

WEGE IN DIE ZUKUNFT



Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+

IMPRESSUM

Gesamtverantwortlich:

Landesrätin Mag.^a Kristina Edlinger-Ploder

Inhaltliche Bearbeitung durch die

Fachabteilung 18A, Gesamtverkehr und Projektierung

www.verwaltung.steiermark.at

Leiter der Fachabteilung: DI Andreas Tropper

Redaktion: DI Alfred Nagelschmied

März 2008

Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ steht als Download auf www.verkehr.steiermark.at zur Verfügung.

Personenbezogene Bezeichnungen gelten in dieser Broschüre jeweils auch in ihrer weiblichen Form.





VORWORT

Mobilität ist ein Schlagwort unserer Zeit geworden, das seine wahrhaftige Bedeutung aber oftmals erst durch die Beifügung eines Attributes offenbart. Körperlich wie geistig haben wir es jedoch nie mit der Beweglichkeit alleine zu tun, sondern sind gefordert, sie in einem Gesamtkontext darzustellen, der unvollständig bleibt, wenn man die Komponente der Zeit außer Acht lässt.

Gerade deshalb ist Verkehrsplanung im modernen Sinne nicht darauf zu beschränken, Kubikmeter von Materialverschiebungen, statische Möglichkeiten oder den Fahrplan zu erdenken, sondern vielmehr den Gesamtkomplex aus unterschiedlichen Interessenslagen in die Entscheidungsgrundlagen mit einzubeziehen. Drei Themenblöcke kristallisieren sich für heutige Fragestellungen heraus:

- » der Mensch und seine Bedürfnisse
- » die Umwelt und ihre Sensibilitäten
- » die Wirtschaft und ihre Erfordernisse

Mobilität für die Menschen ergibt nur Sinn, wenn man zielgerichtet handelt: körperliche Bewegung im Sinne eines gesundheitspolitischen Zieles, geistige Mobilität im Hinblick auf Bildungswerte oder Erreichbarkeiten, die sozial- oder wirtschaftspolitisch eine große Rolle spielen.

Was mag nun ein Gesamtverkehrsprogramm für die Steiermark bedeuten? In einem ersten Schritt das Bemühen um begriffliche Klarheiten. Das bedeutet das Festmachen von Erfordernissen, um einen gemeinsamen Weg verfolgen zu können. In weiterer Folge die Festlegung von Parametern, um politische Entscheidungen treffen zu können, wie Verkehrswege im herkömmlichen (Infrastruktur) oder im übertragenen Sinn (Möglichkeiten einzelner Anspruchsgruppen, mobil zu sein) aufgezeigt bzw. umgesetzt werden sollen.

Am Ende geht es um eine konkrete Handlungsanleitung für viele engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landes, der Gemeinden, der Verkehrsunternehmen und alle anderen Beteiligten, die Verkehrspolitik zu gestalten und nicht nur zu verwalten.

„Wege in die Zukunft“ aufzuzeigen und im Team zu verfolgen, ist die Dachmarke eines Ressorts, das sich der Mobilität im Allgemeinen wie um das Fortkommen jeder und jedes Einzelnen im Besonderen annehmen möchte. Dieses Programm ist eine Einladung an alle, die an der Gestaltung von Zukunft nicht nur teilhaben, sondern intensiv teilnehmen wollen.

„*Solvitur ambulando.*“ – Im Gehen lösen sich die Probleme.

Fühlen Sie sich angesprochen und gehen auch Sie den Weg mit uns!

Landesrätin Mag.^a Kristina Edlinger-Ploder







INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	4
Das verkehrspolitische Leitbild	5
Mobilität in der Steiermark. Rahmenbedingungen, Grundsätze und Leitlinien	6
Mobilität im demografischen Wandel	6
Mobilität in Zahlen	8
Grundsätze der Verkehrsplanung	12
Ganzheitlicher Planungsansatz	12
Gender Mainstreaming in der Mobilität	13
Barrierefreie Mobilität	14
Verkehrssicherheit	15
Güterverkehr in der Steiermark	18
Der Wirtschaftsstandort Steiermark im übergeordneten Verkehrsnetz	22
Steirische Schienen- und Straßenachsen	23
Flughafen Graz	25
Verkehr und Umwelt	27
Luft	27
Lärm	29
Natur und Landschaft	33
Finanzierung	34
Umweltverträgliche Mobilität	36
Fußgänger- und Radverkehr	36
Intermodaler Verkehr	40
Nahverkehrsknoten	40
Park&Ride und Bike&Ride	40
Güterverkehrsterminals	42
Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement	44

Öffentlicher Personenverkehr und Infrastruktur für Bahn und Bus	46
Grundversorgung in der gesamten Steiermark	46
Geänderte rechtliche Rahmenbedingungen für den Busverkehr	47
Regionaler Busverkehr	49
Schienenverkehr	51
Der Weg zur S-Bahn	51
S-Bahn im Großraum Graz	52
Obersteirertakt und S-Bahn im obersteirischen Zentralraum	54
Fernverkehr	54
Stadtverkehre	56
Infrastruktur für Bus, Eisenbahn und Straßenbahn	57
Businfrastruktur	57
Eisenbahninfrastruktur	57
Umfeld der Eisenbahn bzw. S-Bahn	60
Infrastrukturen in der Landeshauptstadt Graz	62
Marketing und Information im öffentlichen Personenverkehr	64
Straßeninfrastruktur	66
Straßenplanung und Projekte	68
A2 – Südatautobahn, Abschnitt „Knoten Graz-Ost“	70
S7 – Fürstenfelder Schnellstraße	70
S36/S37 – Murtal und Klagenfurter Schnellstraße	71
B320 – Ennstal Straße	72
Wichtige neue Straßenprojekte im Landesstraßennetz	73
Straßenbau und Straßeninstandhaltung	78
Straßenneu- und -ausbau	78
Instandhaltung der Straßeninfrastruktur	80
Straßenhaltung und Winterdienst	82
Ländliches Straßennetz – kommunaler Straßenbau	83
Wege in die Zukunft	85

EINLEITUNG

Mobilität für Menschen und Güter gilt als Garant für die Entwicklung von Gemeinschaften und ermöglicht den Einzelnen eine flexible Lebensgestaltung. Doch das Bedürfnis nach immer mehr Mobilität stößt auch immer öfter an seine Grenzen. Vor allem in Ballungszentren und zu Stoßzeiten sind die Kapazitäten der bestehenden Verkehrssysteme ausgereizt.

Und die Konsequenzen sind bekannt: Schadstoffe, Lärm, Unfälle und Staus sind negative Auswirkungen des heutigen Mobilitätsverhaltens, von denen auch die Steiermark nicht verschont bleibt.

Damit steht fest, dass die verkehrspolitische Diskussion als integrativer Bestandteil der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung geführt werden muss. Dies umso mehr, da die Steiermark durch ihre Nähe zu entwicklungsstarken Märkten in den nächsten Jahren vor große verkehrspolitische Herausforderungen gestellt ist.

Im vorliegenden Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ (StGVK 2008+) ist beschrieben, wohin sich der Verkehr in Zukunft bewegen soll und welche verkehrspolitischen Ziele es zu erreichen gilt.

In diesem Sinne schließt jeder der übergeordneten Themenbereiche mit

-  **VISIONEN,**
-  **STRATEGIEN** und
-  **WIRKUNGSZIELEN** ab.

Visionen beschreiben den zukünftigen Soll-Zustand, die Strategien den Weg zum Erreichen dieses Zustandes und Wirkungsziele die messbaren Größen bzw. Indikatoren zur Evaluation auf dem Weg dorthin.

Das StGVK 2008+ basiert auf einem Mit- und Nebeneinander von Verkehr, Umwelt und Wirtschaft. Denn nur im fairen und ausgeglichenen Miteinander aller können zukunftsfähige Synergien geschaffen werden, die sowohl die Entwicklung der Mobilität als auch das Wohl der Menschen in einer lebenswerten Umwelt zum Ziel haben und diese auch ermöglichen.

So hat jede Art von Mobilität ihre spezifischen Erfordernisse und Stärken, die erkannt und genutzt werden müssen. Durch die sinnvolle Kombination aller Systeme kann ein positives Gesamtes entstehen, von dem die Menschen und die Wirtschaft in der Steiermark profitieren und dessen negative Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden. Das StGVK 2008+ soll ein tragfähiges Fundament für einen dynamischen und zukunftsweisenden Entwicklungsprozess bieten, der ein möglichst gesamthaft ideales Mobilitätsangebot in der Steiermark zum Ziel hat.

Das Mobilitätsbedürfnis ist aufgrund der vorherrschenden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen stetig im Steigen. Die Bewältigung der damit verbundenen Herausforderungen und Problemstellungen muss in Angriff genommen werden. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ soll dazu als Basis dienen.





DAS VERKEHRSPOLITISCHE LEITBILD

Verkehrspolitische Entscheidungen haben Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. In diesem Bewusstsein ist die Entwicklung des steirischen Verkehrssystems von ganzheitlichem Denken und politischem Konsens geprägt. Maßnahmen werden nicht nach oberflächlichen Erfordernissen gesetzt, sondern möglichst bis in die letzte Konsequenz durchdacht und deren Folgen berücksichtigt. Dieser verkehrspolitische Ansatz hat bei der Erstellung der regionalen Verkehrskonzepte bereits Einzug gehalten und stößt auf breiten Zuspruch.

„bewusst behutsam bewegen“ ist der Leitsatz des StGVK 2008+, hinter dem der Gedanke steht, dass dem Bedürfnis nach Mobilität unter der Berücksichtigung der Raum-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung und unter größtmöglicher Schonung aller Ressourcen entsprechende Angebote zur Verfügung gestellt werden können, die bewusst, im Sinne eines ganzheitlichen Denkens und umfassender Abschätzung ihrer Auswirkungen, gesetzt werden. Dabei sollen die Verkehre mit denjenigen Verkehrsmitteln stattfinden, welche die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben und den sozialen und volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen unserer Gesellschaft entsprechen.

Grundpfeiler des StGVK 2008+ sind:

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

Dabei sind alle Verkehrsarten – Fußgänger- und Radverkehr, Eisenbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr, PKW- und LKW-Verkehr sowie Flugverkehr – in dieses Verkehrssystem einzubeziehen und zur Abdeckung der vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse entsprechend zu positionieren und zu forcieren. Eine funktionierende Mobilität verlangt aber auch ein faires Miteinander unter allen Verkehrsteilnehmern.

Die Steiermark steht also vor großen Herausforderungen, um sowohl die infrastrukturellen als auch gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für ein derartiges Verkehrssystem zu schaffen. Um die „Hausaufgaben“ des Landes bewältigen zu können, sind jedoch überregionale Zusammenarbeit und Finanzierung notwendig. Gemeinden, Land, Bund, EU, aber auch die Wirtschaft sind gefordert, die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung der Mobilität in der Steiermark gemeinsam zu tragen und zu unterstützen. Wenn das gelingt, steht einer zukunftsfähigen Mobilität in der Steiermark nichts mehr im Wege.

MOBILITÄT IN DER STEIERMARK. RAHMENBEDINGUNGEN, GRUNDSÄTZE UND LEITLINIEN

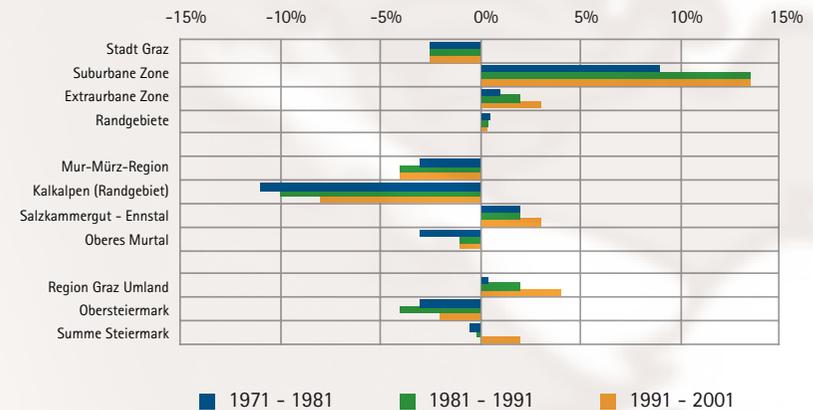
Die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs in der Steiermark ist geprägt durch Trends, die zumindest europaweit in ähnlicher Ausprägung auftreten: Die physische Mobilität von Menschen wird aufgrund der sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen immer größer. Zum Teil wird dies durch die Forderung nach erheblich größerer Flexibilität am Arbeitsmarkt mehr oder weniger erzwungen, zum Teil zur Befriedigung der Bedürfnisse im Konsum- oder Freizeitverhalten freiwillig in Kauf genommen. Die Mobilität von Gütern ist geprägt von der Globalisierung der Wirtschaft und dem Konsumverhalten der Menschen.

