

RVK

Bezirke G-GU



Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung

Kurzfassung



1. Aufgabenstellung und Prozessablauf

Ein Regionales Verkehrskonzept definiert, aufbauend auf die Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes (StGVK 2008+), ein **Leitbild sowie Prioritäten und Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte Regionalverkehrspolitik**.

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

Im Sinne eines **integrativen Planungsansatzes** wurde das Verkehrskonzept **verkehrsmittelübergreifend** (motorisierter, nichtmotorisierter und öffentlicher Verkehr) erarbeitet. Die Ergebnisse werden sowohl in die Bauprogramme für Verkehrsinfrastruktur als auch in die Überarbeitung des Regionalen Leitbildes und des Regionalen Entwicklungsprogrammes (REPRO) für die neu definierte Planungsregion Steirischer Zentralraum (Bezirke Graz, Graz-Umgebung und Voitsberg) eingearbeitet.

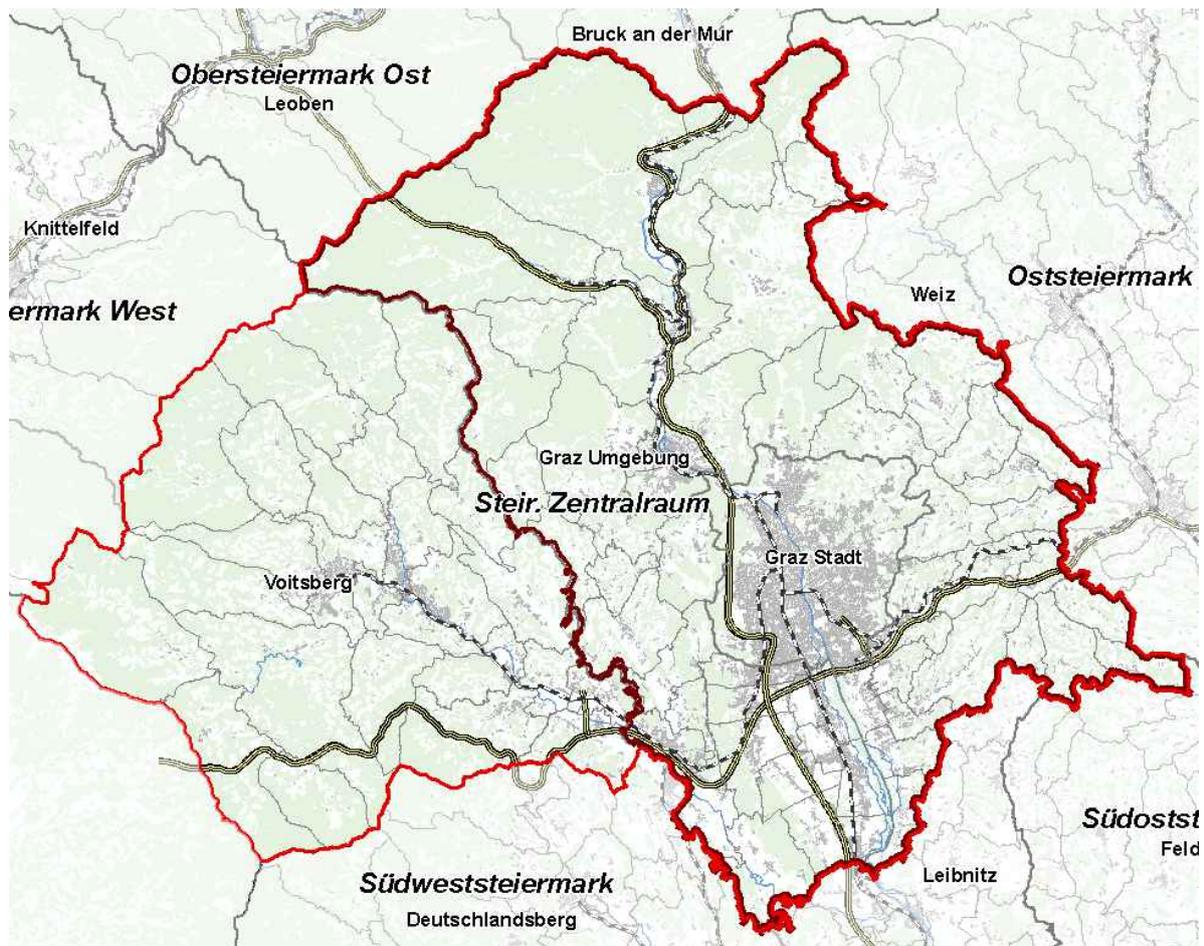


Abbildung 1: Bearbeitungsgebiet Graz und Graz-Umgebung im Kontext zur Planungsregion Steirischer Zentralraum

2. Ausgangslage und Regionalanalyse

Der Planungsraum, insbesondere der Kernraum Graz, hat sich in den letzten Jahrzehnten als Hauptwirtschaftsraum der Steiermark profiliert, sowohl hinsichtlich des Arbeitsplatzangebotes als auch als Wohnstandort. Seit der EU-Erweiterung 2004 wird die günstige Position als mitteleuropäische Region mit starker historischer Bindung Richtung Südosten vermehrt von Politik und Bevölkerung als Chance wahrgenommen. Durch den Auf- und Ausbau diverser transnationaler Verflechtungen versucht die Region positive Entwicklungsimpulse zu setzen (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.

3. Analyse Verkehrsträger

Öffentlicher Verkehr

Die überregionale Erschließung des Planungsraumes erfolgt durch die Südbahn und die in Bau befindliche Koralmbahn. Die regionale Erschließung erfolgt durch die steirische Ostbahn, die Graz-Köflacher Bahn, die Steiermärkischen Landesbahnen und eine Vielzahl von Buslinien, welche den Bezirk in der Fläche erschließen.

Für den Öffentlichen Verkehr wurden die Erreichbarkeit und die Bedienqualität (Level of Service) sowohl für den schienengebundenen als auch regionalen Busverkehr analysiert und dargestellt. Die Gemeinden mit Anschluss an das **Schiennetz** weisen grundsätzlich eine sehr gute bzw. gute Bedienqualität durch das vorhandene ÖV-Angebot auf. In der flächigen Erschließung (**Busverkehr**) sind Defizite vorhanden, da einige Gemeinden des Planungsraumes ohne Mindestbedienung, insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeit (abends, Wochenende), ausgestattet sind.

Nichtmotorisierter Individualverkehr

Der nicht-motorisierte Individualverkehr gliedert sich in **Rad- und Fußgängerverkehr**. Diese werden gemeinhin als die "schwächsten" VerkehrsteilnehmerInnen bezeichnet und verlangen in der Verkehrsplanung besondere Aufmerksamkeit. Während der Fußgängerverkehr vorwiegend von lokaler Bedeutung ist, kann im Radverkehr zwischen lokalem und regionalem Charakter unterschieden werden. Bei Radverkehr mit lokalem Charakter handelt es sich vorwiegend um zielorientierten Alltagsverkehr, wobei durch technische Entwicklungen wie dem E-Bike künftig größere Distanzen und Steigungsstrecken leichter zurückgelegt werden können.

Der lokale Fahrradverkehr wird in Zukunft als Zugangs- bzw. Abgangsverkehrsmittel zum ÖV an Bedeutung gewinnen, da sich durch die Benützung eines Fahrrads die Reisezeiten mit dem ÖV verringern lassen. Die erforderliche Infrastruktur muss teilweise noch zur Verfügung gestellt werden.

Motorisierter Individualverkehr

Die überregionale Erschließung des Bezirkes erfolgt über die **A2 Südautobahn** (Wien-Italien), die **A9 Pyhrnautobahn** (Knoten Voralpenkreuz – Slowenien) und die S35 Brucker Schnellstraße (Knoten Deutschfeistritz – Bruck). Die regionale und die flächige Erschließung erfolgt über ein dichtes Netz von Landesstraßen mit unterschiedlicher Bedeutung. Insgesamt verlaufen etwa 114 km Autobahn und Schnellstraßen, 497 km Landesstraßen B und L in den betrachteten Bezirken.

Für den motorisierten Individualverkehr wurden die Themenbereiche Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit analysiert und dargestellt. Die größten bestehenden Verkehrsbelastungen im Landesstraßennetz sind im Bereich des Grazer Stadtzentrums zu finden, gefolgt von den Einfahrtsstraßen in die Kernstadt Graz.

4. 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: Nur wenn es gelingt diese derzeit noch getrennt agierenden Handlungsfelder intensiv abzustimmen und zu koordinieren, werden die notwendigen verkehrspolitischen Ziele erreicht werden können.

Das Funktionskonzept basiert auf folgenden Grundsätzen

- abgestimmte Verkehrs- und Raumordnungspolitik zwischen der Kernstadt Graz und den Umlandgemeinden;
- forcierte Siedlungsentwicklung entlang des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (S-Bahn) durch Festlegung von Verdichtungsgebieten bzw. anhand der zentralörtlichen Einstufung der Gemeinden;
- Förderung des Umweltverbundes (ÖV / Rad / Fußgängerverkehr) und Ausrichtung auf die Siedlungsschwerpunkte (ÖEK);
- Bündelung des MIV auf Trassen bzw. Netzschlüsse im hochrangigen Straßennetz zur Entlastung der Ortszentren bzw. Wohngebiete;
- Berücksichtigung von regional bedeutenden Naherholungsschwerpunkten durch verstärkte ÖV-Anbindung.

