

## AUFGABENSTELLUNG

Mit der Erstellung des RVK G-GU wird einer langjährigen Forderung der Region entsprochen: Durch einen **integrativen Ansatz zwischen Verkehrs- und Raumplanung** sowie einer intensiven Zusammenarbeit mit den Regions- und GemeindevertreterInnen sowie der Kernstadt Graz stellt sich die Region den künftigen Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität.

Im Sinne eines **integrativen Planungsansatzes** wurde das Verkehrskonzept **verkehrsmittelübergreifend** (Öffentlicher, nichtmotorisierter und motorisierter Verkehr) erarbeitet. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Maßnahmen und Bauprogramme sowie das Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) der neu definierten Planungsregion Steirischer Zentralraum (Bezirke Graz, Graz-Umgebung und Voitsberg).

## AUSGANGLAGE UND ANALYSE

Der Planungsraum, insbesondere der Kernraum Graz, hat sich in den letzten Jahrzehnten als Hauptwirtschaftsraum der Steiermark etabliert. Seit der EU-Erweiterung 2004 wird die günstige Position als mitteleuropäische Region mit starker Bindung Richtung Südosten vermehrt von Politik und Bevölkerung als Chance wahrgenommen (z.B. Technologieachse Graz – Maribor, Baltisch-Adriatische Achse, Vernetzung mit Westungarn).

In der Regionalanalyse sind ausgehend von verkehrsrelevanten Einflussgrößen in der Region (wie z.B. Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung) verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sowie Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene dargestellt.

In der Verkehrsanalyse wurden die vorhandene Qualität und die Erreichbarkeiten für die Verkehrsarten abgebildet.

## FUNKTIONSKONZEPT UND FUNKTIONALE BEWERTUNG DES VERKEHRSNETZES

Das Funktionskonzept und die funktionale Bewertung des Verkehrsnetzes Graz und Graz-Umgebung orientieren sich an den Zielvorgaben der Regionalplanung bzw. einer umweltschonenden Aufgabenteilung für die Verkehrsträger.

Das **Funktionskonzept** legt auf der Basis des REPRO und einer abgestimmten Raum- und Verkehrsentwicklung die zukünftige Siedlungsentwicklung fest, welche Verdichtungsgebiete vorrangig in den Einzugsgebieten der S-Bahn-Haltestellen vorsieht.

Die **funktionale Bewertung des Verkehrsnetzes** repräsentiert die verkehrsmittelunabhängige Bedeutung der Verkehrsbeziehungen zwischen Siedlungsstandorten und Zentralen Orten, Freizeit-, Tourismus- und Wirtschaftsstandorten bzw. deren Erreichbarkeiten.

## ENTWICKLUNGSSZENARIEN

Zur Abbildung der Verkehrsentwicklung für den Prognosehorizont 2021 wurden die Szenarien **"Trend"** sowie **"Raum und Umwelt"** gegenübergestellt.

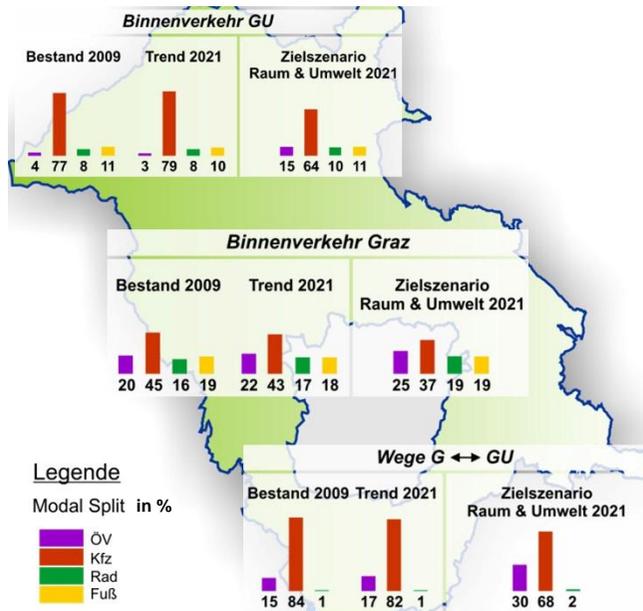
Bei Fortschreibung der Trends in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist in Graz und im suburbanen Raum von Verkehrssteigerungen insbesondere beim motorisierten Individualverkehr auszugehen.

Im **Zielszenario "Raum und Umwelt"** wird vom Einhalten der Umweltstandards im Verkehrsbereich ausgegangen. Eine Verringerung der Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr von rd. 10% ist mit der Entwicklung von kompakten Raumstrukturen und der Angebotssteigerung im Öffentlichen Verkehr erreichbar. Mit diesem Zielszenario ist auch der Paradigmenwechsel **"nicht mehr die Infrastruktur folgt der Siedlungsentwicklung, sondern die Siedlungsentwicklung muss an die ÖV-Infrastruktur gekoppelt werden"** erforderlich.