MOBILITÄT IM DEMOGRAFISCHEN WANDEL

Zu den Herausforderungen unserer Gesellschaft zählt die Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels. Dabei existieren viele Unsicherheiten bezüglich des Grades möglicher Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung. Unumstritten jedoch sind die sich in der Bevölkerungsstruktur abzeichnende Alterung und die Abwanderung von den extraurbanen (ländlichen) Bereichen in die suburbanen Gebiete (Randzonen um Städte). Auch spielt die Abwanderung aus den urbanen (städtischen) Bereichen in die Randzonen und damit insgesamt das individuelle Mobilitätsverhalten bei der Betrachtung des zukünftigen Infrastrukturbedarfs eine besondere Rolle.

In den nächsten Jahrzehnten wird der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung stark zunehmen. Schon in den letzten Jahrzehnten stieg die Zahl der älteren Mitbürger stetig an. Zwischen 1960 und 2000 wuchs der Anteil der über 65-Jährigen von 10,1 auf 15,9 %. Auch in den nächsten Jahrzehnten wird dieser Alterungsprozess weitergehen. Im Jahr 2050 werden 29,7 % der Bevölkerung über 65 und nur noch 14,3 % unter 18 Jahre alt sein. Ferner wird sich das Durchschnittsalter von 41 auf fast 49 Jahre erhöhen.

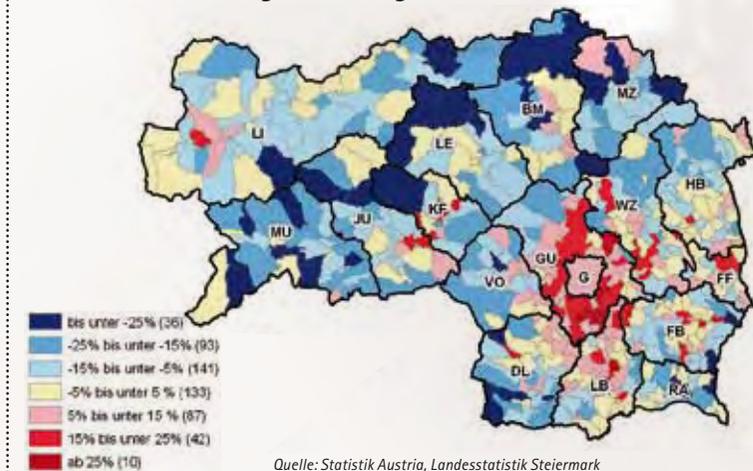
Wanderungsbilanz in %



Quelle: Statistik Austria

Bevölkerungsentwicklung Steiermark 2031

Prozentuelle Bevölkerungsveränderung in den Gemeinden 2006 - 2031



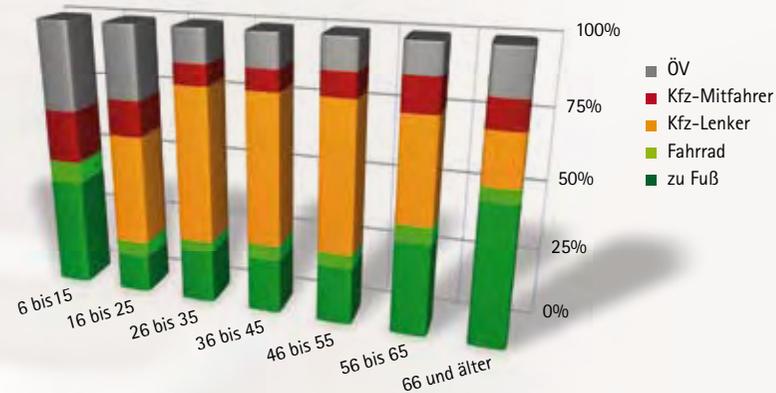
Quelle: Statistik Austria, Landesstatistik Steiermark





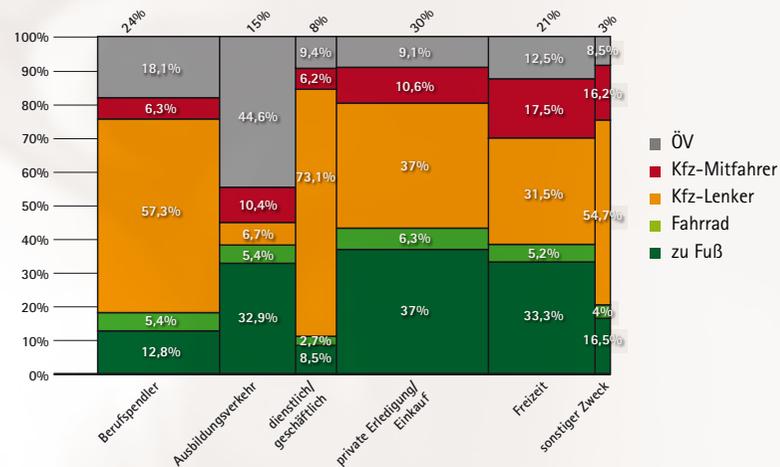
Modal-Split nach Altersklassen

Werktäglichler Personen-Normalverkehr



Quelle: BMVIT – Verkehr in Zahlen 2007

Anzahl der Wege pro Tag



Quelle: BMVIT – Verkehr in Zahlen 2007

In der Analyse der Mobilität verschiedener Altersgruppen lässt sich zusammenfassend sagen, dass die Junioren und Senioren sowie Frauen insgesamt wesentlich weniger mobil sind als die übrige Bevölkerung. Ferner gehen sie öfters zu Fuß und benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad. Voll berufstätige Männer im Alter zwischen 25 und 65 Jahren legen die meisten und längsten Wege zurück und benutzen dafür überwiegend das eigene Auto.

Die Mobilität von älteren Menschen nimmt jedoch ständig zu. Die Menschen wollen ihre Mobilität und Lebensqualität möglichst lange erhalten, auch dann noch, wenn das Benutzen des eigenen Fahrzeuges nicht mehr möglich ist. Zudem ist es wichtig, Familien in den ländlichen Räumen zu halten und Bedingungen zu schaffen, welche die eigenständige und sichere Mobilität dieser Menschen gewährleisten.

Es gilt, den Verkehr auch unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels zukunftsfähig zu gestalten. Der künftige Verkehr soll

- » den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht werden,
- » dabei gleichwertige Mobilitätschancen für alle schaffen,
- » auf den ländlichen Raum als Lebensraum Rücksicht nehmen,
- » die Umwelt entlasten und den Verbrauch von Ressourcen senken.

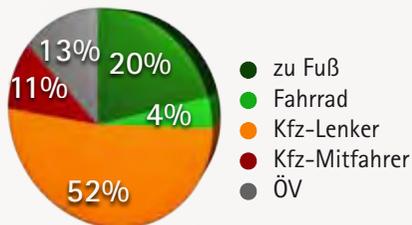
MOBILITÄT IN ZAHLEN

Mit dem industriellen Zeitalter ist die Menschheit auch in eine Ära der „Volksmobilität“ eingetreten. Zunächst war die Entwicklung von Massenverkehrsmitteln ausschlaggebend dafür, dass die Mobilität auch für einen Großteil der Menschen leistbar wurde. Mit der Massenproduktion von Kraftfahrzeugen begann die Individualisierung der Mobilität. Mit diesen Möglichkeiten stieg die Anzahl der mobilen Personen, der transportierten Güter und der Wege sowie die Weglängen und die Zeit, die für die Bewältigung der Wege benötigt wird, rapide an.

Demnach führen heute fast 80 % der insgesamt ca. 800.000 werktäglichen Wege, die innerhalb von Graz durchgeführt werden, von zu Hause weg oder nach Hause zurück. Knapp 19 % der Wege haben den Zielzweck Arbeit, ca. 18 % führen zu Erledigungen und zum Einkaufen, ca. 15 % in die Freizeit und ca. 7 % in eine Ausbildungsstätte.

Die Erhöhung der Mobilität ist in den letzten Jahrzehnten aber auch dadurch gekennzeichnet, dass diese im Straßenverkehr wesentlich massiver ausfällt als bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und auch auf Kosten der Wege geht, die zu Fuß durchgeführt wurden.

Modal-Split in der Steiermark

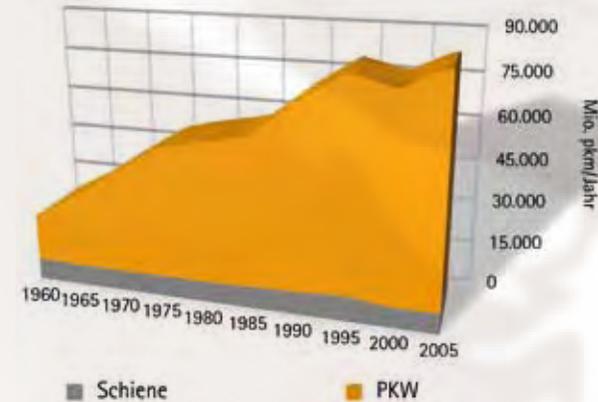


Quelle: BMVIT – Verkehr in Zahlen 2007

Wesentlich stärker noch ist dieser Trend in den ländlichen Regionen zu beobachten. Bei einer solchen räumlich differenzierten Betrachtung fällt auf, dass hochrangige Verkehrsinfrastrukturen bzw. Verkehrsinfrastrukturen in Ballungsräumen wesentlich höhere Steigerungsraten besitzen als jene im ländlichen Raum, die insbesondere bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sogar massive

Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr

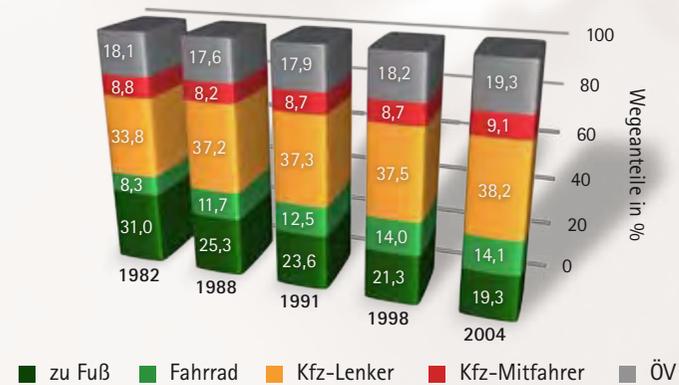
Österreich 1960 bis 2005



Quelle: BMVIT – Verkehr in Zahlen 2002/2007

Verkehrsmittelaufteilung in Graz

Modal-Split Personenverkehr



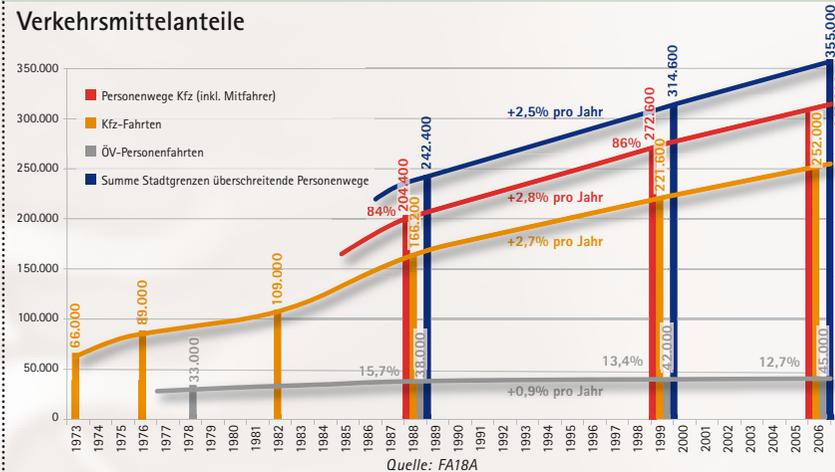
Quelle: Stadt Graz





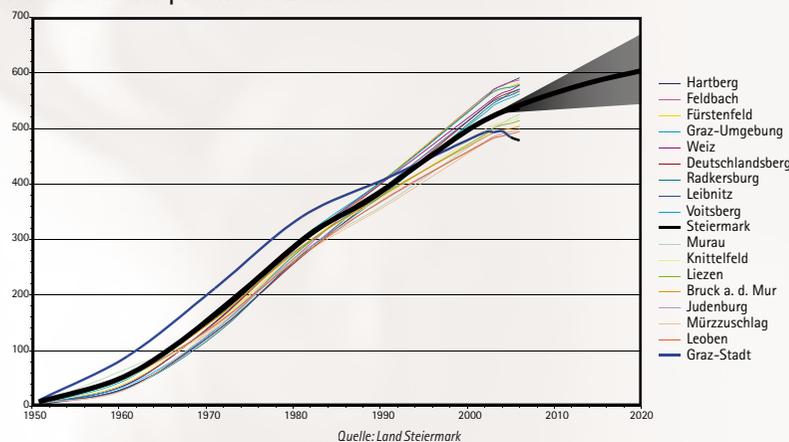
Stadtgrenzen überschreitender Verkehr Graz