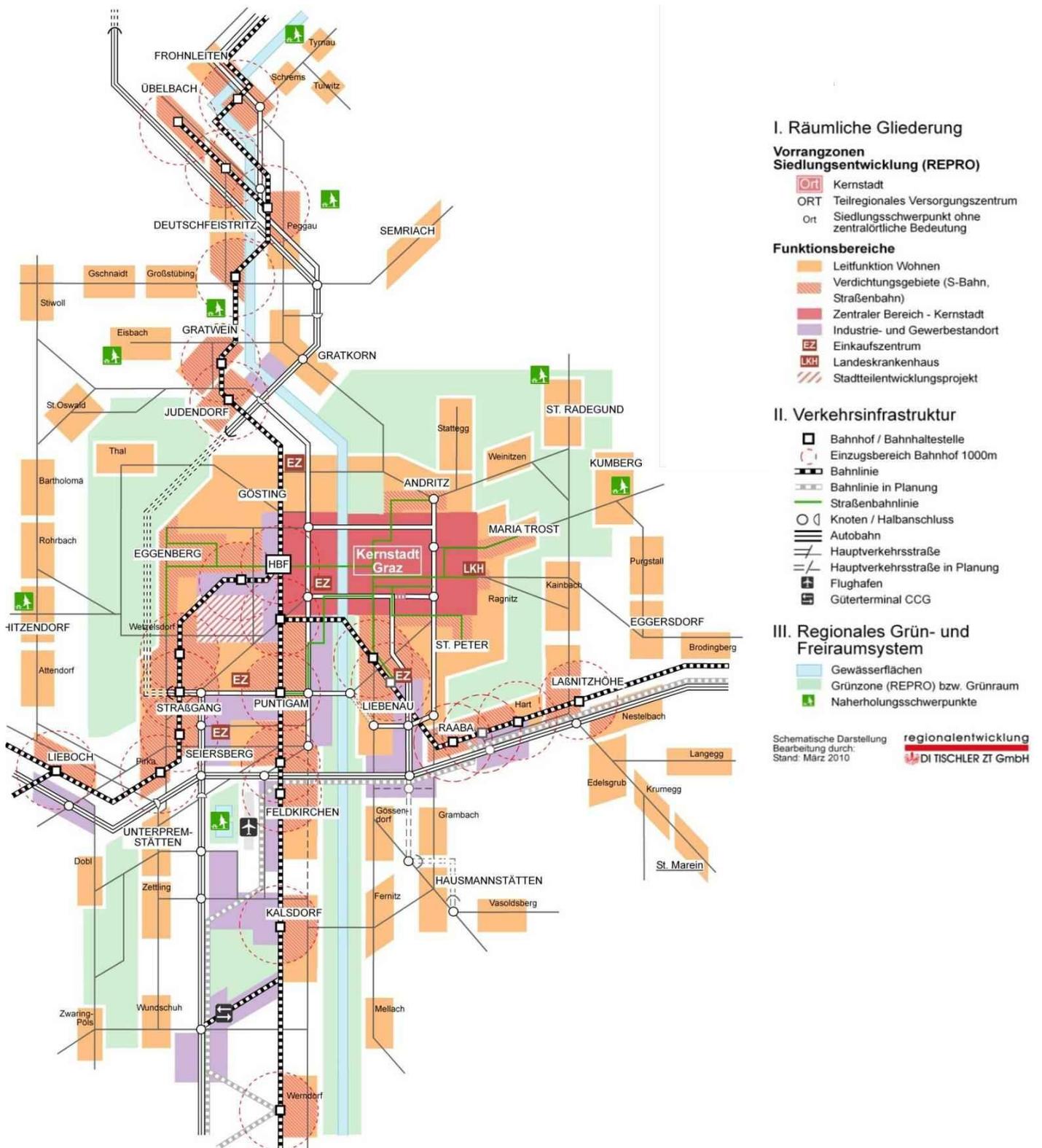


Abbildung 2: Funktionskonzept Graz und Graz-Umgebung

Funktionale Bewertung des Verkehrsnetzes

In der verkehrsmittelunabhängigen Bewertung des Verkehrsnetzes wurden alle Ortsveränderungen des Werktagsnormalverkehrs mittels Bestwegsuche im **"unbelasteten Netz"** umgelegt. Daraus ergibt sich eine Bewertung des Verkehrsnetzes unabhängig vom Verkehrsträger und von der bestehenden Auslastung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Belastung des Landesstraßennetzes wurde auf den am stärksten belasteten Abschnitt normiert (max=100). Anschließend wurden die Belastungen der drei Kriterien addiert. Für die Bewertung wurden die Indikatoren **Wirtschaft** (Pendler- und Güterverkehr), **Zentrale Orte** (Erreichbarkeit der regionalen Zentren) sowie **Freizeit und Tourismus** (Nächtigungen, Freizeiteinrichtungen, Flugverkehr, etc.) herangezogen. Diese Bewertung bildet nachfolgend die Grundlage der Kategorisierung der verkehrsmittelabhängigen Verkehrsnetze.

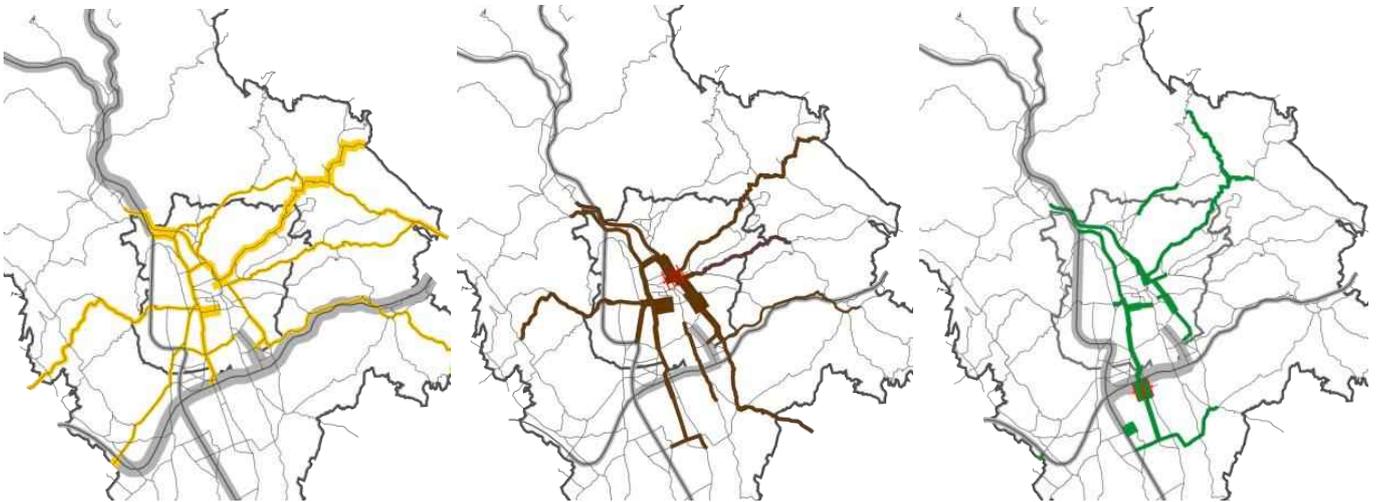


Abbildung 3: Funktionale Bewertung Zentrale Orte | Wirtschaft | Tourismus

5. Entwicklungsszenarien

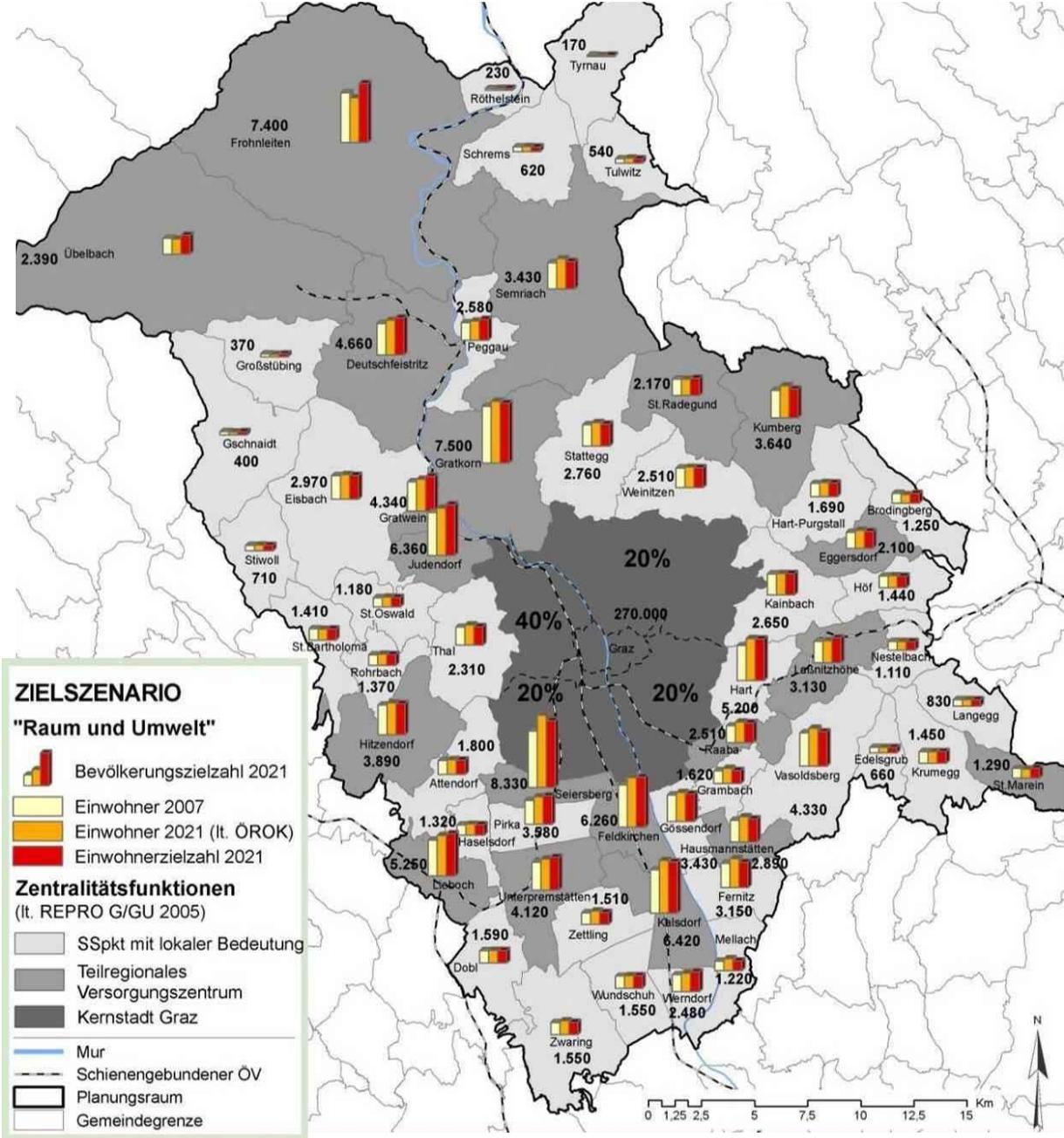
Zur Abbildung der Verkehrsentwicklung für den Prognosehorizont 2021 wurden die zwei Entwicklungsszenarien **"Trend"** und **"Raum und Umwelt unter Einhaltung der Umweltstandards"** (Zielszenario) gegenübergestellt.

Für das Szenario Trend wird von einer weiteren Suburbanisierung und Flächenverbrauch ausgegangen. Daher kommt es im gesamten Verkehrsnetz zu Verkehrssteigerungen: Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ist am Landesstraßennetz mit Zunahmen von rund 10 % bis 30 % zu rechnen. Die absoluten Verkehrszunahmen sind im hochrangigen Verkehrsnetz am stärksten ausgeprägt.

Im **Zielszenario "Raum und Umwelt"** wird das Potenzial zur Verringerung der Verkehrsbelastung aufgrund der Entwicklung von kompakten Raumstrukturen und der Angebotssteigerung im Öffentlichen Verkehr dargestellt. Somit wird im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr am Landesstraßennetz mit Abnahmen von bis zu 10 % der Verkehrsbelastung gerechnet. Verkehrssteigerungen sind lokal begrenzt und von geringem Ausmaß.

Mit dem Zielszenario ist auch der Paradigmenwechsel **"nicht mehr Infrastruktur folgt der Siedlungsentwicklung, sondern die Siedlungsentwicklung muss an die ÖV-Infrastruktur gekoppelt werden"** erforderlich.

