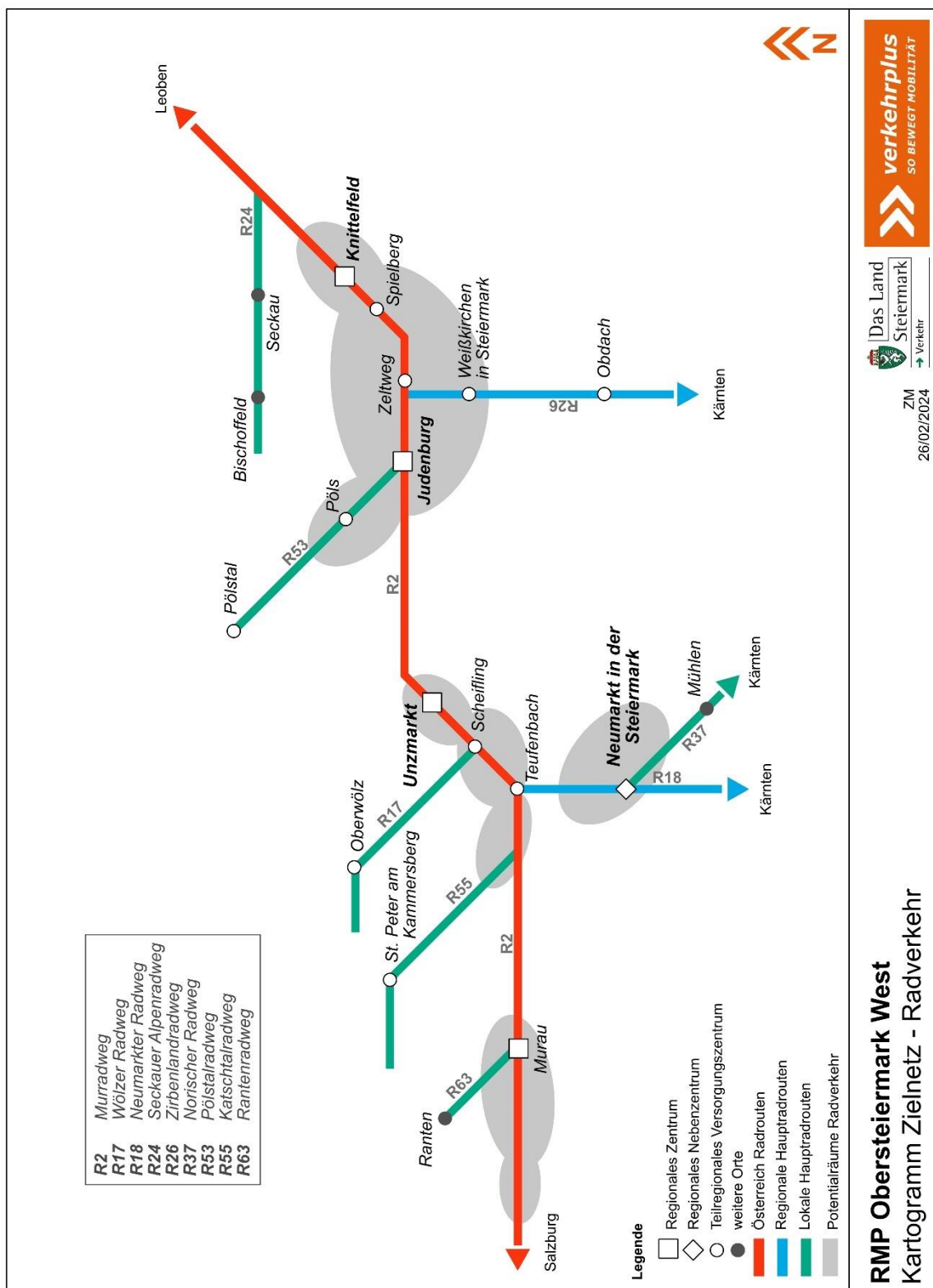


Abbildung 2: Netzkategorisierung (Zielnetz): Radverkehr (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

3.2 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.