Verkehrsmittelanteile



Motorisierungsgrad Steiermark

PKW und Kombi pro 1.000 Einwohner



Rückgänge verzeichnen. So beträgt z. B. der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel im Bezirk Weiz lediglich 5 % (ohne Betrachtung der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß), wovon der Großteil auf den Ausbildungsverkehr von Schülern ohne Führerschein zurückzuführen ist.

Im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr der Landeshauptstadt Graz werden pro Werktag insgesamt ca. 355.000 Wege zurückgelegt. Der Anteil der Wege zur Arbeit bzw. zu einer geschäftlichen Erledigung liegt bei etwa 20 %, ca. 19 % der Wege führen zu privaten Erledigungen und zum Einkaufen, ca. 13 % in die Freizeit und ca. 10 % in eine Ausbildungsstätte.

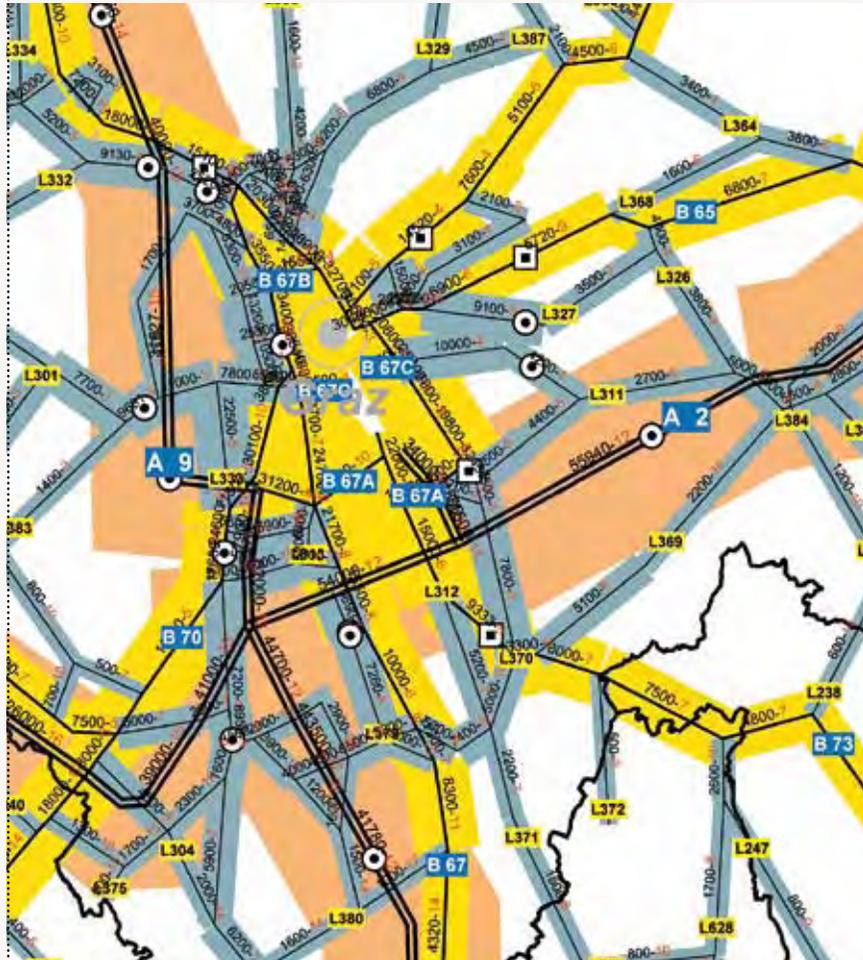
Dabei ist auch ersichtlich, dass vor allem jene Korridore einen höheren Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel aufweisen, die an leistungsfähigen Schienenstrecken mit attraktivem Fahrplanangebot liegen (Graz – Bruck mit ca. 17 %, Graz – Leibnitz mit ca. 16 % bei einem Gesamtdurchschnitt von ca. 13 %). Aber trotz der absoluten Steigerungen, die in den letzten Jahren aufgrund der immer besser werdenden Angebote im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr bei den Fahrgastzahlen erreicht werden konnten, ist der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt aufgrund der überproportionalen Steigerung des PKW-Verkehrs rückläufig.

Insbesondere die Entwicklung des Motorisierungsgrades, der derzeit in der Steiermark bei ca. 530 PKW pro 1.000 Einwohner liegt, ist ein Indiz, dass diese aufgezeigten Trends in nächster Zukunft zumindest ähnlich verlaufen werden. Wie die Entwicklung für die Einwohner in der Landeshauptstadt Graz zeigt, sind die Trends lediglich dann umkehrbar, wenn es entsprechende Angebote bei den öffentlichen Verkehrsmitteln gibt bzw. durch Selbstbehinderung oder bewusste Restriktionen und Steuerungen entsprechende Widerstände für den Individualverkehr aufgebaut werden.

Im Bezirksvergleich fällt auch auf, dass die flächig besiedelten Gebiete in der südlichen Steiermark durchwegs einen höheren Motorisierungsgrad aufweisen als die linienförmige Besiedelung in der nördlichen Steiermark, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln leichter versorgt werden kann.

Belastungsplan 2006 – jahresdurchschnittlicher, täglicher Verkehr

Ausschnitt Großraum Graz



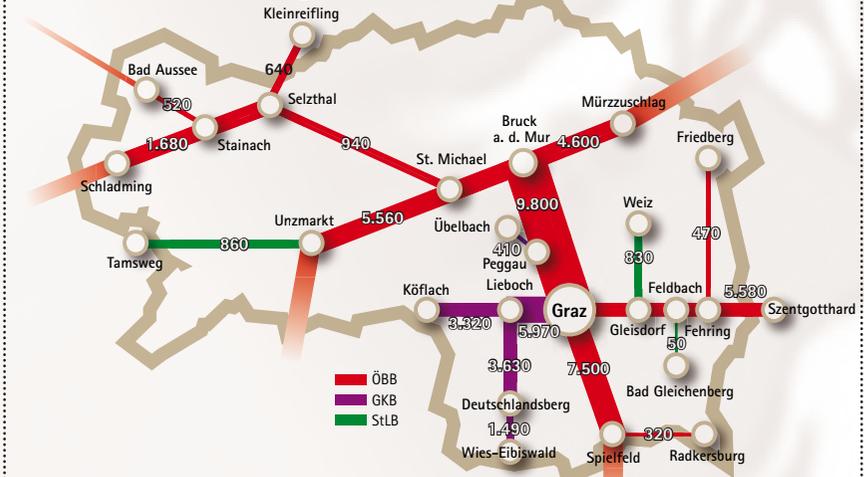
Quelle: FA18A

In der Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der Steiermark fällt auf, dass die am stärksten belasteten Infrastrukturen im höchstrangigen Netz zu finden sind, also auf den Autobahnen und Hochleistungsstrecken, diese aber auf Schiene und Straße in unterschiedlichen Korridoren liegen. Das höchstbelastete Straßenstück der Steiermark ist nach dem städtischen Autobahnabschnitt der A9 zwischen Graz-Webling und dem Knoten Graz-West mit einem jahresdurchschnittlichen Verkehrsaufkommen von 62.000 Fahrzeugen täglich der Abschnitt Laßnitzhöhe bis zum Knoten Graz-Ost mit ca. 56.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahresdurchschnitt.

Der höchstbelastete Abschnitt bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Eisenbahnabschnitt zwischen Graz und Bruck an der Mur mit durchschnittlich ca. 10.000 Fahrgästen pro Werktag.

Fahrgastfrequenzen steirische Eisenbahnstrecken 2006

durchschnittlicher Werktag (ohne Durchreisende)

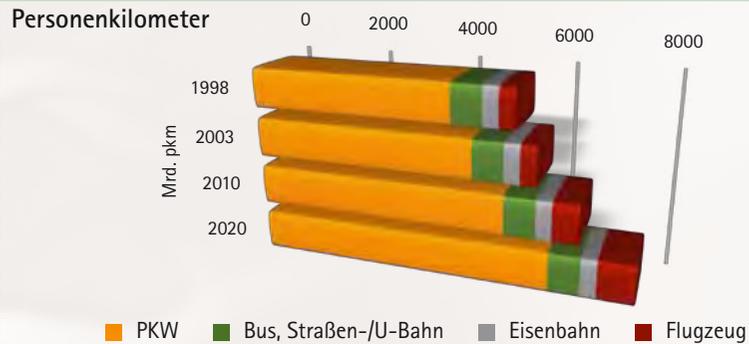


Quelle: ÖBB, GKB, StLB und eigene Berechnungen

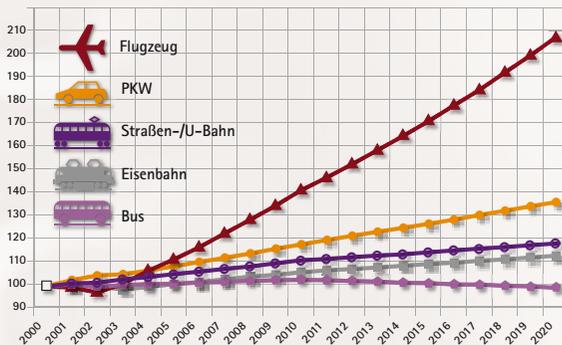




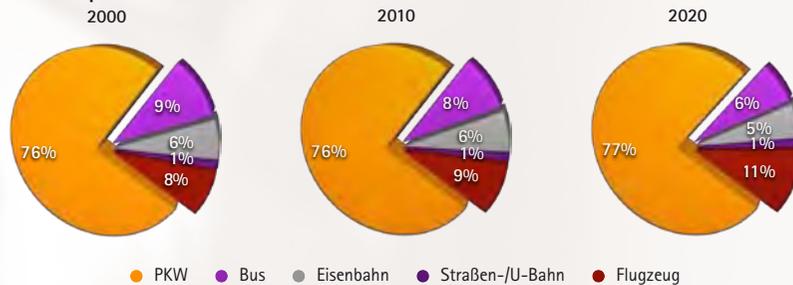
Personenverkehr EU



Steigerungsraten



Modal-Split



Quelle: Europäische Kommission Weißbuch Verkehr Zwischenbilanz 2006

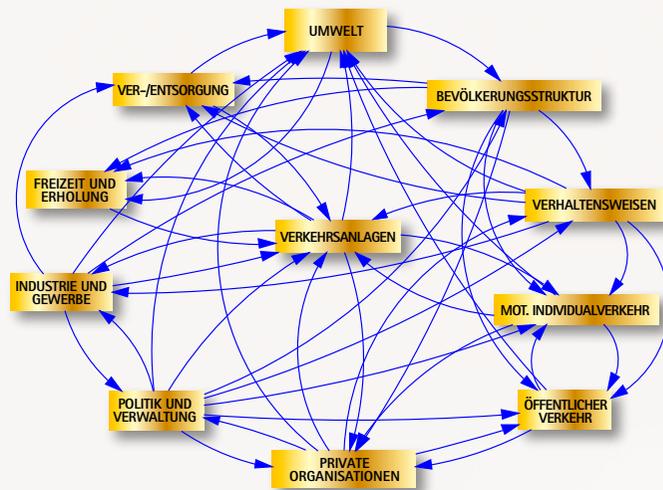
Die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung weist aufgrund der fortschreitenden Individualisierung der Gesellschaft und Globalisierung der Wirtschaft weiter auf einen Anstieg der Mobilität insgesamt hin, mit überproportionaler Entwicklung im PKW- und im Flugverkehr sowie eher rückläufiger Entwicklung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel.