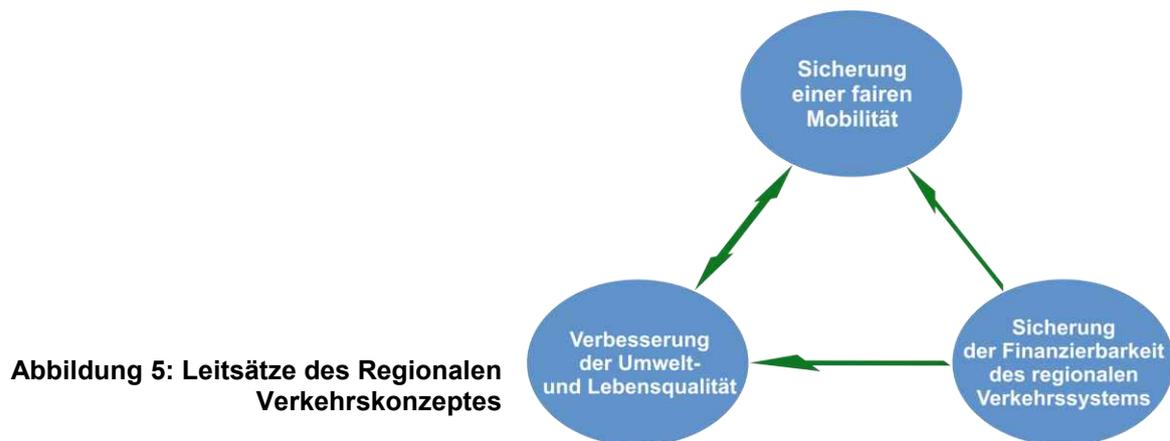
Als ein wichtiger Eingangsparameter für die Berechnung der künftigen Verkehrsbelastung wurde der prognostizierte Einwohnerzuwachs des Planungsraumes bis 2021 anhand der Kriterien **Zentralität** (zentralörtliche Einstufung REPRO G/GU 2005), **demographische Rahmenbedingungen** (lt. Bevölkerungsprognose ÖROK, Landesstatistik) und **Standortqualität** (Anbindung an den schienengebundenen ÖV) in Form von Bevölkerungszielzahlen auf die Gemeinden der Planungsregion neu umgelegt.



6. Regionales Verkehrsleitbild

6.1 Ziele für die Planungsregion Graz und Graz-Umgebung

Das regionale Verkehrskonzept wurde in einem partizipativen Planungsprozess in Kooperation mit den regionalen Entscheidungsträgern (die Gemeinden des Bezirkes Graz-Umgebung, die Landeshauptstadt Graz und das Land Steiermark) entwickelt und berücksichtigt die Bedürfnisse, Problemlagen und Chancen des Planungsraumes. Dabei einigen sich die regionalen Entscheidungsträger auf folgende Leitsätze:



Mobilität

Der Planungsraum Graz und Graz-Umgebung ist Wachstumspol und Wirtschaftsmotor der Steiermark und kennzeichnet sich durch starke Pendlerverflechtungen aus. Die Kernstadt Graz ist ein hochrangiges Verwaltungs-, Bildungs- und Dienstleistungszentrum für den gesamten Südosten Österreichs.

Eine Stärke bzw. Chance der Region ist das vorhandene Netz der vier Schienenachsen (Südbahn, Steirische Ostbahn, Graz-Köflacher Bahn und Koralmbahn): Die S-Bahn und das städtische Straßenbahnnetz bilden das Hauptgerüst der regionalen und lokalen ÖV-Erschließung. Das hochrangige Straßenverkehrsnetz (A2 Südautobahn, A9 Pyhrnautobahn, S35 Brucker Schnellstraße) bildet das Rückgrat für den MIV.

Eine Schwäche der bisherigen Raumordnungs- und Widmungspolitik war die mangelhafte Umsetzung der Raumordnungsgrundsätze gem. ROG 1974: Mit dem REPRO G-GU 2005 soll der Zersiedelung (Stichwort: "Mobilitätsfalle") und kontraproduktiven Standortpolitik (z.B. Einkaufszentren auf der grünen Wiese) gegengesteuert werden. Eine forcierte Innenentwicklung bzw. Siedlungsentwicklung entlang hochrangiger ÖV-Achsen wird im REPRO durch Ausweisung von "Vorrangzonen für die Siedlungsentwicklung" (§5, Abs.3) künftig ermöglicht.

Leitsatz:

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 ÖV sowie des nichtmotorisierten Verkehrs Rechnung zu tragen.

Prioritäten:

- Veränderung des Modal Splits durch Stärkung des Umweltverbundes (Erhöhung des ÖV-Anteiles, Erhöhung des Radverkehrsanteiles, Stabilisierung des Anteils der Fußwege) und die Reduktion des MIV-Anteils (vgl. Abbildung 6).
- Das Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002-2010) ist es, die Verkehrskultur nachhaltig zu gestalten und ein Klima zu schaffen, das besonders die Werthaltung gegenüber schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen in den Vordergrund stellt. Die leicht positive Tendenz der letzten Jahre ist zu verstärken. Innerhalb der Planungsperiode bis 2021 ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 % zu senken, die Anzahl der Getöteten ist um 50% zu reduzieren.
- Für das Landesstraßennetz haben künftig die bauliche Qualitätssicherung (z.B. Straßeninstandhaltung) und punktuelle Kapazitätsverbesserung (z.B. Kreuzungsausbauten) Vorrang. Straßenneubau ist nur bei Erhöhung der Verkehrssicherheit oder einer in der Gesamtbetrachtung relevanten Verringerung von negativen Umweltauswirkungen (Lärm, Luft) vertretbar.
- Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit, der überregionalen Erreichbarkeit und Standortgunst der Stadtregion Graz gewinnt der Luftverkehr zunehmend an Bedeutung: Daher wird der Ausbau und die Weiterentwicklung des Standortes Flughafen Graz-Thalerhof zum intermodalen Knoten (Straße – Schiene – Flugverkehr) von den regionalen Entscheidungsträgern mitgetragen.

Umwelt

Der Grazer Zentralraum weist auf Grund seiner topografischen Beckenlage und der Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung die höchsten Umweltbelastungen (belastetes Gebiet nach IG-Luft) der Steiermark auf. Diese hohen Umweltbelastungen (Lärm, Luft), mit Grenzwertüberschreitungen (z.B. 73 PM10-Grenzwertüberschreitungen in Graz, Don Bosco) behindern die wirtschaftliche Entwicklung der Region (z.B. Betriebsanlagengenehmigungen in schadstoffbelasteten Gebieten) bzw. stellen im Standortwettbewerb einen Imageverlust und Wettbewerbsnachteil dar.

Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr finden in vielen Bereichen statt: Neben Luftschadstoffen und Lärm sind auch längerfristige Auswirkungen wie der Flächenverbrauch, Zersiedelung (Baulandüberhang für zusätzliche 30.000 Haushalte) und die Trennwirkung durch neue Verkehrsanlagen sowie der Eintrag von Schadstoffen in den Boden und die Gewässer anzuführen.

Leitsatz:

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.

Prioritäten:

- Um das große Umsteigepotenzial auf das durch Maßnahmen der letzten Jahre verbesserte ÖV-Angebot, vor allem im Pendlerverkehr, zu aktivieren, ist die ÖV-Nutzung durch finanzielle Anreize zu fördern und die Subventionierung der PKW Nutzung zu reduzieren.
- Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern.
- Durch eine nachhaltige Raumordnungspolitik nach dem Prinzip der Innenentwicklung (Konzept der "kurzen Wege") und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen, ist der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.
- Sicherung der Erreichbarkeit bestehender Wirtschaftsstandorte sowie Entwicklung künftiger Wirtschaftsstandorte nur an bestehenden hochrangigen Erschließungsachsen.
- Große Verkehrserreger, Betriebs- und EZ-Standorte sind nur in gemeinsamer Planung durch die regionalen Entscheidungsträger für die Kernstadt Graz und das Umland zu entwickeln.

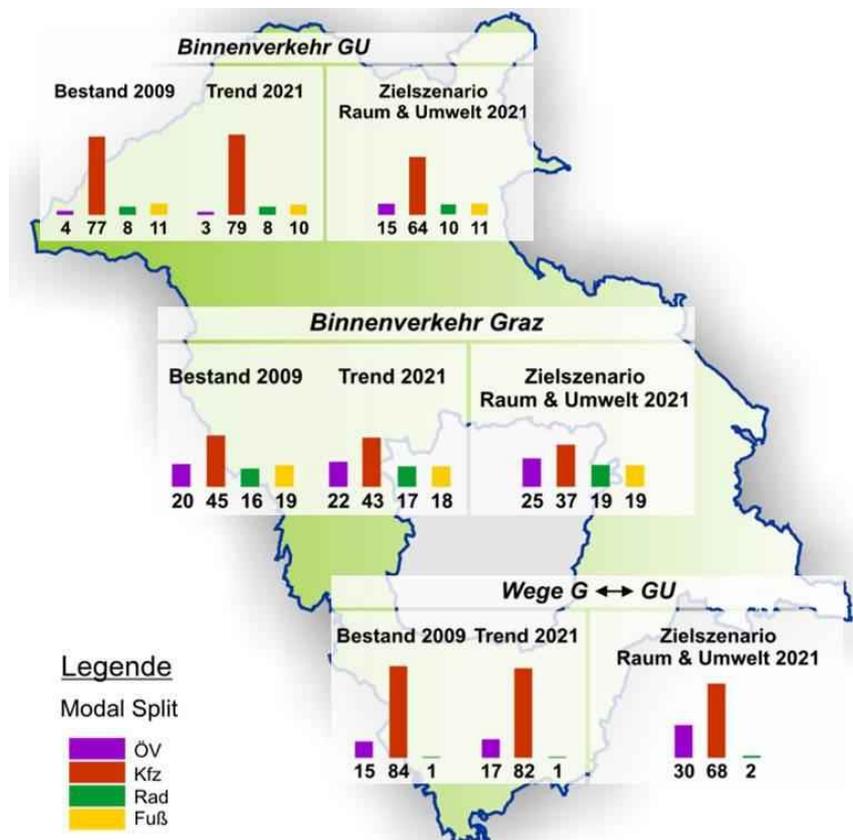


Abbildung 6: Modal Split für Bestand, Szenario "Trend" und Zielszenario "Raum und Umwelt unter Einhaltung der Umweltstandards 2021"

Finanzierung

Die Mobilitätskosten der privaten Haushalte in der Kernstadt liegen deutlich unter den Mobilitätskosten der Haushalte im Umland (Stichwort "Mobilitätsfalle", Vergleich Graz West – GU Süd); dieses Ungleichgewicht wird sich in Zukunft weiter verschärfen. Zusätzlich stellen die erhöhten Infrastruktur- und Mobilitätskosten für die öffentlichen Haushalte eine zunehmende Herausforderung dar.

Eine Vielzahl von gesetzlichen Grundlagen der Finanzierung liegen jedoch nicht im Kompetenzbereich der regionalen Entscheidungsträger (z.B. EU-Wegekostenrichtlinie, Roadpricing) bzw. werden nicht angewandt (z.B. flächenbezogene Verkehrsanschlussabgabe lt. ÖPNRV-Gesetz 1999, § 32).