## REGIONALES VERKEHRSLEITBILD

Im Regionalen Verkehrsleitbild einigen sich die regionalen Entscheidungsträger (Gemeinden des Bezirkes Graz-Umgebung, die Landeshauptstadt Graz und das Land Steiermark) auf folgende Leitsätze:

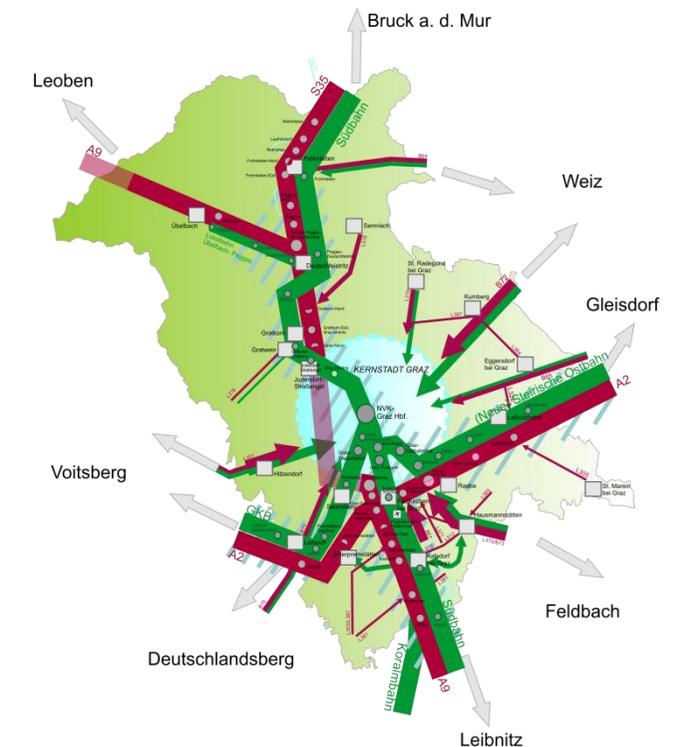
- Sicherung einer fairen Mobilität
- Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität
- Sicherung der Finanzierbarkeit des regionalen Verkehrssystems



## Leitsatz Mobilität

Die regionalen Entscheidungsträger tragen eine gemeinsame, über Gebietskörperschaften hinaus gehende Verantwortung für das Verkehrsgeschehen im Planungsraum und verpflichten sich zur **Sicherung einer fairen Mobilität** mit gleichen Mobilitätschancen für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Dem sich abzeichnenden Paradigmenwechsel in der verkehrspolitischen Haltung der regionalen Akteure ist durch weitere Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie des nicht motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen.



## Leitsatz Umwelt

Die regionalen Entscheidungsträger bekennen sich, im verkehrspolitischen Bereich die gesetzlichen Umweltstandards für Lärm und Luftschadstoffe einzuhalten, um einen relevanten Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität im steirischen Zentralraum zu leisten.

## Leitsatz Finanzierung

Die regionalen Entscheidungsträger bekennen sich zur Anwendung von Finanzierungsmodellen und -instrumenten, durch die eine Umsetzung einer zukunftsfähigen regionalen Verkehrspolitik gesichert wird. Gesamtwirtschaftliche sowie umwelt- und energiepolitische Zielsetzungen ist der Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Zielen und Interessen zu geben.

## Kategorisierung der Verkehrsnetze

Die Grundlage der Kategorisierungen bildet die funktionale Bewertung des Verkehrsnetzes.

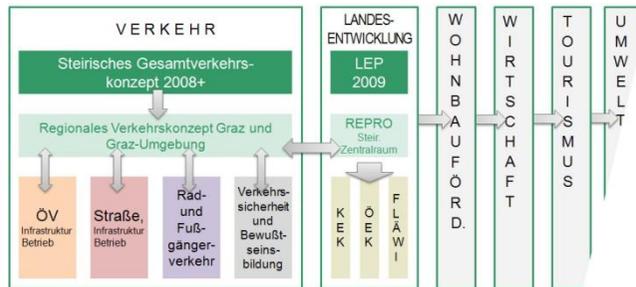
Die Kategorisierung des Landesstraßennetzes gliedert sich in fünf Stufen, welchen unterschiedliche anzustrebende Ausbauqualitäten und Anforderungen in Ortsgebieten bzw. städtischen Ballungsräumen und außerorts zugeordnet sind. Der bestehende Ausbauzustand des Landesstraßennetzes wird im Wesentlichen als ausreichend beurteilt.

Aus der Kategorisierung des ÖV-Netzes, den dafür definierten Qualitäten und dem anzustrebenden Ziel-Modal Split leiten sich die erforderlichen ÖV-Kapazitäten ab und erfordern insbesondere in den Korridoren ohne S-Bahnbindung Kapazitätsausweitungen, die deutlich über dem heutigen Angebot und den Mindestanforderungen der Kategorisierung der ÖV-Achsen liegen.