Trotz dieser aufgezeigten Trends – oder gerade deshalb – ist einerseits erforderlich, dass Bedingungen geschaffen werden, damit die Bedürfnisse der Menschen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld abgedeckt werden können, und andererseits ein Umdenken der Verkehrsteilnehmer bei der Verkehrsmittelwahl erfolgt, um vom Straßenverkehr im wahrsten Sinne des Wortes nicht überrollt zu werden.

- ▶ **VISION:** Die Mobilität zur Erfüllung der persönlichen Bedürfnisse ist für die Menschen in der Steiermark auch für die Zukunft gesichert. Alle Menschen finden gleichwertige Mobilitätschancen vor und die zukünftige Mobilität entlastet die Umwelt und schont den Verbrauch der Ressourcen.
- ▶ **STRATEGIE:** Aktive Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und öffentlichen Verkehrsmittel.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Erhöhung der Anteile im Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie der öffentlichen Verkehrsmittel.

GRUNDSÄTZE DER VERKEHRSPLANUNG

Die Verkehrsplanung ist grundsätzlich so anzulegen, dass durch die Realisierung von Verkehrsprojekten einerseits den Mobilitätsbeteiligten größtmöglicher Nutzen zuteil wird und andererseits dem Mobilitätsumfeld möglichst geringer Schaden zugefügt wird. Daraus ergibt sich das Prinzip des ganzheitlichen Planungsansatzes.



GANZHEITLICHER PLANUNGSANSATZ

„Unsere Welt ist ein vernetztes System.“ (F. Vester)

Die komplexen Strukturen in allen Bereichen der Gesellschaft sowie der rasche Wandel aufgrund der Globalisierung und der Wertewandel des Wissens erfordern in zunehmendem Maße übergreifendes Denken in Zusammenhängen, d. h. dass die klassische Trennung von Ursache und Wirkung als globales Ordnungsprinzip der logischen Erfassung und Strukturierung unserer Welt aufgegeben wird. Da verschiedenste Bereiche von ähnlichen dynamischen Strukturen bzw. Entwicklungsmustern geprägt sind, werden auch die Grenzen von Fächern und Wissenschaftsdisziplinen aufgelockert.

Ein vernetztes System ist eine Menge von strukturell verbundenen Größen, die voneinander mehr oder weniger abhängen bzw. an gegenseitigen Wechselwirkungen beteiligt sind und deren Werte sich mit der Zeit verändern. Ein wichtiger Teil der Modellbildung ist die Abgrenzung eines Systems nach außen, d. h. von den Größen, die nicht mehr zum System gehören oder gehören sollen. Umgekehrt lässt sich aber durch Einbeziehung weiterer Einflussgrößen eine bestehende Modellsicht beliebig erweitern.

Systemisches Denken umfasst die folgenden vier Dimensionen:

- » ein Denken in Modellen
- » ein Denken in vernetzten Strukturen
- » ein Denken in dynamischen Zeitgestalten
- » die Fähigkeit zur praktischen Steuerung von Systemmodellen

Für den Planungsprozess im Verkehrsbereich bedeutet das die Erfassung der wichtigen und bestimmenden Zusammenhänge eines Raumes und das Betrachten des zu untersuchenden Systems und seiner sozio-ökonomisch-ökologischen Umwelt als biokybernetische Ganzheit.

Ganzheitliches Denken in der Verkehrsplanung umfasst neben dem Fokus auf die Mobilität auch die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Im Zentrum der Zukunftsstrategien stehen die Parameter Grundversorgung, Erreichbarkeit, Sicherheit, Verfügbarkeit, bewusste Unterstützung des nicht motorisierten Verkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel, Kooperation von Individual- und öffentlichen Verkehrsmitteln und verursachergerechte Verkehrsfinanzierung.

Ganzheitliches Denken und der interdisziplinäre Ansatz sollen sich in jeder Planungsphase wiederfinden. Von der Verkehrsphilosophie bis zur Ausführung einer Bordsteinkante soll jeder Schritt entsprechend durchdacht sein und sein Wirkungsbereich abgeschätzt und miteinbezogen werden.





Regionale Verkehrskonzepte

Durch die zusehends steigenden Budgetrestriktionen ist die öffentliche Verwaltung herausgefordert, die immer knapper verfügbaren öffentlichen Mittel nicht mehr nach dem angemeldeten Bedarf in die Regionen zu verteilen, sondern entsprechend der größtmöglichen Effektivität für die gesamte Region. Es bedarf einer Bewusstseinsbildung, die die Ziele und Strategien einer zukunftsfähigen regionalen Verkehrspolitik vermitteln hilft, die Zusammenhänge und Wechselwirkungen aufzeigt und die Prioritäten festlegt.

Im Wesentlichen geht es in enger Abstimmung mit der Regionalplanung um die Abbildung der vorhandenen Struktur in der Bevölkerung und in der regionalen Wirtschaft bzw. deren zukünftig erwünschte Entwicklung als verkehrsrelevante Einflussgrößen innerhalb einer Region sowie deren Beziehungen untereinander, den überregionalen Entwicklungen im Verkehr und dass die Interessen der Regionen und Bezirke mit den Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts in Einklang gebracht werden.

Im Rahmen der Erarbeitung von regionalen Verkehrskonzepten wird in den jeweiligen Regionen aufgezeigt, wie sich die vorhandene Struktur in der Bevölkerung und in der Wirtschaft bzw. deren zukünftig erwünschte Entwicklung entsprechend den vorhandenen Entwicklungsleitbildern und Konzepten auf den motorisierten Individualverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel, den Fahrradverkehr und den regionalen Güterverkehr auswirken. Darauf und auf den Stärken und Schwächen der jeweiligen Region aufbauend, werden in Kooperation mit den betreffenden Regionsvertretern und regionalen Entscheidungsträgern (regionale Planungsbeiräte) Ziele und Handlungsschwerpunkte für den Verkehrsbereich erarbeitet, der strategische Weg und die Prioritäten festgelegt sowie kurz- und mittelfristige Maßnahmenprogramme in den Bereichen Straßenbau, öffentliche Verkehrsmittel, Verkehrssicherheit und Radverkehr beschlossen.

Insbesondere die Kategorisierung des Straßennetzes und der Linien des öffentlichen Verkehrs sowie die Festlegung der überregionalen Radwegrouuten sind als Basis für die Straßenbauprogramme und Fahrplanerstellungen im Sinne der Vereinbarung von Prioritäten Inhalte der regionalen Verkehrskonzepte.

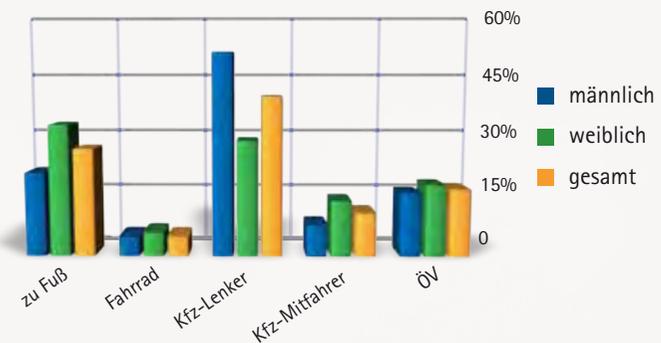
GENDER MAINSTREAMING IN DER MOBILITÄT

Frauen und Männer unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten – einem komplexen Gewebe aus Wegehäufigkeit, Art und Dauer der Aktivitäten, für die diese Wege zurückgelegt werden, Verkehrsleistung, Verkehrsmittelwahl und Fahrzeugverfügbarkeit.

Die bewusste Wahrnehmung von unterschiedlichen Mobilitätsansprüchen und -möglichkeiten, die aus unterschiedlichen Lebensphasen und -situationen von Frauen, Männern, jungen und älteren Menschen hervorgehen, ist Basis für eine gute Planungsarbeit und Maßstab zur Bewältigung der Mobilität und für die Formulierung von Empfehlungen und Maßnahmen. Dazu bedarf es einer Reflexion der Planungen und deren Auswirkung auf den Lebensalltag von Frauen und Männern. Ziel von Gender Mainstreaming ist, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern in Planungsentscheidungen und Umsetzungen zu berücksichtigen, damit Frauen und Männer die gleichen Chancen im alltäglichen Leben haben. Geschlechtssensible und bedürfnisgerechte Planung bezieht sich auf den Alltag, der als Maßstab für das Wohlergehen von Frauen und Männern dient und auf eine hohe Lebensqualität abzielt.

Anteil der Wege nach Modal-Split und Geschlecht

Werktäglichlicher Personen-Normalverkehr



Quelle: BMVIT - Verkehr in Zahlen 2007

Eine differenzierte Betrachtung in der Planung fördert die Chancengleichheit für Frauen und Männer, die für eine Zukunftsperspektive speziell im ländlichen Raum von großer Bedeutung ist. Mobilitätsbedingungen und Wegenetze bestimmen wesentlich die Lebensqualität im ländlichen Raum. Lebensqualität zu fördern bedeutet, der Abwanderung aus den Regionen entgegenzuwirken. Durch die Einbindung möglichst vieler Frauen und Männer in die Definition von Zielen und Maßnahmen in der Verkehrsplanung können die unterschiedlichen Ansprüche besser definiert werden. Beispielsweise ist die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen insbesondere für Frauen am Land ohne eigenen PKW von großer Bedeutung, um trotz ihrer stärkeren lokalen Bindung sozial und kulturell voll in die Gesellschaft integriert sein zu können.

BARRIEREFREIE MOBILITÄT



In unserer modernen Gesellschaft ist Mobilität ein sehr wichtiger Faktor im täglichen Leben. Wer mobil ist, hat mehr Chancen im Berufsleben und mehr Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. Ist eine Person aber in ihrer Mobilität durch eine persönliche Behinderung eingeschränkt oder gänzlich blockiert, ist ein Verlust der Integration innerhalb der Gesellschaft nicht selten der Fall. Ziel ist daher, dass Menschen mit Behinderungen trotzdem mobil und im Gesellschaftsleben integriert bleiben können. Dabei ist bei Behinderungen nicht nur von Rollstuhlfahrern auszugehen, an die man im Zusammenhang mit dieser Thematik zuerst denkt, sondern von allen körperlichen und geistigen Einschränkungen, die die Ausübung der persönlichen Mobilität behindern, wie Beeinträchtigungen des Bewegungsapparates, des Hör- oder Sehsinnes, kognitive Beeinträchtigungen etc. Aber auch schon mit einem eingepipsten Fuß oder mit einem Kinderwagen können Stiegen zu unüberwindbaren Hindernissen werden; viel zu komplizierte Fahrpläne können ebenfalls eine Barriere zur Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln darstellen.