Um wirkungsvolle Verkehrslenkungseffekte zu erzielen, müssen künftig alle Förderschienen der Gebietskörperschaften sowie die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, Stellplatzverordnung, etc. aufeinander abgestimmt werden.

Leitsatz:

Die regionalen Entscheidungsträger bekennen sich zur Anwendung von Finanzierungsmodellen und -instrumenten, durch die eine Umsetzung einer zukunftsfähigen regionalen Verkehrspolitik gesichert wird.

Diese Verkehrspolitik hat gesamtwirtschaftlichen sowie umwelt- und energiepolitischen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Zielen und Interessen zu geben.

Prioritäten:

- Die externen Kosten werden bei der gezielten Förderung des Umweltverbundes (S-Bahn, Bus und Straßenbahn) berücksichtigt.
- Im Rahmen des **Regionext**-Prozesses (Erstellung kleinregionaler Entwicklungskonzepte KEK) sollen Gemeindekooperationen für gemeinsame ÖV-Bestellungen und innovative Ideen und Konzepte eine bevorzugte Förderung erfahren.
- Im Wohnbau soll durch bewusstseinsbildende Maßnahmen (z.B. durch Aufzeigen der Mobilitätskosten eines Standortes) eine Veränderung des Problembewusstseins hinsichtlich der Standortwahl herbeigeführt werden und so der steigenden Zersiedlung entgegengewirkt werden.
- Die Raumordnung und Siedlungspolitik liegt im Wesentlichen im Kompetenzbereich der Standortgemeinden: durch ein Aufzeigen der "Folgekosten der Flächenwidmung" soll eine verstärkte Innenentwicklung, Verdichtung und Brachflächenrecycling erzielt werden. Die Region setzt sich dafür ein, dass entsprechende rechtliche Grundlagen dafür geschaffen werden (z.B. im Rahmen der ROG-Novellierung).

6.2 Spezifische Ziele für die Verkehrskorridore

Aufbauend auf die oben definierten Leitsätze und Prioritäten wurden für die überregionale, regionale und flächige Erschließung sowie für die kleinregionalen Verkehrskorridore (Ost, Süd, West und Nord) und die Kernstadt Graz hinsichtlich der Verkehrsarten und der Verkehrsinfrastruktur weitere spezifische Ziele bzw. ein grafisches Leitbild definiert.

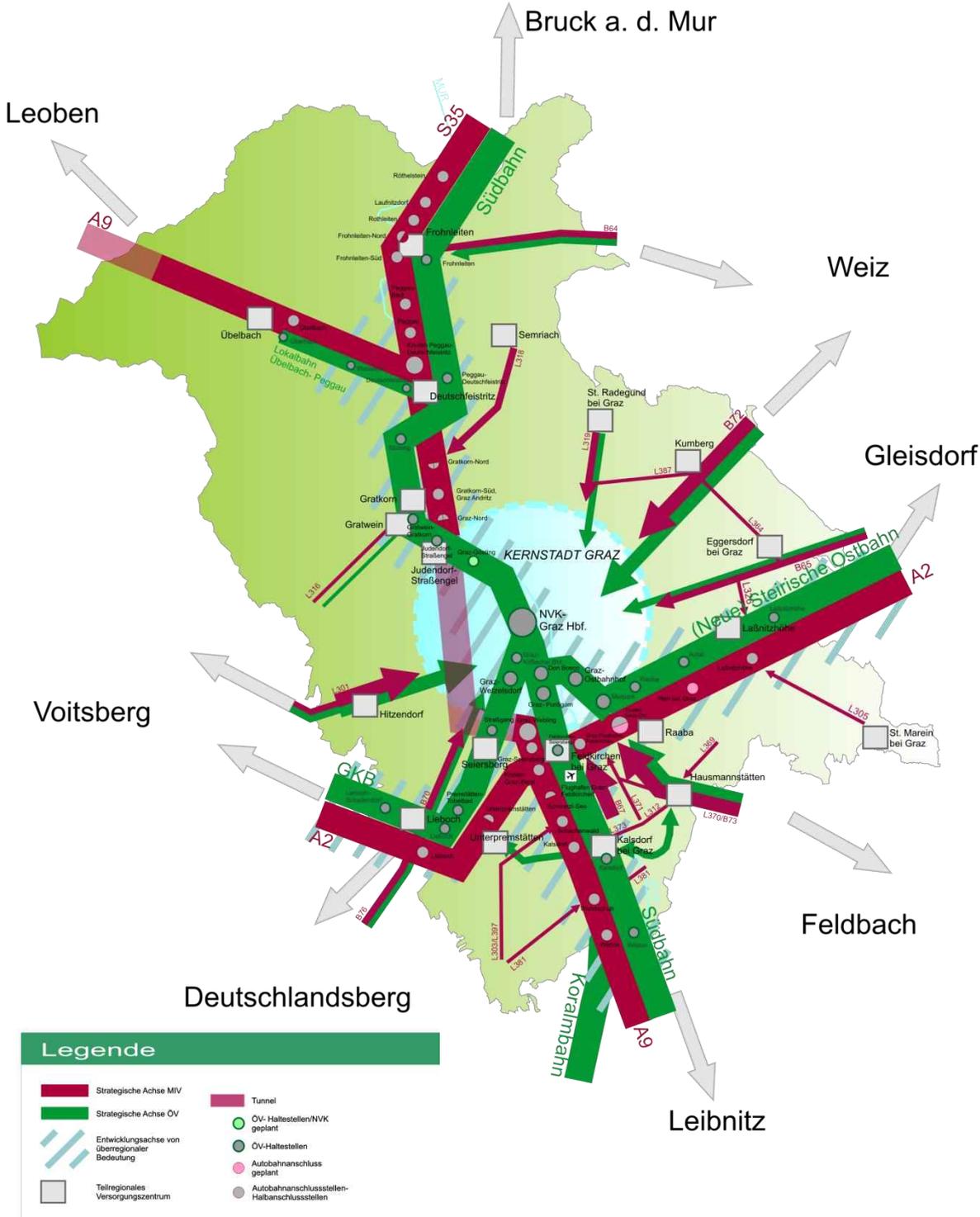


Abbildung 7: Verkehrsleitbild RVK G-GU

6.3 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Kategorisierung der Verkehrsnetze stellt eine Prioritätensetzung für Netzteile mit Bezug auf die Bedeutung und den Gesamtnutzen für die gesamte Region entsprechend der Zielsetzungen dar. Dabei werden für die Netzteile der einzelnen Verkehrsträger unter Bezugnahme auf die verkehrsmittelübergreifende Betrachtung Standards und die erforderlichen Leistungsmerkmale festgelegt.

Erforderliche ÖV-Kapazitäten in den Korridoren

Die erforderliche Fahrgastkapazität leitet sich aus dem im Rahmen des Ziels der Einhaltung der Umweltstandards definierten "Modal Split" ab und ist in der Tabelle 1 ersichtlich. In der Klammer ist der erforderliche Zuwachs von 2009 auf 2021 angeführt. Die geforderten Kapazitätsausweitungen können nicht nur durch Taktverdichtungen, sondern nur kombiniert mit dem Einsatz von Transportmittel mit größerer Kapazität erreicht werden.

<i>Korridor</i>	<i>Erforderliche Fahrgastkapazität 2021</i>	
	<i>Trend Personen</i>	<i>"Raum und Umwelt" Personen</i>
Nord (Bruck an der Mur)	13.000 (+21%)	27.000 (+150%)
Ost (Weiz)	6.000 (+97%)	7.500 (+150%)
Ost (Gleisdorf)	12.000 (+56%)	19.000 (+150%)
Süd (St. Stefan)	8.000 (+88%)	10.500 (+150%)
Süd (Leibnitz)	11.000 (+29%)	21.000 (+150%)
West (Voitsbg./DLberg)	19.000 (+68%)	35.000 (+210%)

Tabelle 1: Erforderliche Kapazität im stadtgrenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehr

S-Bahn und Straßenbahn

Die S-Bahn stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Großraum Graz dar und ist unabdingbar, um die dem Zielszenario entsprechenden Kapazitäten im Öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen zu können. Demnach ist im S-Bahnnetz ein dichter Taktverkehr aufzubauen, der im Vollbetrieb grundsätzlich von einem ganztägigen ½-Takt ausgeht, der zu den Hauptverkehrszeiten im Kernnetz Frohnleiten-Leibnitz und Lieboch-Gleisdorf und je nach Nachfrage auf einen ¼-Stunden-Takt verdichtet wird.

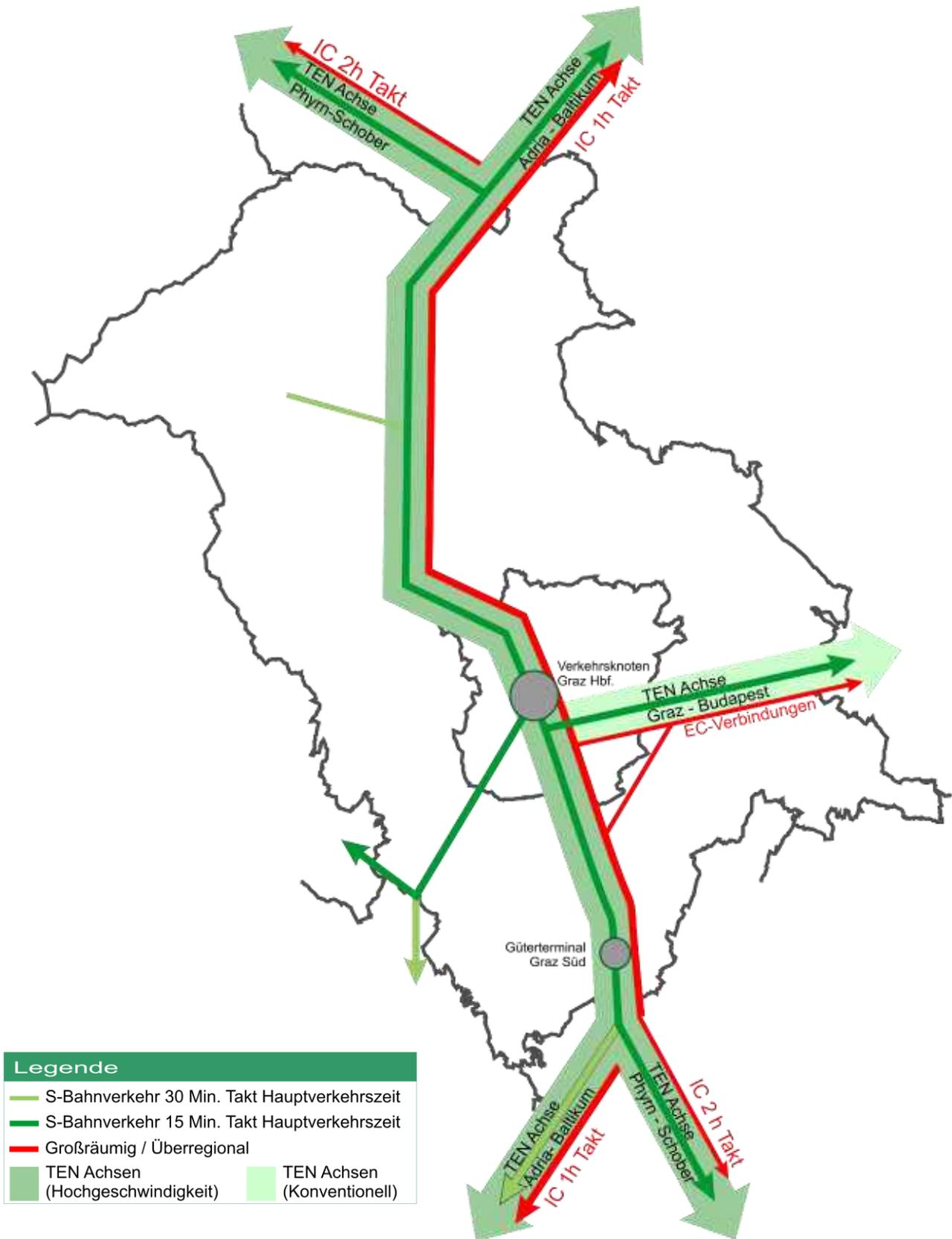


Abbildung 8: Kategorisierung des schienegebundenen ÖV

Regionaler Busverkehr

Die Linien des regionalen Busverkehrs sind in Kategorien eingeteilt, für die grundsätzlich die Mindestbedienqualitäten entsprechend den Linienkategorien gelten.