## STRATEGIEN, PRIORITÄTEN UND MASSNAHMEN

Das RVK G-GU stellt das strategische Gerüst für die Maßnahmen- bzw. Bauprogrammerstellung dar. Der Bearbeitungsprozess zur Erarbeitung konkreter Maßnahmenpakete wird auf Korridorbasis insbesondere in den Korridoren ohne S-Bahn-Angebot fortgesetzt.

Weiters ist zur Erreichung der Ziele des RVK G-GU eine Abstimmung der Strategien und Maßnahmen mit komplementären bzw. relevanten Fachbereichen bzw. Landesressorts notwendig.



## Maßnahmen für die Regionalplanung

In der Bearbeitung des REPRO für den Steirischen Zentralraum sollen künftig u.a. Bevölkerungszielzahlen festgelegt und die räumliche Siedlungsentwicklung an den ÖV gekoppelt werden (Verdichtungsbereiche in Haltestelleneinzugsbereichen der S-Bahn und Haupt- sowie suburbanen Linien im Busverkehr).

## Infrastrukturelle und verkehrliche Maßnahmen

Das Fahrplanangebot im **schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn)** im Steirischen Zentralraum ist sukzessive entsprechend der Kategorisierung auf ein umfassendes S-Bahnniveau zu heben.

Das **Busangebot** ist an die zukünftig erforderlichen Kapazitäten anzupassen. Der Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn ist zu minimieren und die regionalen Buslinien sind verstärkt als Zugangsmittel für die S-Bahn einzusetzen.

Im **Öffentlichen Verkehr in Graz** gilt es, den Aus- und Neubau von Nahverkehrsknoten voran zu treiben. Besonderes Augenmerk ist auf kurze Wege zwischen S-Bahn-Haltestellen sowie Regionalbusknoten ins Zentrum bzw. kurze Umstiegszeiten zwischen Regional- und Stadtverkehr zu legen. Das Grazer Straßenbahnnetz ist weiter auszubauen, die Verknüpfungen mit der S-Bahn durch den Ausbau bzw. den Neubau von Nahverkehrsknoten und der Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof weiter zu verbessern und Regionalbusknoten zentrumsnah an den städtischen Verkehr anzubinden.

Für den **Fußgängerverkehr** sind in der örtlichen Raumplanung und der lokalen Verkehrsplanung mit einem dichten Fußwegenetz der Erhalt von kurzen Wegen bzw. die Verbesserung der Durchlässigkeit zu gewährleisten.

Das derzeit hauptsächlich auf den Freizeitverkehr ausgerichtete **Radwegenetz** ist auf die Bedürfnisse im Alltagsverkehr zu erweitern, entsprechend der Kategorisierung auszubauen und durch Netzergänzungen zu komplettieren.

Die Bereitstellung ausreichend dimensionierter **Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen** im Umfeld der Haltestellen von S-Bahn sowie Haupt- und suburbanen Buslinien ist zur Stärkung des intermodalen Verkehrs erforderlich. Oberste Priorität haben quellenah Standorte an S-Bahn-Haltestellen.

Im **Landesstraßennetz** liegt der Handlungsschwerpunkt in der Instandhaltung des Landesstraßennetzes und dem Ausbau im Zusammenhang mit Businfrastruktur. Als vorrangige Aus- und Neubauprojekte gelten die Bauvorhaben St.-Peter-Hauptstraße, Ortsumfahrung Hausmannstätten, Südgürtel, die Landesstraßenanbindungen an das ASFINAG-Bauvorhaben A2-Knoten Ost, die A2-Anschlussstelle Hart, die Kreuzung Bachwirt und die Verlegung der L 381.

## Leitbild des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes: bewusst behutsam bewegen

Ganzheitliches Denken umfasst in der Verkehrsplanung auch die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Im Zentrum der zukünftigen Strategien stehen die Parameter Erreichbarkeit, Grundversorgung, Sicherheit, Verfügbarkeit, soziale, volkswirtschaftliche und umweltmäßige Verträglichkeit sowie Kooperation von Individual- und Öffentlichem Verkehr.

### Impressum

Herausgeber:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
 Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung, DI Alfred Nagelschmid  
 Stempfergasse 7, 8010 Graz

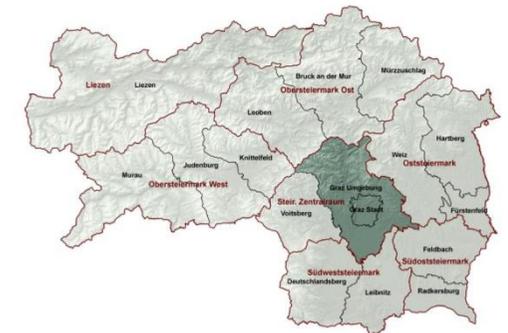
Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung



Graz, Juni 2010



## Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung



Abteilung 18 - Verkehr  
 Abteilung 16 - Landes- und Gemeindeentwicklung