In der Verkehrsplanung geht es dabei vor allem um die Einhaltung von Mindest- und Höchstwerten für Abmessungen und Neigungen, Hilfen zur Überwindung von Höhenunterschieden, Spalten und Querungen, die Einrichtung von Führungshilfen,

einfache Strukturen, helle Gestaltung, deutliche optische und kontrastreiche Kennzeichnung von Hindernissen. Auch bei Informationen aller Art ist neben einer guten Les- und Hörbarkeit die Zugänglichkeit, Eindeutigkeit und Verständlichkeit von großer Bedeutung und dass sie für blinde, sehbehinderte, gehörlose oder schwerhörige Menschen unter der Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips immer zumindest in zwei einander ergänzenden Formen angeboten werden (optisch, akustisch, taktil).

Barrierefreiheit betrifft keine Minderheit, sie ist für alle Menschen eine wesentliche Erleichterung für die Ausübung ihrer Mobilität und deshalb auch ein unverzichtbares Grundprinzip in der steirischen Verkehrsplanung.



VISION: In der Verkehrsplanung und deren Umsetzung werden sämtliche Einflussfaktoren und Bedürfnisse der Mobilitätsbeteiligten und der Mobilitätsumwelt berücksichtigt, sodass Lösungen von Verkehrsproblemen durch größtmöglichen Konsens, volkswirtschaftlichen Nutzen und soziale Gerechtigkeit gekennzeichnet sind. Vom Planungsbeginn bis zur Umsetzung sind die Abläufe durchgängig und zeitlich kalkulierbar.

STRATEGIE: Durchführung von durchgängigen Planungsprozessen, in denen möglichst alle Einflussfaktoren berücksichtigt werden und die entsprechend der voraussichtlichen Dauer bis zur Umsetzung rechtzeitig begonnen werden, Einbeziehung von regionalen und lokalen Entscheidungsträgern, Experten und Beteiligten in die Problemlösungsfindung, Erstellung von regionalen Gesamtverkehrskonzepten als Basis für die weiterführenden vertiefenden Planungen aller Verkehrsarten.

WIRKUNGSZIELE: Konsensfindung für umsetzungsfähige Verkehrsplanungen, die möglichst alle Einflussfaktoren und Bedürfnisse der Mobilitätsbeteiligten und der Mobilitätsumwelt berücksichtigt.





VERKEHRSSICHERHEIT

In der Ausübung von Mobilität werden Jahr für Jahr zahlreiche Verkehrsunfälle verursacht, die den Menschen gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schaden zufügen und der Gesellschaft enorme Kosten bringen. Als Thema, das alle Bereiche der Mobilität betrifft, wird daher der regionalen Verkehrssicherheitsarbeit sowohl auf europäischer Ebene als auch in der Steiermark große Bedeutung zugemessen.

Mit dem Bewusstsein, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zu den sichersten Verkehrsmitteln zählen und die meisten Unfälle im Individualverkehr passieren, beruht das Maßnahmenpaket auf der bewährten Verknüpfung von drei Interventionsbereichen, die die Säulen der steirischen Verkehrssicherheitsstrategie bilden. Mit Hilfe von 12 Themenfeldern, die insgesamt 92 Maßnahmen beinhalten, soll durch Bewusstseinsbildung und spezifische Maßnahmen für Risikogruppen eine sozial verträgliche Verkehrskultur unter besonderer Beachtung der ungeschützten Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Die Verkehrssicherheit soll dabei zur Angelegenheit aller werden.

Als erstes Bundesland in Österreich konnte die Steiermark im September 2004 mit dem Verkehrssicherheitsprogramm ein zielführendes Maßnahmenprogramm zur Senkung der Unfälle sowie getöteten und verletzten Menschen im Straßenverkehr vorlegen – und die Reduktion der Unfallzahlen um fast 10 % in den großen Problemfeldern „Alkohol im Straßenverkehr“ und „Fahranfänger“ bestätigt die Arbeit der vergangenen drei Jahre.

112 Tote und 7.494 Verletzte im Jahr 2006 bedeuten aber immer noch, dass es an fast jedem dritten Tag ein Todesopfer auf steirischen Straßen gab bzw. sich täglich 20 Verkehrsunfälle mit verletzten oder getöteten Menschen ereigneten. Und trotz einer Reduktion der Unfälle junger Fahrer ist diese Gruppe immer noch trauriger Anführer in der Unfallstatistik. Denn nach wie vor ist diese Altersgruppe mit 30 % aller Verunglückten überproportional häufig an Straßenverkehrsunfällen beteiligt.

Leider ist auch allzu oft Alkohol der „Beifahrer“. 2006 wurden in der Steiermark offiziell 1.083 Unfälle unter Alkoholeinfluss, davon 430 mit Personenschaden, verzeichnet. Damit wurde gegenüber 2003 immerhin eine Reduktion von 23 % erreicht. Die Alkoholunfälle tragen jedoch offiziell rund 7 % zum Gesamtunfallgeschehen bei, die Dunkelziffer liegt sicher höher.

Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm

Die 3 Säulen der steirischen Interventionsstrategie



Quelle: FA18A

Seit April 2007 liegt nun die 2. Auflage des steirischen Verkehrssicherheitsprogramms vor, das in bewährter Form der Zusammenarbeit von Landesverwaltung, Exekutive und Verkehrssicherheitsexperten entstanden ist. Die bestehenden Maßnahmen der Erstauflage wurden überarbeitet, durch neue ersetzt oder verlängert. Damit soll unter Beachtung der nationalen Zielvorgaben die Verkehrssicherheit in der Steiermark weiterhin und zukunftsicher gehoben werden. Dabei stellt das steirische Verkehrssicherheitsprogramm keinesfalls ein „Schubladenwerk“ dar: Eine Arbeitsgruppe von Verkehrsexperten garantiert in regelmäßigen Workshops eine kontinuierliche Bearbeitungsqualität der Inhalte, die sich auch in der 2. Auflage auf die Kernthemen Geschwindigkeitsreduktion, Vermeidung von Alkohol im Straßenverkehr und Sicherheit für die Gruppe von jungen Fahrern konzentrieren.

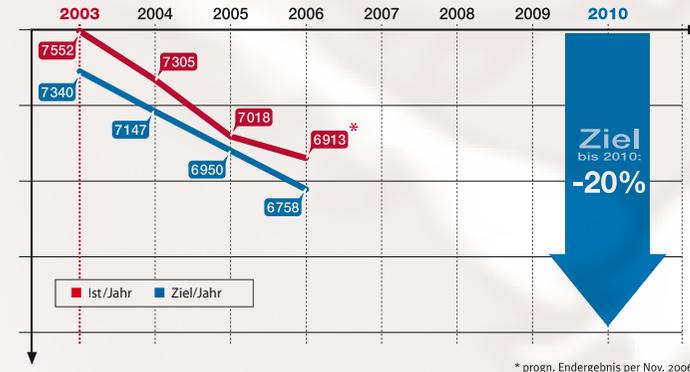
Auf der Basis aktueller steirischer Unfallanalysen wurde ein neues, spezifisches Maßnahmenpaket geschnürt, das im Bundesland Steiermark die mittelfristigen Ziele quantifiziert: Reduktion der im Straßenverkehr getöteten Menschen um 50 % und Herabsenkung der Unfälle mit Personenschaden um 20 % bis zum Jahr 2010.

Mit Aktionen wie „Close To“, in der Fahrschüler mit authentischen Unfallereignissen konfrontiert werden, oder durch die Ausstrahlung des adaptierten und international ausgezeichneten TV-Spots „Könntest du damit leben?“ soll die Reduktion der Unfallzahlen und Verkehrstoten weiter fortgesetzt werden.



Unfälle mit Personenschaden

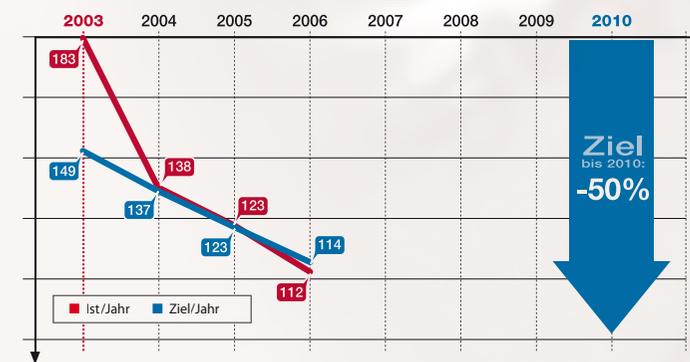
im Vergleich zum Reduktionsziel



Unfälle mit Personenschaden im Vergleich zum Reduktionsziel bis zum Jahr 2010, ausgehend von 2003. Ist/Jahr: Unfallstatistik Steiermark 2003 bis 2006, hrsg. v. Land Steiermark (FA18A) – Ziel/Jahr: Berechnung lt. Zieldefinition StVSP

Verkehrstote

im Vergleich zum Reduktionsziel



Verkehrstote im Vergleich zum Reduktionsziel bis zum Jahr 2010, ausgehend von 2003. Ist/Jahr: Unfallstatistik Steiermark 2003 bis 2006, hrsg. v. Land Steiermark (FA18A) – Ziel/Jahr: Berechnung lt. Zieldefinition StVSP





Um im Straßenverkehr eine sichere Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können, hat die Verkehrssicherheit bereits in der Planungsphase einen hohen Stellenwert. Dabei werden die Planungen einem Audit (lat., „Anhörung“) unterzogen und hinsichtlich der Erfüllung von Anforderungen und Richtlinien bewertet, wobei der Schwerpunkt zweifellos auf den Aspekten der Verkehrssicherheit liegt. Dieses Verkehrssicherheitsaudit, bei dem Verkehrssicherheitsexperten seit Beginn an verlässliche Partner sind, wurde vom Land Steiermark seit dem Jahr 2003 schrittweise in den Planungsprozess eingeführt.

Weitere Schritte in Richtung sichere Mobilität sind Geschwindigkeitsharmonisierungen, die Erprobung des „Shared Space“-Modells, das auf dem Prinzip eines gemeinsam nutzbaren Raums für alle Verkehrsteilnehmer mit entsprechender gegenseitiger Rücksichtnahme beruht, sowie die Entschilderung der Straßen mit dem Ziel, möglichst wenige, aber einheitliche und eindeutige StVO-Beschilderungen zu erreichen.



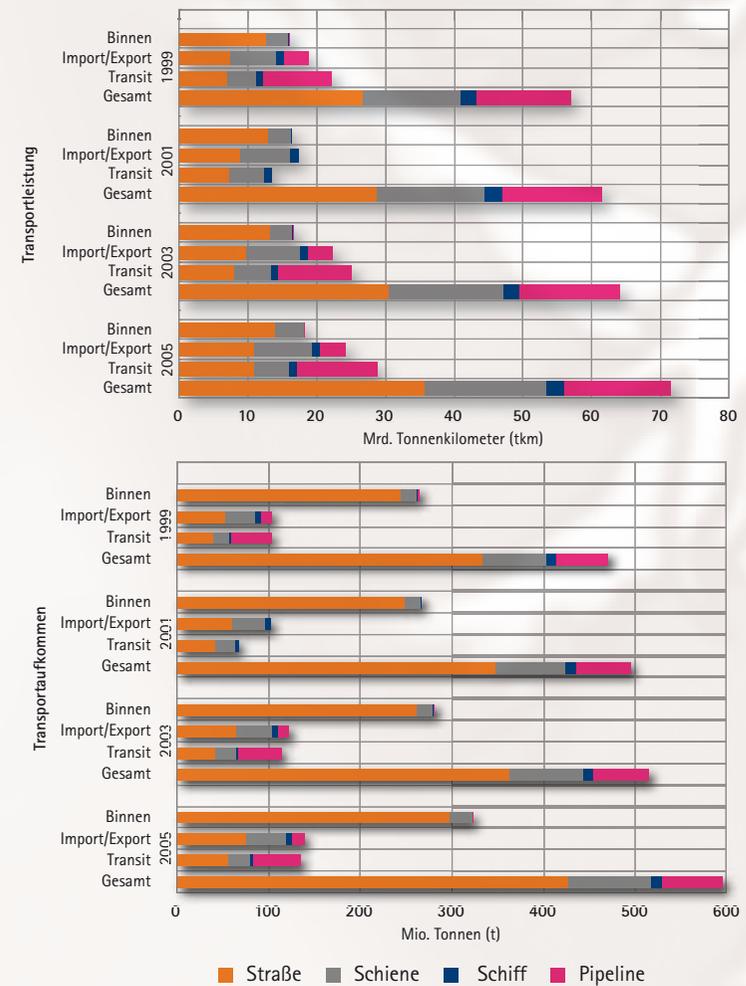
- ▶ **VISION:** Langfristig sind im steirischen Verkehrsgeschehen keine Todesopfer mehr zu beklagen. Eine sozial verträgliche Verkehrskultur unter besonderer Beachtung der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer prägt die steirische Mobilität und die Verkehrssicherheit ist Angelegenheit aller Verkehrsteilnehmer.
- ▶ **STRATEGIE:** Fortsetzen der bewährten Verkehrssicherheitsarbeit und zyklische Aktualisierung des steirischen Verkehrssicherheitsprogramms, Bewusstseinsbildung und spezifische Maßnahmen insbesondere für Risikogruppen, Überprüfung der Straßeninfrastruktur speziell bei Unfallhäufungsstellen und Straßenplanungen mit besonderem Fokus auf die Verkehrssicherheit (Verkehrssicherheitsaudit), Geschwindigkeitsharmonisierung.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Reduktion der im Straßenverkehr getöteten Menschen und der Unfälle mit Personenschaden – auf der Basis von 2003 bis 2010 insgesamt 50 % weniger getötete Menschen und 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden, Durchführen von Aktionen, Maßnahmen und internationalen „Best Practice“-Beispielen im Rahmen der Umsetzung des steirischen Verkehrssicherheitsprogramms, Reduktion von Unfallhäufungsstellen, Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits für alle Straßenverkehrsplanungen.