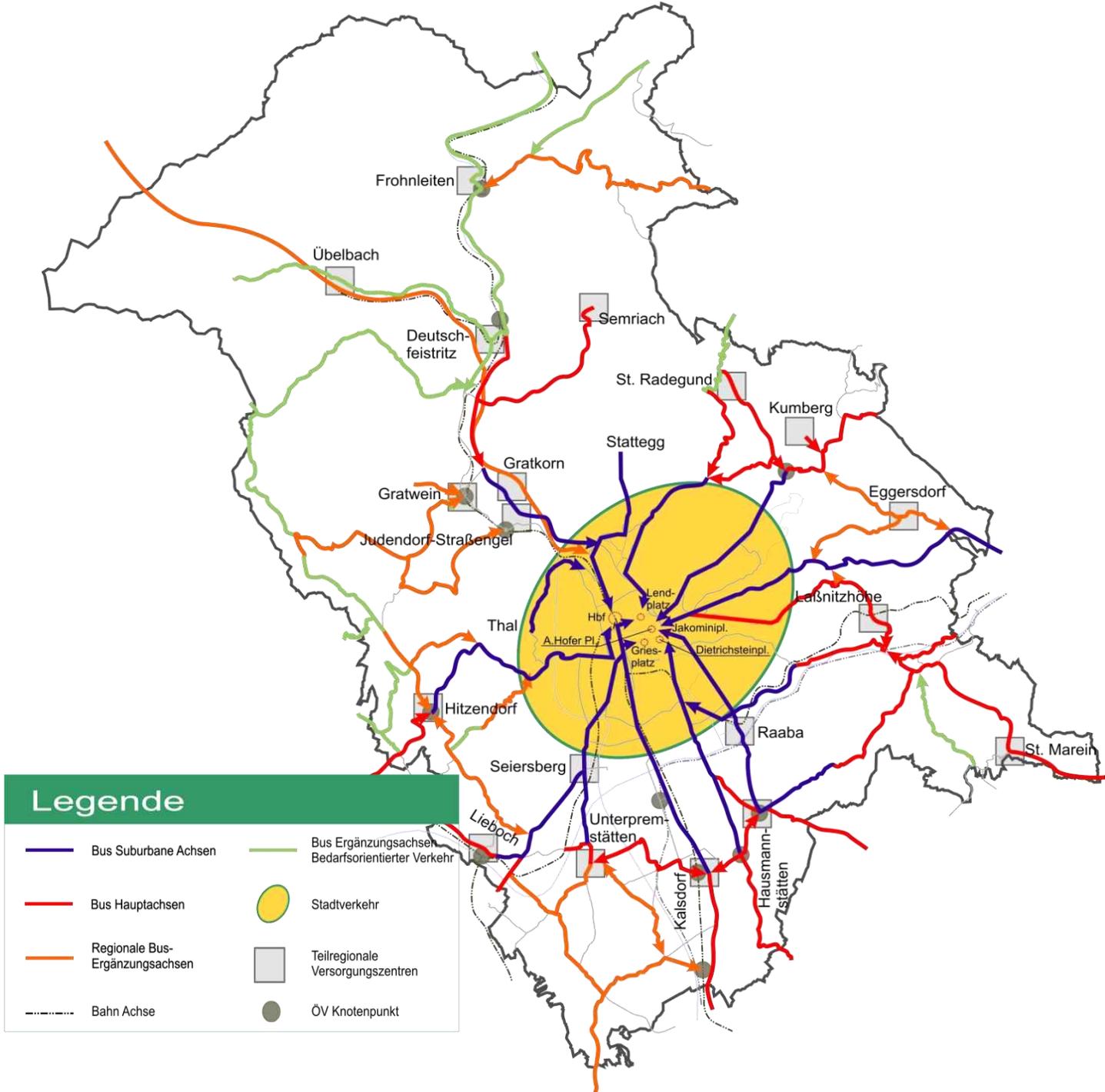


Abbildung 9: Kategorisierung der ÖV-Bus-Achsen

Die Kategorisierung der Busachsen weist auf die geforderte Mindestbedienqualität (Kurse pro Tag und Richtung) hin, die sich wie folgt gliedert:

Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertags
Suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungsachse	5 + Rufbus	2 + Rufbus	Rufbus
bedarfsorientierte Verkehr	Schülerkurse + Rufbus	Rufbus	Rufbus

Tabelle 2: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr

Mindesttakte (Hauptverkehrszeit 6h-8h, 12h-14h, 16h-19h / Nebenverkehrszeit 8h-12h, 14h-16h, SA: 6-19h / Spätverkehrszeit 19h-24h / Sonn- und Feiertage 6h-19h):

Kategorie	Haupt-VZ	Neben-VZ	Spät-VZ	So-/Fei
Suburbane Achsen	30´Takt	60´Takt	120´-Takt	120´Takt
regionale Hauptachse	60´Takt	120´Takt	2 Kurspaare	4 Kurspaare
regionale Ergänzungsachse	4 Kurspaare	1 Kurspaar + Rufbus	Rufbus	Rufbus
bedarfsorientierte Verkehr	Schülerkurse + Rufbus	Rufbus	Rufbus	Rufbus

Tabelle 3: Qualitative Merkmale im regionalen Busverkehr

Die tatsächlich erforderlichen Fahrgastkapazitäten weichen jedoch insbesondere auf den suburbanen und den Hauptachsen erheblich von den Mindestanforderungen ab. Nachdem die zusätzlich erforderlichen Kapazitäten im regionalen Busverkehr vor allem auf diesen Achsen bereitgestellt werden müssen. Insbesondere in jenen Korridoren, die nicht von der S-Bahn bedient werden können, Korridor Süd (St. Stefan) und Korridor Ost (Weiz) liegen die zukünftig erforderlichen Kapazitäten über 400% über dem heutigen Angebot.

Radverkehr

Das derzeit eher auf den Freizeitverkehr ausgerichtete Radwegenetz in Graz-Umgebung ist um ein auf den Alltagsverkehr ausgerichtetes Radwegenetz zu erweitern. Die Kategorisierung der Radwege erfolgt in Anlehnung an die Kategorisierung im Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt.

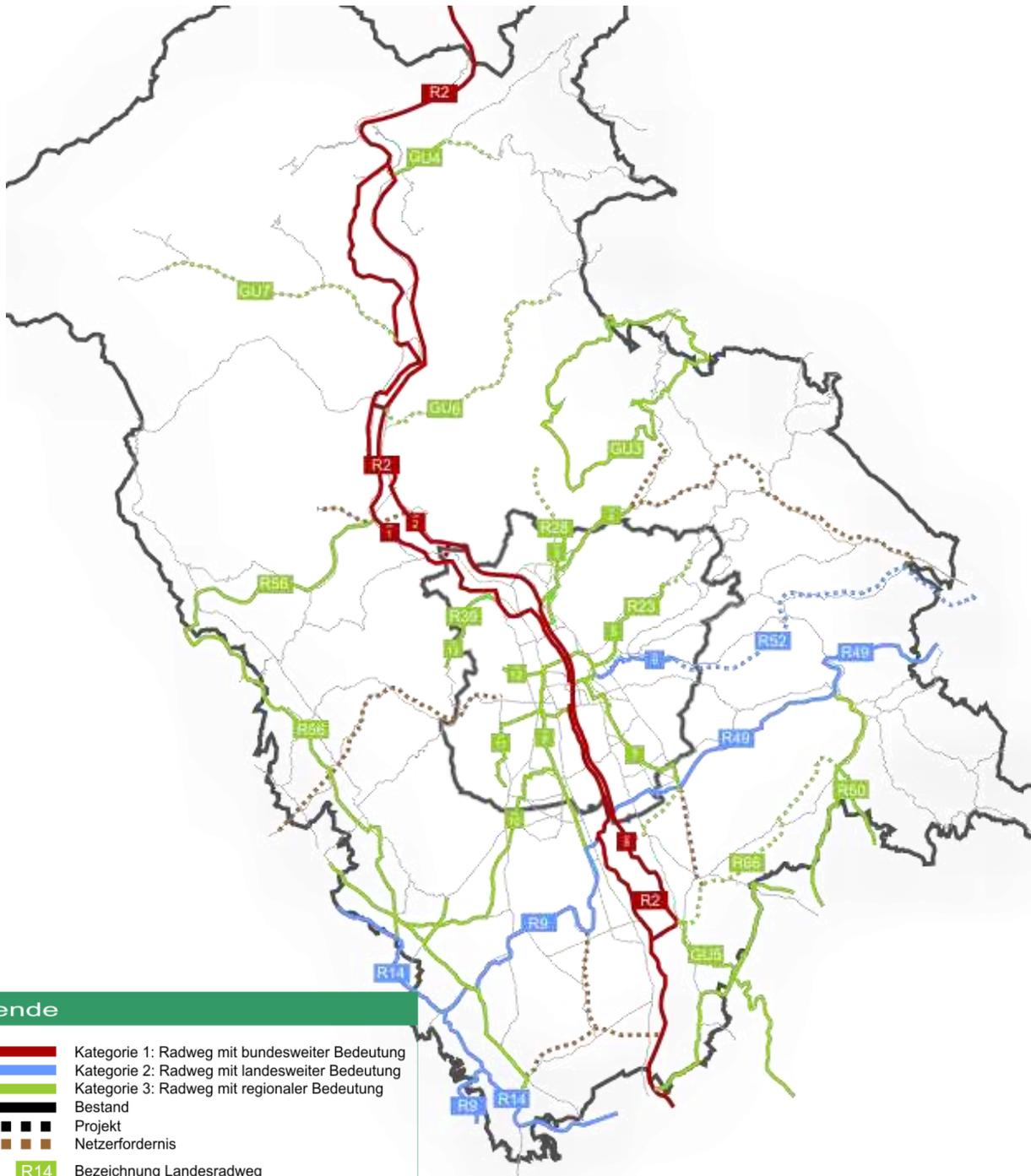


Abbildung 10: Kategorisierung des Radwegenetzes

Motorisierter Individualverkehr

Für die Kategorisierung des Straßenverkehrsnetzes sind fünf Kategorien definiert, denen unterschiedliche Anforderungen bzw. Qualitäten zugeordnet werden. Da sich die Anforderungen an Landesstraßen außerorts und in Ortsgebieten bzw. Ballungsräumen unterscheiden, wurden zusätzlich Anforderungen bzw. Qualitäten an Landesstraßen in Ballungsräumen definiert.