3.2.1 Zielangebot

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

- **Schienenverkehr**

Im **Zielfahrplan 2025+** wird ab Eröffnung der Koralmbahn (Dezember 2025) auf der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Klagenfurt und Bruck an der Mur der Fernverkehr (Interregio-Züge, IR) im Stundentakt verkehren (► Abbildung 3). 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 Zweistudentakt. Die Machbarkeit eines Studentakts 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 Studentakt 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.

- **Linienbusverkehr**

Der regionale Linienbusverkehr (RegioBus) umfasst das zukünftige Angebot auf bestehenden Achsen (► Abbildung 4), das entsprechend der Bedienniveaus des Landes Steiermark in vier Kategorien gegliedert wurde (► Tabelle 1). Die Kategorisierung erfolgte in Abstimmung mit dem Bedarf und dem Angebot des Schienenverkehrs.

- 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.

Tabelle 1: 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 Ergänzungssachse	5 + bedarfsorientierter Verkehr	2 + bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr
Bedarfsorientierter Verkehr	Schülerkurse + bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr	bedarfsorientierter Verkehr

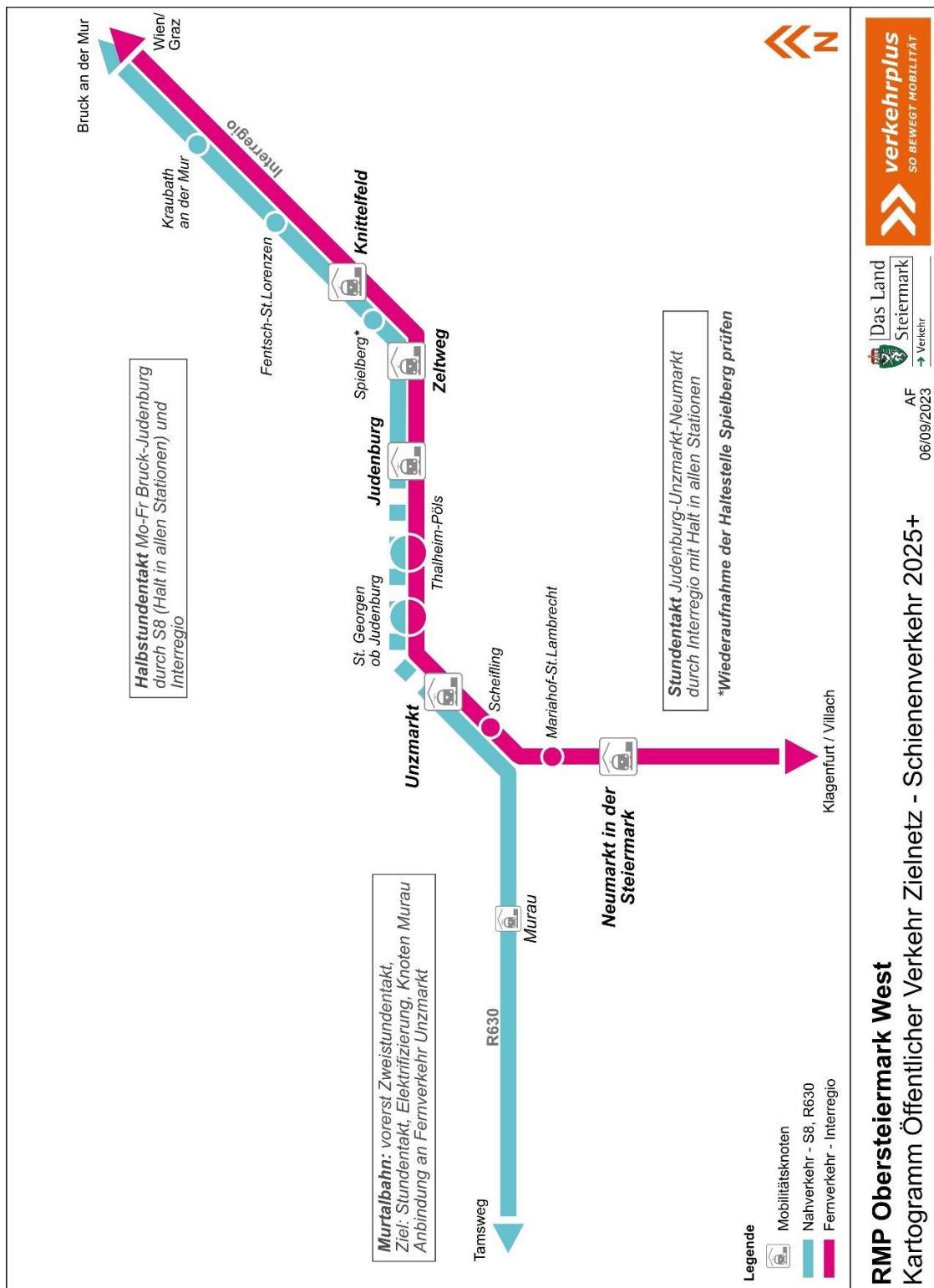


Abbildung 3: Schienen-Regional- und Fernverkehr Obersteiermark West (S-Bahn, RegioBahn, InterRegio und Fernverkehr) - Zielnetz, (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