GÜTERVERKEHR IN DER STEIERMARK

Wohlstand und Entwicklung einer Gesellschaft stehen unmittelbar im Zusammenhang mit der Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft. Rohstoffe, Halbfertigprodukte und Endprodukte werden zwischen Rohstofflagern, Fertigungsstätten und Abnehmermärkten transportiert. Effizienzsteigerungen durch Konzentration auf Kerngeschäftsfelder und die Globalisierung der Märkte sind der Motor des Wirtschaftswachstums. Voraussetzung für ein wirtschaftlich-kapitalistisches Weltbild ist das Funktionieren der Marktmechanismen, deren Basis sich auch in den Grundprinzipien der Europäischen Union widerspiegelt.

Mit diesem Bekenntnis sind jedoch generelle Entwicklungstendenzen vorgegeben. Lohn- und Preisdifferenzen sowie spezifische Standortvorteile (Rohstoffe, Humanressourcen, F&E, Umweltbedingungen etc.) und das steigende und veränderte Konsumverhalten (z. B. Kauf von Tomaten aus Südspanien) führen zu einem massiven Anstieg des Austausches von Waren und Dienstleistungen und damit zu enormen Steigerungsraten im Binnen-, Ziel-, Quell- und Transitgüterverkehr. Der LKW-Verkehr nimmt immer mehr zu, während der Gütertransport auf der Schiene im besten Fall stagniert. Politisch sind wichtige Rahmenbedingungen erforderlich, damit die Bahn die gleichen Chancen hat wie der LKW. Immer mehr LKW legen immer längere Strecken zurück. Die Nutzung regionaler Kostenvorteile von Lohnkosten, Subventionen oder Bodenpreisen führt bei geringen Transportpreisen zur Ökonomie der langen Wege. In Österreich ist die Menge der transportierten Güter – das Transportaufkommen – seit dem Jahre 1970 um mehr als 20 % gestiegen. Die Transportleistung (Tonnenkilometer) hat sich mehr als verdoppelt. Den größten Anteil und das stärkste Wachstum im Güterverkehr weist das Transportaufkommen im österreichischen Binnen- bzw. Ziel- und Quellverkehr auf und ist somit hausgemacht. Demnach werden vom gesamten Güteraufkommen auf Österreichs Straßen und Schienenwegen, in Summe rd. 450 Mio. Tonnen, ca. $\frac{2}{3}$ im Binnenverkehr und ca. $\frac{1}{4}$ im Ziel- und Quellverkehr transportiert. Der auf Österreich bezogene Transitverkehr beträgt ca. 14 % dieses Volumens. Das Hauptverkehrsmittel für den Gütertransport ist der LKW mit über 70 % im Transportaufkommen und über 50 % in der Verkehrsleistung. Der Anteil der Eisenbahn beträgt ca. 16 % im Transportaufkommen bzw. über $\frac{1}{4}$ in der Verkehrsleistung. Die übrigen Anteile mit insgesamt ca. 70 Mio. Tonnen halten die Transporte mit Pipelines und Binnenschiffen.

Güterverkehr in Österreich



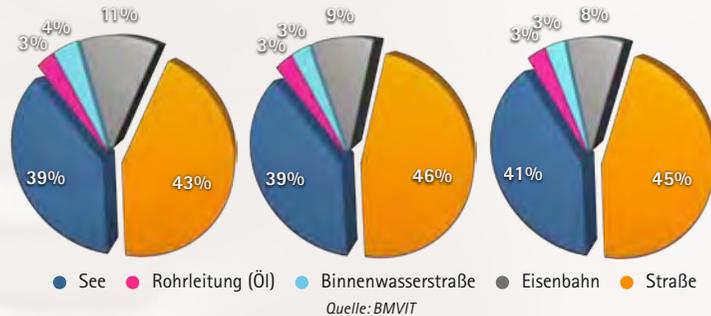
Quelle: BMVIT





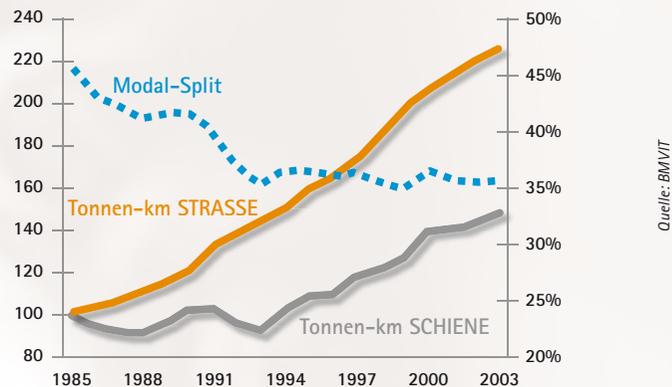
Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger im Güterverkehr

2000 bis 2020



Güterverkehr Straße/Schiene

Index Tonnenkilometer (1985=100)



Die Betrachtung des Transportaufkommens im steirischen Straßen- und Schienennetz in der Größe von insgesamt ca. 55 Mio. Tonnen zeigt, dass davon innerhalb von Österreich ca. 42 Mio. Tonnen und davon lediglich etwa 10 % der Güter mit der Eisenbahn transportiert

werden, im internationalen Ziel- und Quellverkehr der Steiermark mit einem Aufkommen von ca. 13 Mio. Tonnen wird jedoch mehr als die Hälfte mit der Eisenbahn transportiert. Und gerade dieses Transportaufkommen ist stark im Steigen, wie beispielsweise anhand der dynamischen Entwicklungen im Warenexport der Steiermark mit einem Plus von jährlich über 10 % ersichtlich ist. Dabei ist Deutschland mit einem Anteil von über 30 % das wichtigste Zielland für die steirischen Warenexporte, gefolgt von den USA (ca. 12 %) und Italien (ca. 10 %). Das Regulativ für Veränderungen der Güterverkehrsmengen und der Verkehrsmittelwahl bzw. für die Entscheidungswahl der Markt(Wirtschafts)teilnehmer sind die Kosten- und Preisstrukturen der relevanten Faktoren. Unter Beachtung dieser Fakten ist der Handlungsspielraum für eine Trendumkehr in der Güterverkehrsentwicklung für die nationale Politik nur in einem sehr geringen Spektrum gegeben. Verkehr generell, insbesondere der Güterverkehr, soll jedoch unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben auf den jeweils idealsten Verkehrsträgern, welche die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben, stattfinden. Das brachte der ehemalige EU-Verkehrskommissär Karel van Miert mit dem Satz: „Wo es geradeaus geht, mit Bahn und Schiff, wo es um die Ecke geht, mit dem LKW“ auf den Punkt. Organisatorische und preisliche Gründe (z. B. fehlende Kostenwahrheit, weniger präzise und transparente Informationsflüsse) bieten dem Transport auf der Straße derzeit noch erhebliche Vorteile. Um eine faire Konkurrenzfähigkeit und einen effizienten Wettbewerb unter den Verkehrsmitteln zu erreichen, ist es daher erforderlich, dass für Straßen- und Schienentransporte die gleichen Bedingungen gelten bzw. die bestehenden Hürden im internationalen Eisenbahnverkehr verringert werden. Die zentralen Maßnahmen dafür sind:

- » eine von der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) abhängige flächendeckende LKW-Maut unter Einbeziehung der externen Kosteneffekte von Sozial- und Umweltkosten
- » die steuerliche Gleichstellung aller Verkehrsmittel (Mehrwertsteuer, Besteuerung nicht erneuerbarer Ressourcen)
- » die Durchsetzung einschlägiger Vorschriften bezüglich Betriebssicherheit von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen sowie hinsichtlich Entlohnung und Arbeitsschutz
- » einheitliche technische und organisatorische Standards im europäischen Bahnverkehr

Wie im „Weißbuch Verkehr“ der Europäischen Kommission betont wird, spielt die Logistik eine zentrale Rolle, um eine zukunftssichere Mobilität unter der größtmöglichen Beachtung des Umweltschutzes zu gewährleisten. Die Logistik vermag die Effizienz der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsträgerkombinationen insofern zu steigern, als mit einer geringeren Anzahl von Transporteinheiten (Fahrzeugen, Güterwagen etc.) ein größeres Gütervolumen transportiert werden kann. Aus der Sicht der Transportwirtschaft bedeutet dies eine permanente Suche nach neuen Lösungen und Optimierungen am Transportsektor. Dabei spielt in volkswirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, insbesondere als unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV), eine bedeutsame und immer wichtiger werdende Rolle. Die infrastrukturellen Grundvoraussetzungen für den inter- und multimodalen Güterverkehr sind in der Steiermark durch die Terminals Graz-Süd/Werndorf, St. Michael und Kapfenberg ausreichend vorhanden.

Ein relevanter Ansatz ist die Optimierung von Vor- und Nachläufen per LKW durch gezielte UKV-Maßnahmen bei gleichzeitiger Kostenoptimierung. Die kostengünstigste Transportvariante von Güterzügen ist die Führung von Ganzzügen zwischen den Güterverteilzentren, aber nur, wenn eine hohe Auslastung gegeben ist. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- » Akquisition von Gütertransporten an Start-, End- und Umschlagpunkten des unbegleiteten kombinierten Verkehrs
- » Errichtung von Liniendiensten von Ganzzügen, die aufgrund ihres regelmäßigen Verkehrs für die verladende Wirtschaft eine planbare Komponente darstellen
- » Schaffung eines Netzwerkes von Ganzzugdiensten durch Neuzusammenstellung der Ganzzüge an innovativen Umschlagknoten mit geringen Kosten und geringem Zeitverlust zur Bündelung von Gütern mit unterschiedlichen Start- und Endpunkten
- » Kontinuierlicher elektronischer Datenaustausch, beginnend beim Bestellprozess bis zur Zustellungsbestätigung des Endkunden, über gemeinsam genutzte Plattformen



Technisch innovative Lösungen bei Waggons und Equipment bieten Möglichkeiten zur Vermeidung von Leerfahrten und führen zu einer besseren Auslastung der unterschiedlichen Transportsysteme. Damit können neue Perspektiven zur Steigerung der Effizienz im Transportsektor und damit zur Reduzierung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Kosten eröffnet werden. Es gilt, potenzielle Synergien durch Dreiecksverkehre und Retourladungen zu quantifizieren und die erforderlichen Voraussetzungen für wirtschaftlich sinnvolle Logistikketten und mögliche Einschränkungen zu erarbeiten, um die Kostenvorteile durch die Verwendung flexibler Transportlösungen darzustellen.