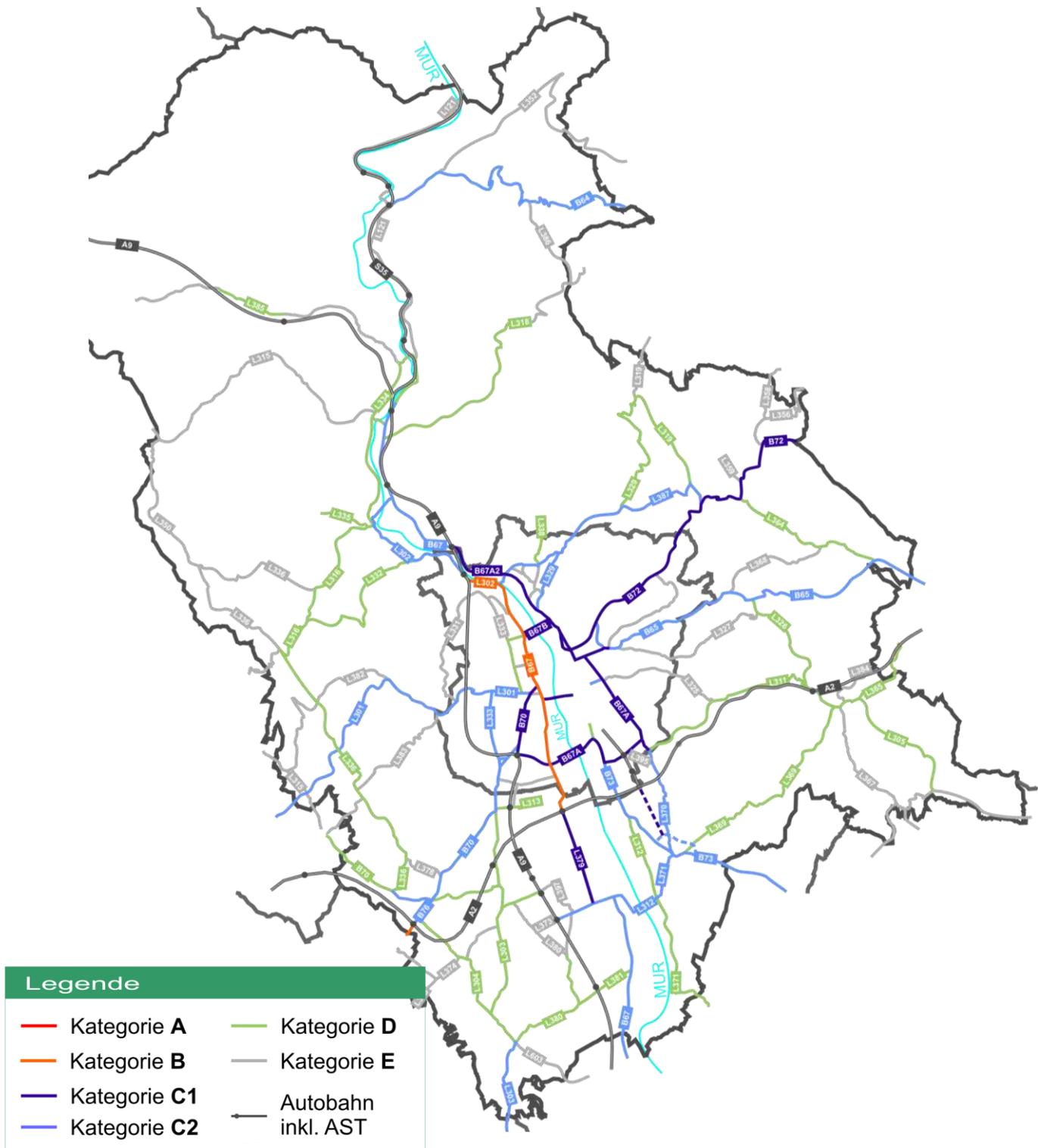


Abbildung 11: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

In den nachfolgenden Tabellen sind die Qualitäten und Anforderungen der einzelnen Kategorien zusammengefasst. Die Kategoriequalitäten stellen steiermarkweit einheitliche Standards dar.

Kategoriequalität Landesstraßen außerorts						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungs-funktion	groß-räumig-kontinental	überregional	regional	teilregional	kleinräumig	lokal
Querschnitt	4-streifig anstreben	2-bis 4-streifig	2-streifig			
Knoten	niveaufrei	niveaufrei anstreben	niveaugleich niveaufrei möglich	niveaugleich		
Ortsgebiet	nein	Umfahrung anstreben	ja, Um-fahrung möglich	ja		
STVO	Autobahn Autostraße	Autostraße	Vorrangstraße		-	
Einmündungen Im Freiland	nein	nein	beschränkt	ja		
Begleitwege	nein	ja	zum Teil	möglich	-	
Radverkehrsanlagen	nein	Radweg	Radweg, Radfahrstreifen		-	
Betriebsgeschwin-digkeit V0 (km/h)	80...100	70...80	60...75	50...65	...50	≤...50
Bemautbarkeit	ja	flächenhafte Bemautung möglich				

Tabelle 4: Kategorienqualität der Landesstraßen außerorts

Kategoriequalität Landesstraßen im Ortsgebiet und in städtischen Ballungsräumen					
Kategorie	B	C1	C2	D	E
Verbindungs- funktion	durchleiten, verbinden	verbinden	verbinden	verbinden, erschließen	erschließen
Querschnitt	4-streifig	2-bis 4-streifig	2-streifig		
Knoten	niveaugleich, niveaufrei möglich	niveaugleich			
STVO	Vorrangstraße				
Einmündungen	richtungs- gebundene Ein- und Ausfahrten	richtungsgeb. Ein- und Ausfahrten anstreben	je nach verkehrstechnischen Erfordernissen		
Radverkehrsanlagen im Straßenraum	Radweg*	Radweg, Radfahrstreifen		Radweg, Radfahrstreifen möglich	
Verordnete Geschwindigkeit (km/h)	50...60	50...60	50	50	30...50
Bemautbarkeit	flächenhafte Bemautung möglich				
Busverkehr	Busbucht; Mischverkehr	Fahrbahnst. od. Busbucht; Busspur anstreben	Fahrbahnst. od. Busbucht; Busspur oder Mischverkehr	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung in Busspuren	Fahrbahn- haltestelle; Mischverkehr
Straßenbahnverkehr	selbstst. Gleiskörper	selbstst. Gleiskörper anstreben		Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung selbstst. Gleiskörper	Mischverkehr

*Radweg oder parallel geführter Radweg im untergeordneten Straßennetz.

**Tabelle 5: Kategorienqualität der Landesstraßen in Ortsgebieten
und städtischen Ballungsräumen**

7. Strategien, Prioritäten und Maßnahmen

7.1 Allgemeines

In der Verkehrspolitik des Landes bildet das RVK G-GU das strategische Gerüst, um für die jeweiligen Verkehrsträger ein Maßnahmen- bzw. Bauprogramm erstellen und umsetzen zu können. Insbesondere das Verkehrsleitbild für den Gesamttraum Graz und Graz-Umgebung mit den dargestellten Zielsetzungen und Kategorisierungen bildet die Grundlage, auf der weitere vertiefte, verkehrsmittelübergreifende Planungen aufbauen müssen. Demnach ist dem bisherigen Prozess ein weiterer Prozess zur Maßnahmenfindung nachzustellen, in dem die einzelnen Verkehrskorridore verkehrsmittelübergreifend, unter Berücksichtigung der vorliegenden Ergebnisse für den Gesamttraum betrachtet und unter Einbeziehung der lokal und regional Verantwortlichen (Politik und Verwaltung) betrachtet werden, um weitere konkrete Maßnahmenpakete erarbeiten und Prioritätenreihungen durchführen zu können. Dabei haben jene Korridore, in denen die Buslinien die Gesamtlast des Öffentlichen Verkehrs tragen, die oberste Priorität. Demnach ist insbesondere in den Korridoren Richtung Weiz, St. Stefan und Hitzendorf dringender Handlungsbedarf.

Die von den Gemeinden eingebrachten Wünsche und Vorstellungen werden, sofern sie den Zielsetzungen des RVK Graz und Graz-Umgebung entsprechen, im nachfolgenden Prozess zur Erarbeitung der Maßnahmenpakete berücksichtigt und sind jedenfalls in den Unterlagen zu den einzelnen Korridoren dokumentiert.

Für die Regionalplanung stellt das RVK G-GU eine wichtige Grundlage für die Revision des REPRO Graz und Graz-Umgebung (künftig Steirischer Zentralraum) dar. Die im RVK für den Bereich der Regionalplanung entwickelten Maßnahmen sollen vertieft werden und finden in weiterer Folge über das REPRO Eingang in die örtlichen Raumplanungsinstrumente.

Um das gesetzte Ziel (Verkehrsreduktion im Bereich des motorisierten Individualverkehrs bei gleich bleibender Mobilität) bis 2021 erreichen zu können ist es aus fachlicher Sicht notwendig, dass die hier entwickelten integrativen Grundsätze und Maßnahmen auch bei der Strategieentwicklung weiterer Ressorts, wie z.B. Wohnbauförderung, Wirtschaft und Tourismus bzw. bei Umweltbelangen Eingang finden. Denn insbesondere durch die als auch der Wohnbauförderung kann auf die Verkehrsentwicklung Einfluss genommen werden. Wünschenswert wäre auch, dass in verwandten bzw. ergänzenden Fachbereichen Komplementärmaßnahmen bzw. gemeinsam Instrumente zur Erreichung der Umweltziele entwickelt werden.