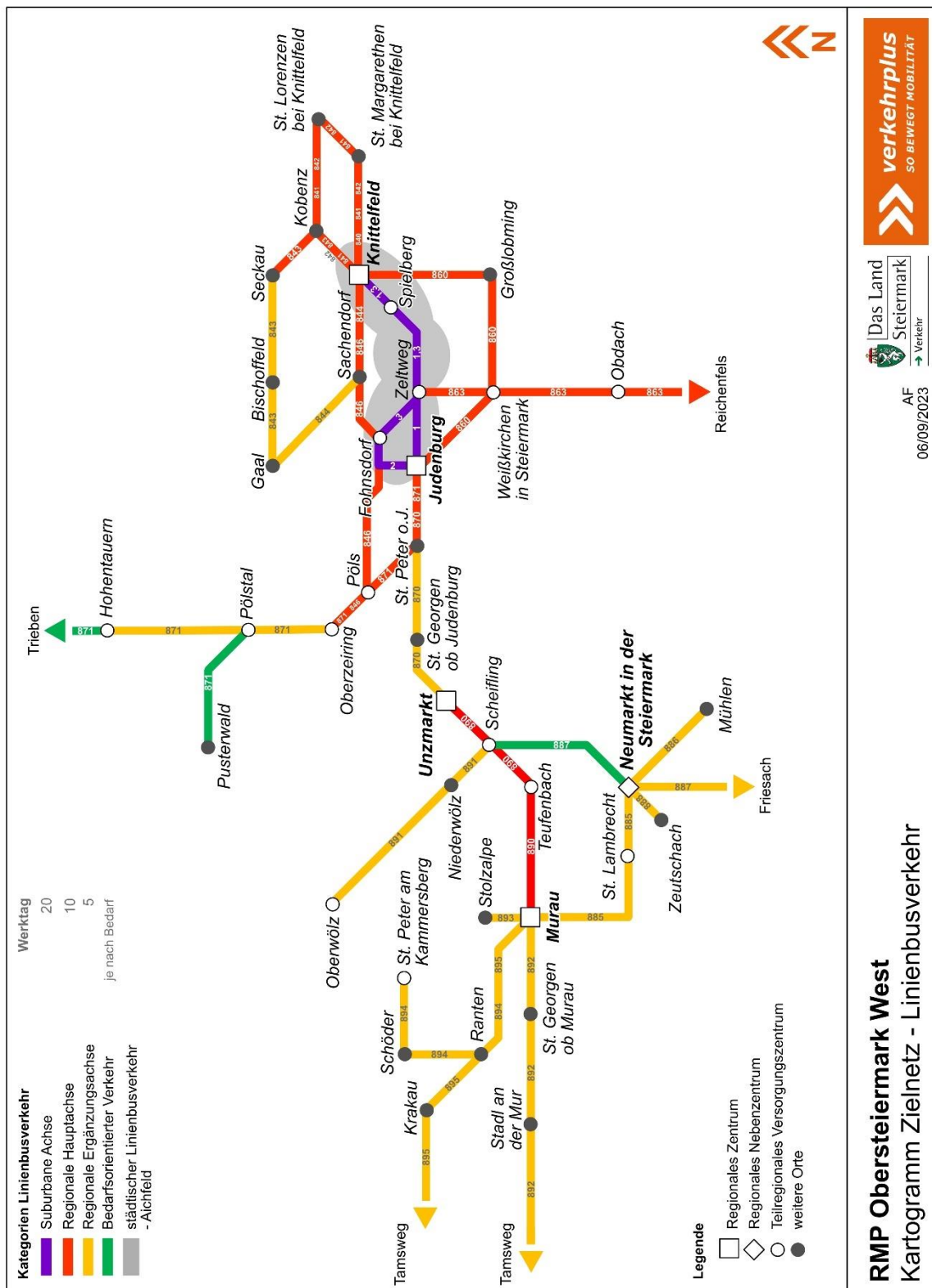


Abbildung 4: Linienbusverkehr (RegioBus) – Zielnetz (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Methodische Grundlage zur Kategorisierung der Landesstraßen ist die jeweilige Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten. 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:

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 5, ► Abbildung 6 und ► Abbildung 7 zu entnehmen.

Tabelle 2: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im 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	1 transnationales Netz	2 zentralörtliches Netz	2 zentralörtliches Netz	3 regionales Netz	4 Gemeindeverbindungen	4 Gemeindeverbindungen
FRC	Schnellstraße oder Autostraße (Bundesstraßenverordnung)	Vorrangstraße, Autostraße anstreben		Vorrangstraße		
Straßen-Typ						
Instandhaltungs-Kategorie lt. EMS**	I			II	III	
functional road class FRC (GIP)	1	2		3	4	
Ortsgebiet	nein	Umfahrungen anstreben				
Fahrbahn	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	ja		
Anbindungen	nein	nur über bestehende Knoten mit Gemeindestraßen bzw. öffentliches Gut ***	über bestehende Knoten, Gemeindestraßen oder öffentliches Gut anstreben ***	entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen		
Knotentyp	planfrei	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich		plangleich, KVA oder VLSA möglich		
V _{zul} [km/h]	100	100 (50-70 im Bereich von Knoten)		80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)		
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80	60-75	50-70	50-60	40-50
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleichler Fußgängerquerung	Busbucht 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, Radfahr- oder Mehrzweckstreifen oder Mischverkehr	
Bemautbarkeit	ja	nur im Rahmen einer flächendeckenden Straßenbemautung				

* 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 autokomparativen Straßenabschnitten kann lt. Einleitungsmanagement Straße (EMS) eine höhere Kategorie erforderlich sein.
*** Für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zufahrten erfolgen sollen oder nur über private Zufahrten erreichbar sind, sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Aufschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Tabelle 3: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz – Ortsgebiet (Quelle: Land Steiermark (2024))