Der direkte Bahnanschluss von Unternehmen mit erheblichem Güteraufkommen ist natürlich noch effektiver und zu bevorzugen, weil damit auch im Vor- und/oder Nachlauf auf den LKW verzichtet werden kann. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, solche Unternehmen im Nahbereich von Bahnhöfen anzusiedeln. Eine eventuelle Förderung einer Anschlussbahn aus dem Verkehrsbudget kann jedoch nicht erfolgen, weil diese eine Wirtschaftsförderung für ein einzelnes Unternehmen darstellen würde. Basis für etwaige diesbezügliche Förderungen aus dem Verkehrsbudget ist das Privatbahngesetz, das lediglich die Förderung von öffentlich zugänglicher Infrastruktur vorsieht.

- ▶ **VISION:** Der Güterverkehrsmarkt findet in Bezug auf Qualität und Preisbildung für die Transporte auf der Straße und auf der Schiene gleichwertige Bedingungen vor. Die externen Kostenfaktoren sind in Steuern und Abgaben internalisiert, die verkehrsleistungsabhängig auf allen Straßen zu bezahlen sind. Die europäische Schieneninfrastruktur ist hinsichtlich der technischen und betrieblichen Standards harmonisiert, ausreichend leistungsfähig und konkurrenzfähig mit der Straße. Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist vor allem bei überregionalen und internationalen Transporten sehr hoch.
- ▶ **STRATEGIE:** Lobbying auf EU- und Bundesebene für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und internationale Harmonisierung der unterschiedlichen technischen und betrieblichen Standards, für die österreichweite flächendeckende LKW-Maut und für die Überwachung der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften (Mautflucht, Tonnagenbeschränkungen, arbeitsrechtliche Bestimmungen, technische Standards etc.), Senkung der Transportkosten mit der Eisenbahn durch Unterstützung des Liberalisierungsprozesses, der Bündelungen von Güterströmen, von Logistikplattformen mit unternehmensübergreifender Prozessintegration als neutrale Partner, von Potenzialanalysen neuer Logistikketten sowie marktrelevanter Transporttechnologien.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Erhöhung des Schienenverkehrsanteils im überregionalen und internationalen Güterverkehr, Ausbau der steirischen Schieneninfrastruktur auf internationale Standards, Senkung der Transportkosten mit der Eisenbahn.

DER WIRTSCHAFTSSTANDORT STEIERMARK IM ÜBERGEORDNETEN VERKEHRSNETZ

Mit der Integration der mittel- und osteuropäischen Länder ist die Weltwirtschaft in eine neue Phase des globalen Wettbewerbs getreten. Warenströme haben sich umorientiert, die Verflechtungen mit dem Westen haben deutlich zugenommen, im grenzüberschreitenden Güterverkehr sind deutliche Zunahmen zu beobachten. Bei der derzeitigen liberalen Transportpolitik droht die Gefahr, dass diese Zuwächse vor allem auf der Straße zu mehr Verkehr führen. Auch der Wandel der Güterstruktur hin zu höherwertigen Waren lässt darauf schließen.

Mit dem verstärkten Warenaustausch wird sowohl die Bedeutung des Pyhrnkorridors als auch die des Südkorridors stark zunehmen. Sie werden wesentliche Teile des künftigen Personen- und Wirtschaftsverkehrs zwischen Südeuropa und Nord- und Osteuropa aufnehmen müssen. Insbesondere in den Nord-Süd-Verbindungen kann davon ausgegangen werden, dass mit dem wirtschaftlichen Aufholen der Slowakei, Polens und Russlands noch ein außerordentliches Wachstumspotenzial besteht.

Die Steiermark hat die Chancen, die sich mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und der Integration der Mittel- und Osteuropäischen Länder ergeben haben, bislang gut genutzt. Sie ist dabei, den Rückstand aufzuholen, der aus ihrer Wirtschaftsstruktur und ihrer Randlage an der weitgehend geschlossenen Grenze entstanden war. Neben Investitionen, Humankapital und Förderungen ist die Verkehrsanbindung wesentlich, um die Entwicklungschancen der Steiermark zu wahren. Hindernis auf diesem Weg des Aufholens ist die bestehende Verkehrsinfrastruktur, denn mangelhafte Infrastruktur bedeutet hohe Standortkosten. Diese Defizite bestehen sowohl bei der Straßen- als auch bei der Schieneninfrastruktur.

Während der Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) bzw. der Ausbauplan der ASFINAG vorsehen, die Lücken in der Straßeninfrastruktur bald zu schließen, und diese Vorhaben über Bemannung des höherrangigen Straßennetzes auch eine gesicherte Finanzierungsbasis haben, sind für die Schieneninfrastruktur der Steiermark weder die Prioritäten hoch noch ist die Finanzierung gesichert.

Die Hauptachsen der Steiermark sind Teile der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), aber nicht als prioritär eingestuft. Insbesondere im Schienenverkehr besteht die Gefahr, dass die Steiermark durch eine hochwertige Nord-Süd-Verbindung von Ostösterreich über Westungarn zum Korridor V umfahren wird und der Wirtschaftsstandort Steiermark darunter leidet. Die zunehmend technologieintensive und arbeitsteilige Produktion der steirischen Wirtschaft benötigt nicht nur ausreichende Kapazitäten im Verkehrsnetz, sondern auch ein qualitativ hochwertiges Angebot an Schieneninfrastruktur und -verbindungen.

Der Nachteil des Wirtschaftsstandortes Steiermark, die geringe Zentralität in einer europäischen Randlage, kann nicht allein durch die EU-Osterweiterung überwunden werden. Um hochwertiges Wachstum zu ermöglichen, ist die Schaffung einer globalen Integrationszone (GIZ) mit hochrangiger transnationaler Kooperation notwendig. Diese Entwicklung zu einem zentraleuropäischen Wirtschaftsraum erfordert allerdings auch die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen für den Kfz-, Schienen- und Flugverkehr.

Die Sicherstellung der hochrangigen Verkehrsnetze in der Steiermark

- » sichert die äußere Erreichbarkeit und trägt zur Entwicklung eines polyzentrischen raumordnungspolitischen Leitbildes mit ausgewogener Entwicklung in Zentraleuropa bei,
- » fördert die Einbettung der Steiermark in eine wachstumsorientierte globale Integrationszone,
- » stärkt im Gefüge der transeuropäischen Verkehrsnetze die Knotenfunktion des Großraumes Graz,
- » weist der Steiermark eine Schlüsselposition für die besonders bedeutenden Nord-Süd-Verbindungen in Zentraleuropa zu und
- » stärkt durch die innerösterreichische Vernetzung des Städtedreiecks Wien-Graz-Linz insgesamt den Standort Österreich.





Ziel ist es, die hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen der Steiermark (Autobahn und Schnellstraßen, Eisenbahnstrecken, Flughafen Graz) in den transeuropäischen Verkehrsnetzen derart zu verankern, dass diese in planbaren und absehbaren Zeiträumen qualitativ hochwertig zur Verfügung stehen. Die Aufnahme, Priorisierung und Sicherstellung der Verkehrsprojekte im hochrangigen Verkehrsnetz der Steiermark in den nationalen Ausbauplänen von ASFINAG und ÖBB, die Anbindung des Flughafens Graz an internationale Wirtschaftszentren sowie ein leistungsfähiger öffentlicher Personenfern-, -regional- und -nahverkehr stellen eine Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Steiermark dar.

STEIRISCHE SCHIENEN- UND STRASSENACHSEN

Neue Südbahn – Pontebbana-Achse / A2 – S35 – S6

Während im hochrangigen Straßennetz auf diesem Korridor lediglich bereits in Bau befindliche Lückenschlüsse erforderlich sind (Ganzsteintunnel, S35 Mautstatt – Zlatten), sind im Bereich der hochrangigen Schienenverbindungen u. a. Großprojekte wie der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn erforderlich.

Die Neue Südbahn bzw. Pontebbana-Achse erschließt innerösterreichisch bei vergleichbarer Streckenlänge die annähernd gleichen Bevölkerungspotenziale wie die Westbahnachse. Insbesondere für den Süden von Österreich ist mit dem Ausbau dieser Bahnstrecke ein hohes Attraktivierungspotenzial für den Öffentlichen Verkehr und die angeschlossenen Standorte verbunden. In einem „Letter of Intent“, der im Oktober 2006 von den Verkehrsministern Polens, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Österreichs und Italiens unterzeichnet wurde, wird im Zuge der nächsten TEN-Revision die Verlängerung der prioritären TEN-Achse Nr. 23 von Bratislava/Wien über Graz, Klagenfurt und Udine bis Triest/Venedig und Bologna angestrebt, um so einen leistungsfähigen innerkontinentalen Nord-Süd-Korridor zwischen Baltikum und Adria (Baltisch-Adriatischer Korridor) zu schaffen. Die Koralmbahn ist damit ebenso wie der Semmering-Basistunnel ein Schlüsselprojekt im gesamteuropäischen Schienennetz der TEN und von großer Bedeutung als Rückgrat für eine globale wirtschaftliche Integrationszone in Mitteleuropa.





Steirische Ostbahn / A2 – S7

Der steirische Korridor in Richtung Ungarn ist sowohl in Bezug auf die Schieneninfrastruktur als auch zum Teil in Bezug auf die hochrangige Straßeninfrastruktur unterentwickelt. Er stellt eine international wichtige Verbindung zwischen Südwest- und Osteuropa dar. Vor allem der Ausbau der Schiene ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn – wie derzeit absehbar – ein rascher Ausbau des Korridors V nicht erfolgt.

Die Eisenbahnstrecke von Graz in Richtung Gleisdorf, Feldbach, Fehring und Jennersdorf ist mit der Anbindung an Westungarn ein Teil des neuen Südkorridors vom oberitalienischen Raum über Tarvisio – Koralmbahn – Graz – Szentgotthard (Szombathely) – Budapest und weiter Richtung Ukraine. Die diesbezügliche Verbindung ist gegenüber der Strecke über Trieste, Ljubljana und Murska Sobota zudem kürzer und erreicht ein höheres Einwohnerpotenzial.

In der hochrangigen Straßeninfrastruktur fehlt für die Anbindung Ungarns die Verbindung zwischen der A2 und der Staatsgrenze. Diese soll durch die Errichtung der S7 hergestellt werden und weiter über den Ausbau der ungarischen M8 in Richtung Budapest und den darüber hinaus liegenden Staaten die Fortsetzung finden.

Pyhrn-Schober-Achse / A9

Dieser Korridor, der vor allem für den steirischen Wirtschaftsverkehr in den nordwesteuropäischen Wirtschaftsraum und zu den Adria Häfen von enormer Bedeutung ist, ist im hochrangigen Straßennetz voll ausgebaut. Auf den Eisenbahnstrecken besteht jedoch erheblicher Ausbaubedarf.

Die qualitative und quantitative Verbesserung des Schienenverkehrs durch den Ausbau des Eisenbahnkorridors Summerau – Spielfeld-Straß (Pyhrn-Schober-Achse) ist Grundlage für die Stärkung und Modernisierung des innerösterreichischen Wirtschaftsdreiecks Wien-Graz-Linz und ermöglicht über den Anschluss an den Korridor X eine leistungsfähige Schienenverbindung aus der Steiermark, aber auch aus Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und den nördlich angrenzenden Staaten in den wirtschaftlich aufstrebenden Südosten Europas. Mit der Aufnahme der Eisenbahnstrecke





Prag – Linz in die Liste der grenzüberschreitenden prioritären TEN-Projekte wird die europäische Bedeutung dieser Eisenbahnstrecke dokumentiert.

Aus diesem Grund wurde im August 2006 auch eine grenzüberschreitende Kooperation zwischen der Tschechischen Republik, Österreich und Slowenien vereinbart, die Achse Praha – Ceske Budejovice – Linz – Graz – Maribor – Ljubljana – Koper voranzutreiben, die zum Teil die prioritären TEN-Projekte Nr. 6 und 22 enthält.