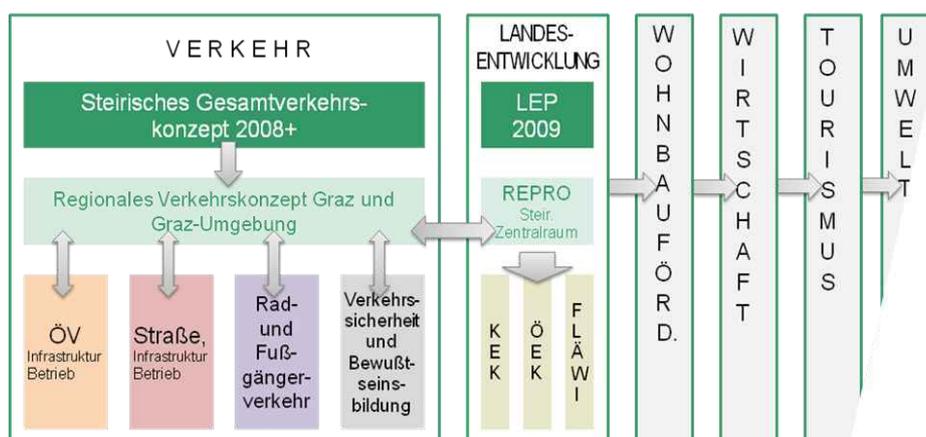


Abbildung 12: Das RVK im Kontext der Landeskompetenzen bzw. -politiken

Im Folgenden sind Maßnahmen im raumplanerischen und verkehrlichen Bereich dargestellt, die keineswegs eine vollständige Auflistung darstellen sondern im Sinne der Zielsetzungen des regionalen Verkehrskonzeptes strategisch wichtige Maßnahmen darstellen, die unabhängig von der weiteren Betrachtung der Verkehrskorridore außer Streit gestellt werden sollen.

7.2 Regionalplanung

Räumliche Gliederung/Siedlungsentwicklung: Wohnen

Hinsichtlich der künftigen Siedlungsentwicklung im Sinne der dezentralen Entwicklung sollen die möglichen raumplanerischen Maßnahmen in der Regionalplanung (REPRO) vertieft werden.

Maßnahmen zur künftigen Siedlungsentwicklung (Soll-Zustand) sind

- die Festlegung von **Bevölkerungszielzahlen** im REPRO und
- die räumliche Definition von **"Vorrangzonen Siedlungsentwicklung"** mit Verdichtungsbereichen entlang der S-Bahn (1.500m-Einzugsbereich von Bahnhaltstellen und -höfen) und Hauptlinien des ÖV (500m-Einzugsbereich von Bushaltstellen) sowie die Festlegung von örtlichen Siedlungsschwerpunkten nur mehr im 500m-Einzugsbereich von Bushaltstellen mit einer ÖV-Mindestbedienqualität.

Räumliche Gliederung / Raumentwicklung: Wirtschaft

Bei großflächiger Standortentwicklung von Gewerbe- und Industriezonen steht die gemeindeübergreifende Standortentwicklung im Vordergrund. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen für die Wohn- und Siedlungsgebiete sollen nicht weiter durch die Ansiedlung von verkehrsintensiven Unternehmungen auf der grünen Wiese ohne Anschluss an hochrangige Verkehrsinfrastrukturen – auch Öffentlicher Verkehr – erhöht werden.

Maßnahmen zur künftigen Industrie- & Gewerbeentwicklung (Soll-Zustand) sind

- eine geordnete und abgestimmte Entwicklung und Erschließung von kleinregionalen Industrie- und Gewerbestandorten;
- die Definition konkreter Eignungskriterien im Zuge der Neuerstellung des REPRO Steirischer Zentralraum (z.B. ÖV-Anschluss; gemeinsame Standortentwicklung, etc.), welche im Rahmen der KEK (Kleinregionale Entwicklungskonzepte) umgesetzt bzw. angewendet werden sollen; sowie
- die Neuausweisung von Einkaufszentrenflächen nur an geeigneten Standorten mit ÖV-Anschluss.

Regionales Grün- und Freiraumsystem: Freizeit / Naherholung

Insbesondere im Nahbereich urbaner Siedlungsräume sind die Sicherung der Naherholungsbereiche und das Angebot von Freizeiteinrichtungen von großer Bedeutung. Durch den Siedlungsdruck im Nahbereich von Graz sind auch ökologisch wertvolle und naturnahe Bereiche dem Nutzungsdruck unterworfen. Im REPRO G/GU sind bereits großflächige für die Ökologie und die Naherholung bedeutende Bereiche als Grünzonen gesichert (Grazer Hügelland, Murauen, etc.). Die Sicherung dieser Flächen als auch die Anbindung mit dem ÖV soll künftig gestärkt werden.

Maßnahme zur künftigen Sicherung des Grün- und Freiraumsystems (Soll-Zustand) aus verkehrlicher Sicht ist die Verbesserung der ÖV-Anbindung der Naherholungsschwerpunkte in Abstimmung mit der "Naherholungsinitiative Graz und Graz-Umgebung".

7.3 Infrastrukturelle- und verkehrliche Maßnahmen

Gesamtverkehr

In den einzelnen Korridoren und insbesondere in den Korridoren mit besonderem Handlungsbedarf, Ost (Weiz), Süd (St. Stefan) und West (Hitzendorf) erfolgt nachgeschaltet eine vertiefte, sowie sektorale und verkehrsmittelübergreifende Planungen auf Basis des Verkehrsleitbildes zur konkreten Maßnahmenfindung.

Öffentlicher Verkehr

Um das "Zielszenario Raum & Umwelt" (Einhaltung der Umweltstandards) zu Wirklichen, ist die Verbesserung ÖV-Angebotes unabdingbar. Zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV ist die Fahrzeit in die Kernstadt Graz zu verkürzen, der Takt zu verdichten und das Angebot auszuweiten. Die wichtigsten Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr sind die Weiterentwicklung der S-Bahn und der Ausbau des regionalen Busverkehrs.

S-Bahn

Das Fahrplanangebot auf dem Eisenbahnnetz im Steirischen Zentralraum ist sukzessive entsprechend der Kategorisierung auf ein umfassendes S-Bahn-Niveau zu heben.



Abbildung 13: Taktsystem S-Bahn

Entsprechend den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes unter Berücksichtigung der S-Bahn-Takte hat die Weiterentwicklung der steirischen Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen.

Die Maßnahmen der ersten Stufe dienen der Erhöhung der bestehenden Kapazität und der Einführung des Taktverkehrs auf der Steirischen Ostbahn.

Projekt	Korridor	Zweck für S-Bahn	Kosten [Mio. €]
Bahnhofsumbau Bf Peggau-Deutschsfeistritz	Nord	1. Stufe	33,60
Haltestelle Hart, Betriebsausweichen Aupal, Laßnitzthal, Takern	Ost	1. Stufe	11,90
Bhf. Laßnitzhöhe	Ost	1. Stufe	5,20
Ausbau Bf Premstätten	West	1. Stufe	1,30
Ausbau Bf Lieboch	West	1. Stufe	1,00
Umbau Bf Graz Hbf	Nord	1. Stufe	167,00
Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hbf	Nord	1. Stufe	89,70
Bf Gratwein – Gratkorn	Nord	Vollbetrieb	20,50
Bahnhofsumbau Bf Frohnleiten	Nord	Vollbetrieb	37,40
Zweigleisiger Ausbau Don Bosco – Messendorf	Ost	Vollbetrieb	230,00
4-Gleisigkeit Graz - Feldkirchen	Süd	Vollbetrieb	50,00
Koralmbahn Feldkirchen – Flughafen – Weitendorf	Süd	Vollbetrieb	300,00
Verbindung Koralmbahn mit Steirischen Ostbahn	Ost	Vollbetrieb	700,00
Zweigleisiger Ausbau Graz Köflacher Bf. bis Peter-Rosegger-Straße	West	Vollbetrieb	43,00
z.T. zweigleisiger Ausbau Straßgang – Premstätten/Tobelbad	West	Vollbetrieb	160,00
Ausbau Premstätten/Tobelbad – Lieboch – Lannach	West	Vollbetrieb	125,00
Ausbau Ostbahnhof	Ost	Qualität	n.b.
Haltestelle Liebenau (Murpark)	Ost	Qualität	1,00
Haltestelle und NVK Gösting	Nord	Qualität	25,00
Nahverkehrsknoten GKB Webling	West	Qualität	10,00
Elektrifizierung Gesamtstrecke GKB	West	Qualität	-
Qualitative Ausstattung, inklusive P&R-Anlagen im Bereich der Bahnhöfe und ihrer Umgebung	Alle	Qualität	-
Summe			2,2 Mrd

Tabelle 6: Ausbaumaßnahmen S-Bahn Steiermark

Die Kosten für alle unbedingt notwendigen Maßnahmen der S-Bahn in der 1. Ausbaustufe betragen ca. € 400 Mio, für die unbedingt notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen für den Vollbetrieb der S-Bahn ist auf heutiger Preisbasis mit einem Kostenaufwand von insgesamt rund € 3,4 Mrd. zu rechnen. Die im Bereich Graz und Graz-Umgebung erforderlichen Ausbaumaßnahmen für die S-Bahn sind in der Tabelle 6 dargestellt.

P&R Anlagen

Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Pkw- und Radparkplätzen im Umfeld der Bahnhöfe, der ÖV-Knotenpunkte und an den Haltestellen der suburbanen Achsen zur Stärkung des intermodalen Verkehrs ist erforderlich.

Als Standorte von P&R-Anlagen sind quellnahe Anlagen grundsätzlich den zielnahen Anlagen und da insbesondere jene an S-Bahn-Bahnhöfen in oberster Priorität vorzuziehen.

Korridor	Erforderliche P+R Plätze 2021 Bezirk GU		P+R Plätze
	Trend	"Raum und Umwelt"	Bestand
Nord (Bruck an der Mur)	700 (+36%)	1.500 (+192%)	512
Ost (Gleisdorf)	100 (+54%)	150 (+131%)	65
Süd (Leibnitz)	200 (+00%)	400 (+81%)	221
West (Voitsberg, Deutschlandberg)	170 (+56%)	400 (+267%)	109

Tabelle 7: erforderliche P+R im Bahnhofsbereich der Korridore in Graz Umgebung

Regionaler Busverkehr

Das bestehende ÖV-System im regionalen Busverkehr ist derzeit nicht zufriedenstellend und muss daher weiter entwickelt werden. Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit ist vor allem im Gebiet der Kernstadt Graz durch die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen (Priorisierung an VLSA, Ausbau der Busspuren, Kaphaltestellen udgl.) die Fahrzeit zu verringern.

Um die Situation des Umsteigens vom regionalen Busverkehr zum städtischen ÖV zu verbessern, soll versucht werden, Regionalbushaltestellen an zentrale Umsteigepunkte des städtischen ÖV anzubinden, insbesondere an die Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof und an den Jakominiplatz. Für die Anbindung des regionalen Busverkehrs an die zentralen, innerstädtischen Umsteigepunkte sowie die Festlegung der Endhaltepunkte im Grazer Stadtgebiet ist hinsichtlich Umsetzung und Finanzierung ein Konzept zu erarbeiten.

Um Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zu minimieren sind die regionalen Buslinien verstärkt als Zugangsverkehrsmittel zu den S-Bahn Linien einzusetzen.

Die Berechnung der erforderlichen Buskapazität im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ergibt einen besonderen Handlungsbedarf in den Korridoren Süd (St. Stefan) und Ost (Weiz) da diese Korridore nicht an die S-Bahn angebunden werden können. In den restlichen Korridoren soll zum Abdecken der Kapazitätserfordernisse soweit wie möglich auf die freie Kapazität der S-Bahn zurückgegriffen werden, was mit Hilfe von Expressbuslinien als Zubringer zur S- Bahn erreicht werden soll.