Ziel-Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *

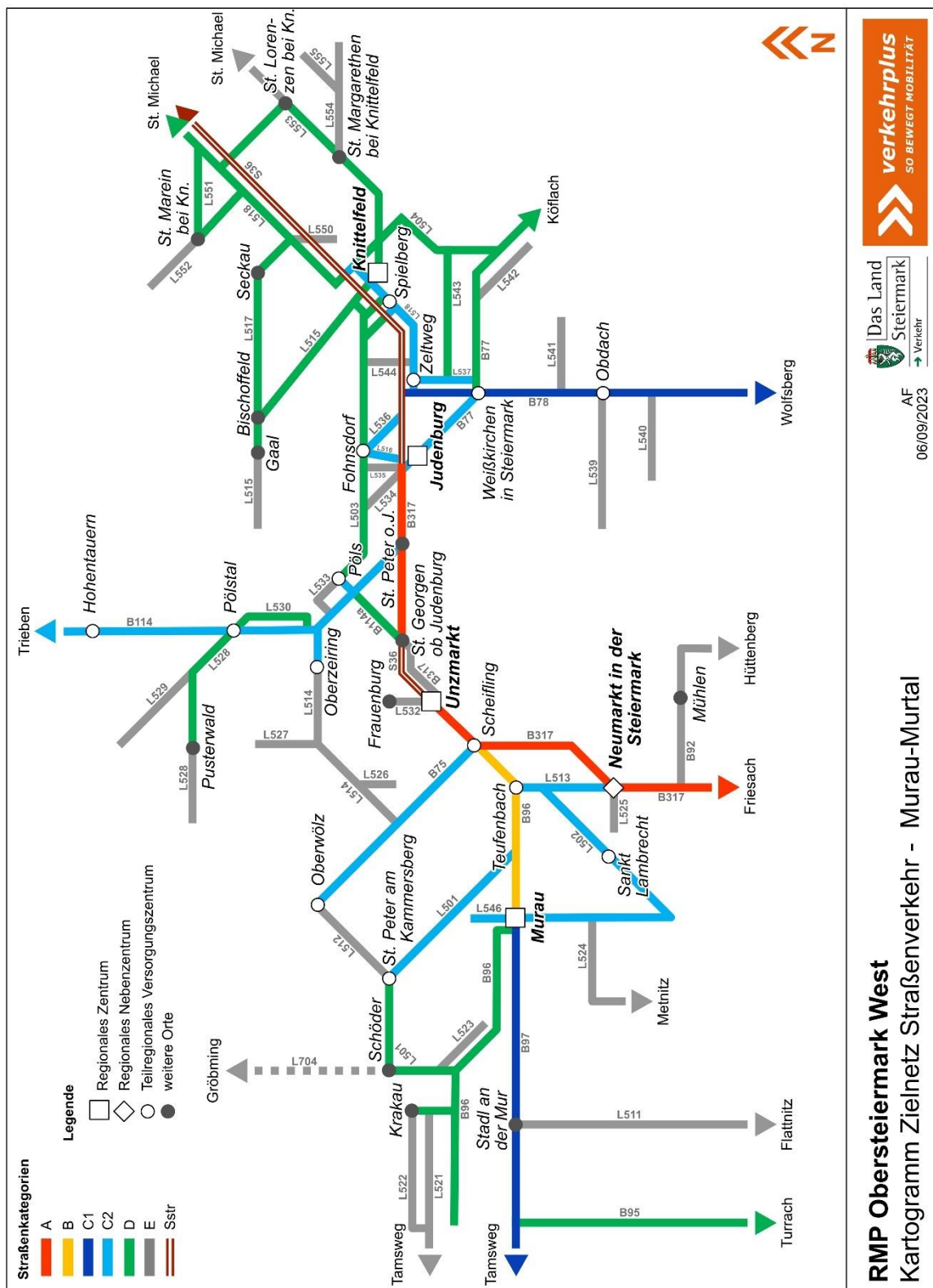
Ortsgebiet							
	A	B	C1	C2	D	E	
Kategorie							
Verbindungsfunktion		durchleiten, verbinden	verbinden		verbinden, erschließen	erschließen	
Fahrbahn		2- bis 4-streifig			2-streifig		
Knoten		niveaugleich, niveaufrei möglich		niveaugleich			
Vorrangregelung STVO		Vorrangstraße			keine Vorgabe		
untergeordnete Einmündungen		richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten anstreben	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					flächenhafte Bemautung möglich		
Busverkehr			Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht, Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht, Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen im Mischverkehr, bei Staugefährdung in Busspuren		Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr
Straßenbahnverkehr			selbstständiger Gleiskörper		selbstständiger Gleiskörper anstreben		
Fußverkehr				vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Fußweg			

Bereiche in Ortsgebieten mit besonderem Schutzbedürfnis ****

Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungsfunktion		durchleiten, verbinden		verbinden, erschließen		
Fahrbahn		2-streifig		2-streifig oder Begegnungszone ohne Niveauunterschiede		
Knoten			niveaugleich			
Vorrangregelung STVO		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 Busbucht, Mischverkehr vom KFZ-Verkehr baulich getrennter Fußweg		Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr		
Fußverkehr				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.

**** Stadt(teil)- und Ortskerne, Haupt- und Kirchenplätze, Umfeld von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Pflege- und Seniorenheimen, Gaststätten und sonstigen Gebieten oder Aufenthaltsräumen mit hohem Aufkommen im Fuß- und/oder Radverkehr



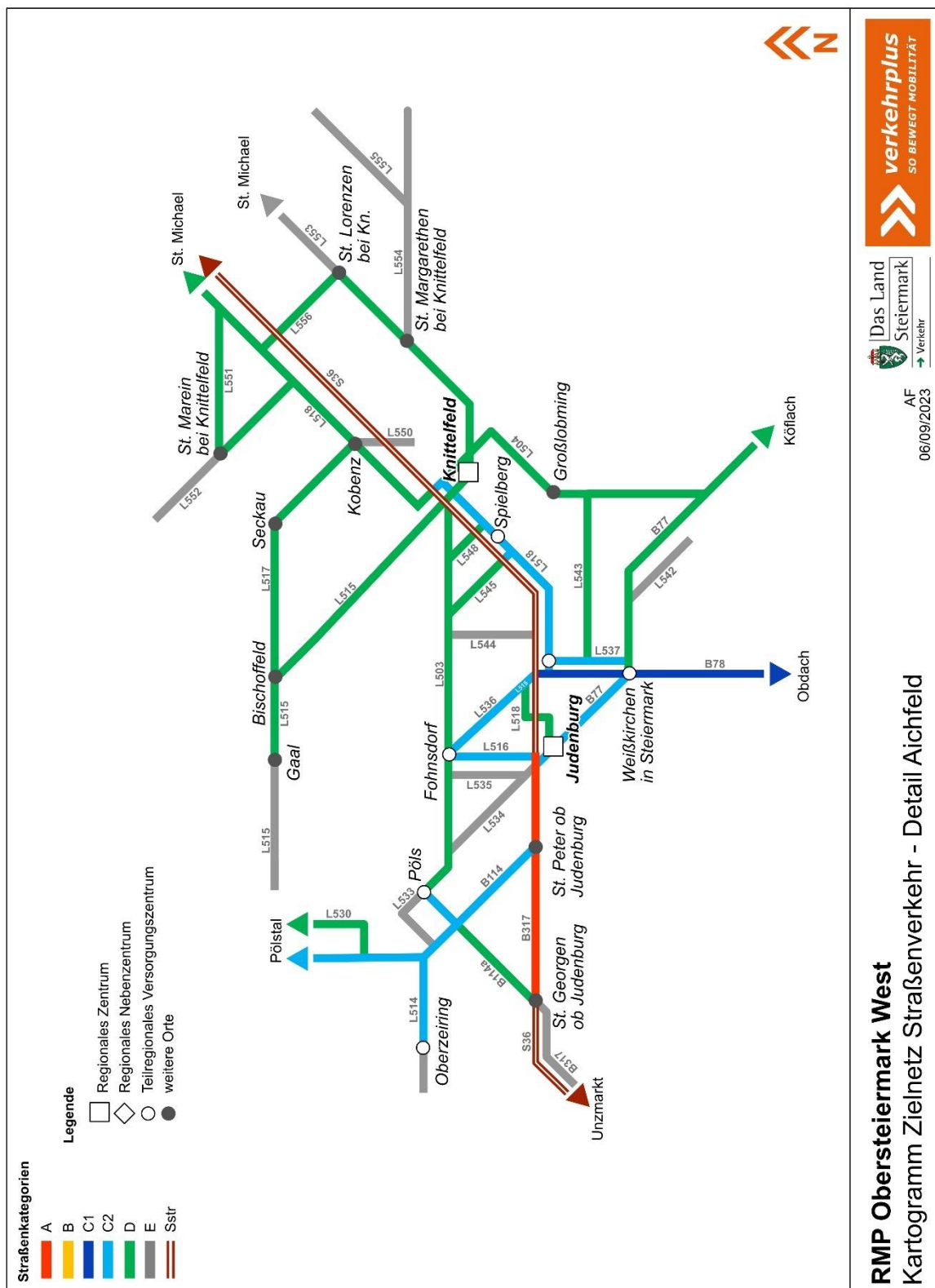


Abbildung 6: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Detailansicht Aichfeld (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