Öffentlicher Verkehr in Graz

Für den Öffentlichen Verkehr in Graz gilt es, die zusätzlichen Fahrten aufgrund der erforderlichen Änderung des Modal Splits abzudecken. Somit ergibt sich eine erforderliche Kapazität (bei einem Umsteigeanteil von rund 50 %) von 245.000 bis 300.000 Fahrten mit einem öffentlichen innerstädtischen Verkehrsmittel. Das entspricht einer Steigerung der erforderlichen Kapazität von bis zu einem Drittel.

Der Ausbau bzw. Neubau der ÖV-Knoten an S-Bahn-Linien ist mit besonderem Augenmerk auf kurze Umstiegswege und -zeiten zwischen Bahn und Regionalbus durchzuführen. Das Grazer Straßenbahnnetz ist weiter auszubauen und die Verknüpfung mit der S-Bahn ist durch den Ausbau bzw. den Neubau der Nahverkehrsknoten Gösting, Wetzelsdorf, Murpark und der Nahverkehrsdrehscheibe Graz HBF weiter zu verbessern.

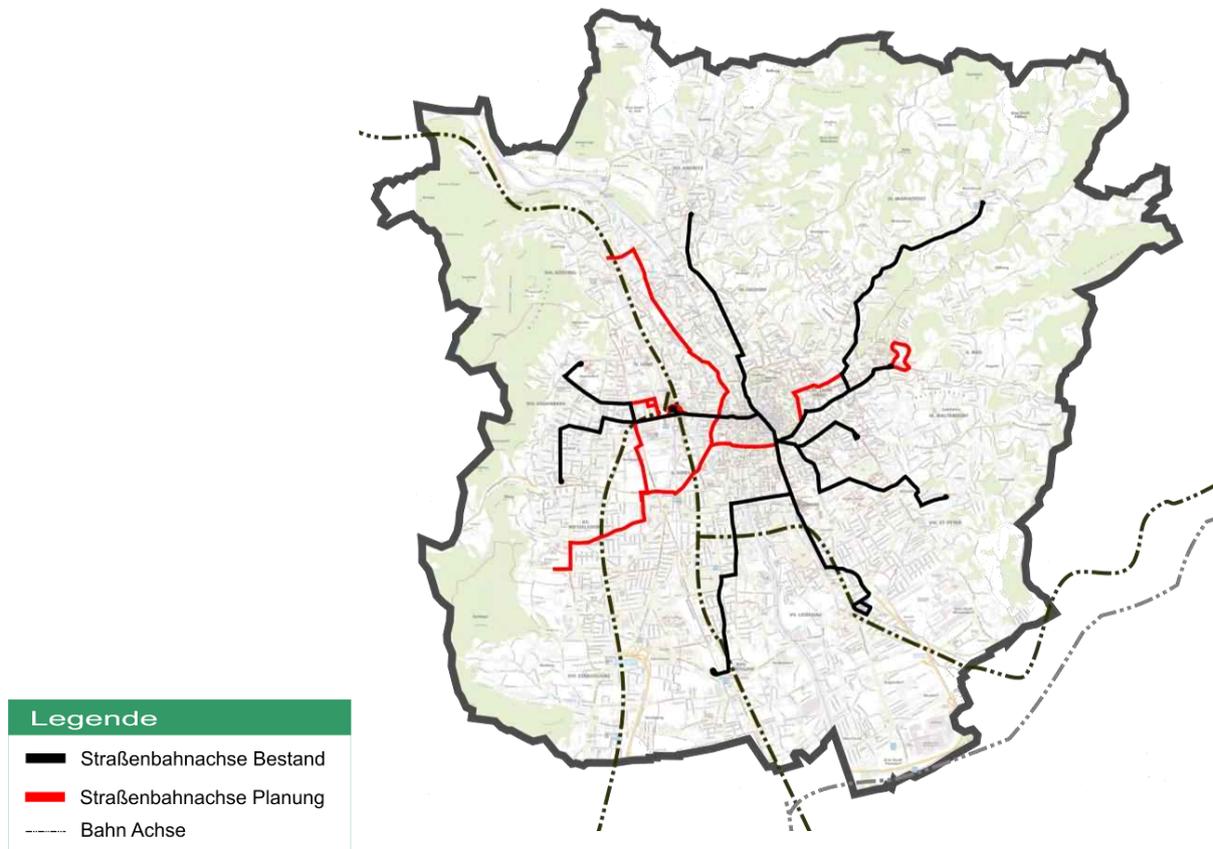


Abbildung 14: Ausbauplan des Grazer Straßenbahnnetzes

Fußverkehr

Im Nichtmotorisierten Individualverkehr ist vor allem auf die Ausbildung von Querungen in Ortsgebieten zu achten. Die Sicherheit der Fußgänger beim Queren ist insbesondere im Bereich von Schulen, Freizeiteinrichtungen, ÖV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden zu gewährleisten.

In der örtlichen Raumplanung (Flächenwidmungspläne, örtliche Entwicklungskonzepte) und in der lokalen Verkehrsplanung ist auf die Durchgängigkeit für den Fußgängerverkehr zu achten. Die Mindestansprüche bezüglich Breite und Barrierefreiheit sind einzuhalten.

Radverkehr

Das derzeit eher auf den Freizeitverkehr ausgerichtete Radwegenetz in Graz-Umgebung ist um ein auf den Alltagsverkehr ausgerichtetes Radwegenetz zu erweitern, welches entsprechend der Kategorisierung auszubauen und durch Netzergänzungen zu komplettieren ist. Dabei sind zur Stärkung des multimodalen Verkehrs insbesondere ÖV-Knotenpunkte in das Netz mit einzubeziehen.

Ein dichtes Netz von dem Stand der Technik entsprechenden Radabstellanlagen, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von E-Fahrrädern (z.B. Ladestationen), Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem MIV (z.B. durch Aufstellstreifen an VLSA), Fahrradmitnahme im ÖV zu Schwachlastzeiten und Errichtung eines Fahrradverleihsystems (Citybike) soll zur Attraktivierung des Radverkehrs beitragen.

Das radiale Grazer Haupttradroutennetz ist stadtgrenzüberschreitend zu verdichten und um tangential Radrouten zu erweitern. Dabei ist darauf zu achten, dass der Querschnitt zur Aufnahme der geforderten Radbelastung die notwendige Breite aufweist.

Motorisierter Individualverkehr – Straßenbauprogramm

Da die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr im Wesentlichen als ausreichend beurteilt wird, gibt es neben der Qualitätssicherung der Straßeninfrastruktur (Straßen-erhaltungsmanagement EMS) nur wenige Handlungsschwerpunkte im Bereich des Neubaus der Straßeninfrastruktur (Südgürtel, Modul 1-3 des Entwicklungskonzeptes, A9 Begleitstraße; AST Hart).

Folgende dem Leitbild und den Handlungsschwerpunkten entsprechenden Groß- und Neubauvorhaben aus dem aktuellen Landesstraßenbauprogramm sind für die Bezirke Graz und Graz-Umgebung vorgesehen.

Bauvorhaben	Realisierungshorizont	Kosten* [Mio. €]
Verlegung der L381	kurzfristig	1,78
OUF Hausmannstätten (Modul 1)	kurzfristig	43,60
St. Peter Hauptstraße Teil 1	kurzfristig	11,68
Kreuzung Bachwirt und Kalkbachbrücke	kurzfristig	2,35
A2-Anschluss Hart, Umlegung L311	kurzfristig	2,30
Anbindungen an A2-Knoten Graz-Ost (Modul 1)	kurzfristig	6,30
Südgürtel	kurzfristig	128,50
OUF Hausmannstätten E Technik	kurz- bis mittelfristig	8,80
St. Peter Hauptstraße Teil 2	kurz- bis mittelfristig	3,00
Verbindung Knoten Graz-Ost – OUF Hausmannstätten (Modul 2)	mittelfristig	11,00
A9 Begleitstraße (Kunstabwerke)	mittelfristig	5,60
ÖBB Unterführung Liebenauer Hauptstr.	mittelfristig	n.b.
GKB Unterführung Kärntnerstraße	mittelfristig	n.b.
ÖBB Unterführung Raaba und KVP	mittel- bis langfristig	n.b.
OUF Fernitz (Modul 3)	langfristig	n.b.

Tabelle 8: Landesstraßenbauprogramm Groß- und Neubauvorhaben

* Schätzkosten laut aktuellem Landesbauprogramm (2. Quartal 2010), z.T. Kostenbeteiligung Dritter (z.B. Eisenbahnunternehmen und Gemeinden) inkludiert

Durch die Errichtung von Sammelparkplätzen an geeigneten Autobahnanschlussstellen der A2 und der A9 soll eine Steigerung des Besetzungsgrades im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr erreicht werden. Wichtig dabei ist, dass sie möglichst quellenah situiert werden.

Aus fachlicher Sicht wird vorgeschlagen, die Maßnahmen zur Emissionsreduktion im Steirischen Zentralraum möglichst großräumig anzulegen, insbesondere im ausgewiesenen Feinstaubsanierungsgebiet.

Die Errichtung eines dichten Netzes von Carsharing-Angeboten in der Region, der Kernstadt und vor allem an ÖV-Knotenpunkten soll zu einer Stärkung des multimodalen Verkehrs führen.

7.4 Erfolgskontrolle / Monitoring und Finanzierung

Erfolgskontrolle und Monitoring

Die Umsetzung des RVK G-GU erfordert besondere Anstrengungen seitens der verantwortlichen verkehrspolitischen Akteure: insbes. die Landespolitik und die Kommunen (Kernstadt und Umlandgemeinden) müssen sich ihrer Verantwortung bewusst sein.

Wichtigster Akteur bleibt (oder ist) jedoch die Bevölkerung, da sie mit ihrem Verkehrsverhalten, bzw. der Verkehrsmittelwahl über das tägliche Verkehrsverhalten entscheidet. Das Ziel ist die Änderung des individuellen Verkehrsverhaltens. Dazu bedarf es eines begleitenden Kommunikationsprozesses; z.B. Öffentlichkeitsarbeit und Folgewirkungs- und **Folgekostenabschätzungen** für private Haushalte.

Finanzierung

Im RVK G-GU sind zum einen die **bestehenden Finanzierungsschlüssel** für Umsetzungsmaßnahmen (z.B. Geh- und Radwege, ÖV, P&R-Anlagen, etc.) erläutert. Zum anderen werden **Vorschläge zur Sicherstellung der Finanzierung** der notwendigen Maßnahmen, um die Ziele des RVK G-GU erreichen zu können, zur Diskussion gestellt (z.B. Mobilitätsabgabe, Stellplatzpolitik, LKW-Maut, etc.).

Rechtliche Voraussetzungen

Aus verkehrsfachlicher Sicht werden zur Erreichung der Ziele des RVK die Verankerung wichtiger Rahmenbedingungen bzw. konsequenter Vollzug im **Raumordnungsgesetz** sowie die Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen auch in übrigen Materien (z.B. Wohnbauförderung) notwendig und zu diskutieren sein.