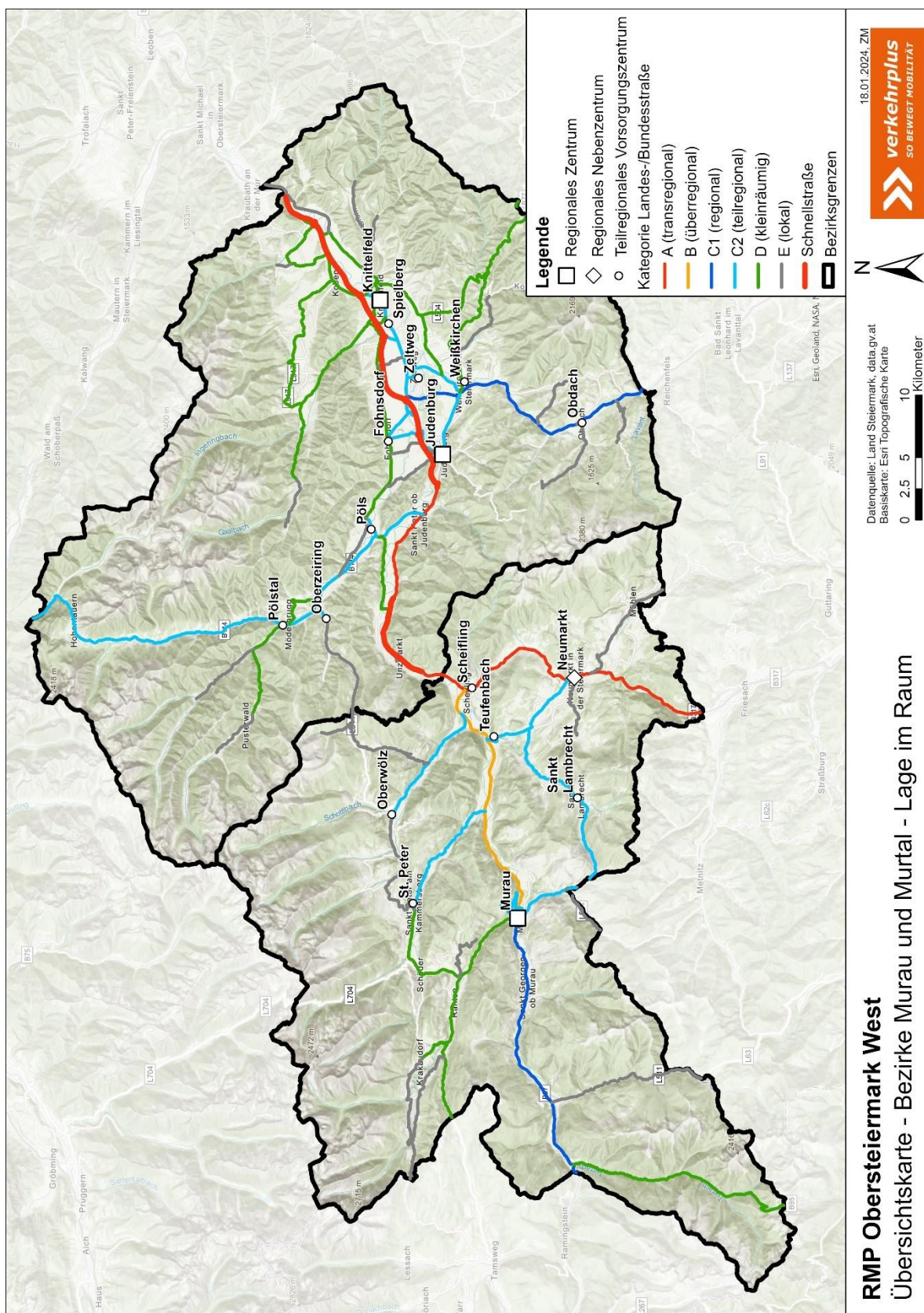


Abbildung 7: Landesstraßen - Netzkategorisierung - Zielnetz – Kartendarstellung, (Datenquelle: Land Steiermark (2023), GIP (2023); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2024)

4 Handlungsfelder

Zukünftige Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote haben sich an die Mobilitätsstrategie für die Obersteiermark West samt den dazugehörigen Leitsätzen zu orientieren bzw. sind damit im Einklang umzusetzen. Insbesondere die Netzkategorisierungen im Bereich Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr (► Kapitel 3) geben einen gemeinsam entwickelten Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark vor.

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

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at