Südbahn-Achse / S36 – S37

In der Achse des oberen Murtales mit dem Anschluss an Kärnten über Neumarkt ist die Eisenbahn voll ausgebaut und stellt die Hauptverkehrsroute von Wien in Richtung Italien dar. Die Straßenroute ist gemeinsam mit der S6 über den Semmering eine Alternative zur A2. Die hochrangige Straßeninfrastruktur endet derzeit bei Judenburg.

Durch den Bau der S36/S37 von Judenburg bis Klagenfurt soll auch die Region im oberen Murtal einen Anschluss an das hochrangige Straßennetz erhalten und der Verkehr aus den Siedlungsgebieten verlagert werden.

Ennstal

Die Route durch das Ennstal ist ein Teil der direkten Verbindung zwischen Graz und Salzburg und weiter in den Westen Österreichs. Als Querspange zwischen Tauern- und Pyhrnroute ist die Strecke durch das Ennstal zwar nicht so bedeutend wie die anderen Korridore, aber sowohl im Schienen- als auch im Straßennetz ein Nadelöhr.

Durch einen selektiven Ausbau der Ennstalbahn und die Errichtung der Selzthaler Schleife können mit vergleichsweise geringem Aufwand die Fahrzeiten und Kapazitäten der Eisenbahn verbessert werden.

Mit dem Ausbau der B320 zwischen der A9 und Trautenfels zu einer hochrangigen Straße kann einerseits der Verkehr aus den Siedlungsgebieten verlagert und andererseits eine hochwertige Erreichbarkeit der gesamten Region sichergestellt werden.

FLUGHAFEN GRAZ

Der Flughafen Graz ist mit derzeit über 900.000 Fluggästen pro Jahr bzw. über 6.000 Fluggästen pro Spitzentag sowie über 10.000 Tonnen Flugfracht pro Jahr ein bedeutender Faktor für die internationale Erreichbarkeit der Steiermark sowohl in Bezug auf den Tourismus als auch auf den Wirtschaftsverkehr. Für die Ansiedelung von Konzernen und Einrichtung von Headquarters in der Steiermark ist eine gute Einbindung in den internationalen Flugverkehr Grundvoraussetzung. Die laufende Flughafenerweiterung soll bis 2015 einer Kapazität von insgesamt 1.500.000 Fluggästen pro Jahr mit über 8.000 Fluggästen pro Spitzentag, einem Frachtaufkommen von ca. 15.600 Tonnen pro Jahr und einer stetig steigenden Anzahl von Flugverbindungen gerecht werden. Mit dem Bau einer neuen Autobahnanschlussstelle an der A2 und der Verlängerung der L379 konnte zur besseren Erreichbarkeit des Flughafens ein direkter Zugang zum hochrangigen Straßennetz hergestellt werden. Durch den Bau der Koralmbahn mit dem Bahnhof „Flughafen“ soll diese direkte und hochwertige Erreichbarkeit auch mit der Eisenbahn Realität werden.



Destination Linien-, Charter- und Einzelflüge



Quelle: Flughafen Graz



▶ **VISION:** Die hochrangigen steirischen Verkehrsinfrastrukturen sind Teile der nationalen, internationalen und prioritären transeuropäischen Verkehrsnetze der Europäischen Union. Die Wirtschaftsstandorte der Steiermark sind in dieses Netz optimal eingebunden. Graz liegt im Schnittpunkt der sehr leistungsfähigen europäischen Straßen- und Eisenbahnachsen Baltisch-Adriatischer Korridor und Südost-Nordwest-Korridor über die Pyhrn-Schober-Achse, hat eine hochwertige Anbindung in Richtung Westungarn und einen leistungsfähigen Flughafen mit attraktiven Destinationen.

▶ **STRATEGIE:** Lobbying der großen Verkehrsachsen auf nationaler und internationaler Ebene, Förderung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur, Stärkung des Flughafens Graz.

▶ **WIRKUNGSZIELE:** Ausbau der hochrangigen Straßen- und Eisenbahnkorridore, Steigerung der Fluggastzahlen.





VERKEHR UND UMWELT

Das gesteigerte Bedürfnis der Menschen nach Mobilität führt zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs und damit auch der negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Vielfältiger Art sind diese negativen Auswirkungen, Effekte und Rückkoppelungen auf die Biosphäre, auf Lebensräume, auf das menschliche und tierische Leben und auf die Flora. Das beginnt bei der Emission von toxischen Stoffen und Lärm, führt über die Auswirkungen von CO₂ auf den Klimawandel zum Zerschneiden, Stören und Versiegeln von Lebensräumen, hin zur Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärm sowie bis zur Diskussion, wie sich die Verwendung von Bioethanol als Treibstoff aus extensivem Maisanbau auf den Welthunger auswirkt.

Es werden an dieser Stelle jedoch nur einige ausgewählte maßgebliche Aspekte von Umwelteinflüssen betrachtet, die durch den Verkehr hervorgerufen werden.

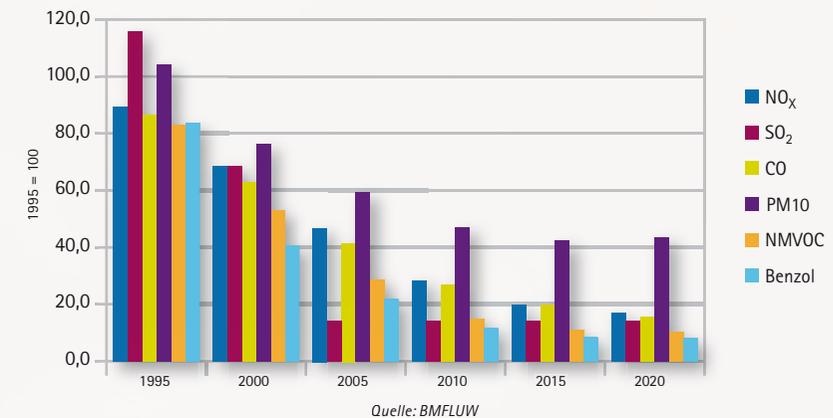
LUFT

Die Luftqualität in der Steiermark ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich besser geworden. Verbesserte Filtertechnologien für die Industrie und neue Motor-technologien bei Kraftfahrzeugen haben die Emissionen vieler Schadstoffe stark reduziert. Dennoch gibt es auch heute noch Problemfelder bei den verkehrsbedingten Emissionen.

Zum einen ist es der Kohlendioxid-Ausstoß, der zwar nicht unmittelbar gesundheitsschädlich ist, aber als maßgeblicher Faktor des Treibhauseffektes entgegen dem Kyoto-Abkommen weiter ansteigt. Und zum anderen sind es von Ausstoß und Abrieb bedingte kleinste Feinstaubpartikel, die stark lungengängig sind und die Entstehung von Krebs begünstigen. Weitere Emissionen wie Schwefel-, Stickstoff- und Kohlenwasserstoffverbindungen wurden aufgrund europäischer Abgasvorschriften z. T. drastisch reduziert, sind aber nach wie vor Bestandteile der verkehrsbedingten Luftschadstoffe.

Luftschadstoffe

Entwicklung 1995 bis 2020



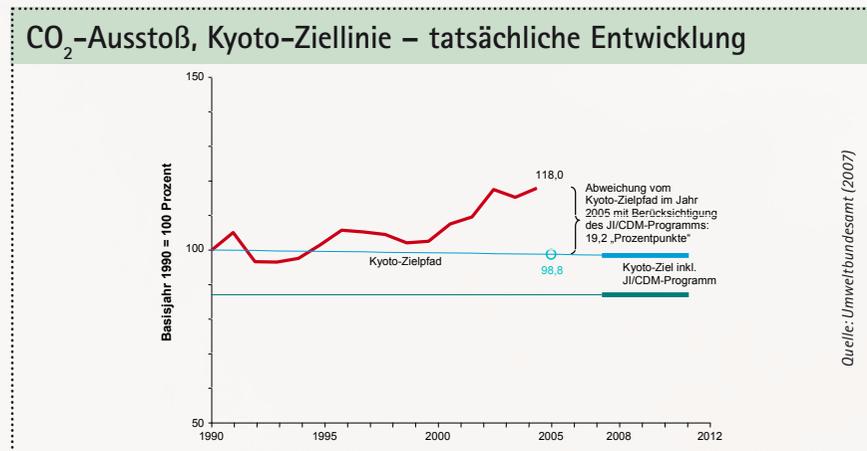
Feinstaubpartikel (PM10)

In der Atmosphäre schwebende Teilchen werden als Gesamtschwebstaub bezeichnet, Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser kleiner oder gleich 10 Mikrometer als Feinstaub oder PM10. Emittiert werden diese Partikel bei industriellen und gewerblichen Produktionsprozessen, bei Verbrennungsprozessen und durch mechanische Prozesse. Die Hauptquellen sind der Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie die Land- und Forstwirtschaft, wobei beim Verkehr vor allem die Emissionen der Dieselmotoren, der Abrieb und die Aufwirbelungen die Hauptfaktoren sind. Erst in den 90er-Jahren wurde aufgrund von Hinweisen aus epidemiologischen Studien erkannt, dass Staub ein bedeutender Luftschadstoff ist. Der PM10-Grenzwert ist mit 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft festgelegt und darf seit 2005 nicht öfter als 30 Mal pro Jahr überschritten werden. Dieser Wert wird in sämtlichen Ballungsgebieten und immissionsklimatisch benachteiligten Räumen der Steiermark flächendeckend überstiegen, insbesondere in den Wintermonaten aufgrund von Inversionswetterlagen und schlechterem Luftaustausch in den Beckenlagen der Großräume um Graz, Judenburg, Liezen, Hartberg, Voitsberg, Weiz und Kapfenberg.

Kohlendioxid (CO₂), Treibhausgase

Treibhausgase sind keine Luftschadstoffe in dem Sinne, dass sie sich direkt auf die menschliche Gesundheit negativ auswirken. Mit dem IPCC 2007 (Intergovernmental Panel on Climate Change) wurde jedoch von Wissenschaft und Politik das einhellige Bekenntnis abgegeben, dass sie den Wärmehaushalt der Atmosphäre ausschlaggebend beeinflussen. Kohlendioxid (CO₂) ist mit einem Anteil von 82 % das maßgeblichste der Treibhausgase. Weitere im Verkehr zu findende Treibhausgase wie Distickstoffoxid (N₂O) und das inzwischen verbotene Reifenfüllgas Schwefelhexafluorid (SF₆) werden in CO₂-Äquivalenten gemessen.

Die Zielvorgaben des auch von Österreich unterzeichneten Kyoto-Abkommens aus dem Jahr 1997 zu erreichen, wird aus heutiger Sicht nicht gelingen. Ausgehend vom Basisjahr 1990 sollte der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2012 um 13 % auf knapp 66 Mio. Tonnen reduziert werden. Gemäß der Trendentwicklung werden die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2011 aber um etwa 20 % zunehmen. Hauptverursacher des starken Anstiegs der Emissionen seit 1990 sind die Sektoren Verkehr, Elektrizitäts- und Wärmeerzeugung sowie Industrie, wobei die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in den vergangenen Jahren mit insgesamt rund 83 % weit überdurchschnittlich zugenommen haben.



Ozon (O₃)

Bodennahes Ozon ist ein Sekundärschadstoff, der in der Troposphäre aus Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen unter der Einwirkung von Sonnenlicht entsteht. Die Hauptquellen für die Emission der Vorläuferverbindungen sind der Verkehr sowie Industrie und Gewerbe.

Da Ozon nicht direkt freigesetzt wird, treten die Belastungen großräumig auf. Weiters ist eine Zunahme der mittleren Konzentrationen mit der Höhe zu beobachten, was dort auf das Fehlen von Prozessen, die Ozon abbauen, zurückzuführen ist. Beim Schadstoff Ozon wird in den vergangenen Jahren eine zunehmende Belastung registriert. Die Vorsorgewerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden in der warmen Jahreszeit in der Steiermark – wie im gesamten Bundesgebiet – flächendeckend und häufig überschritten. Fallweise kommt es auch zu Überschreitungen der Informationsschwelle nach dem Ozongesetz.

Die Schadstoffemissionen hängen im Verkehr direktproportional mit dem Treibstoffverbrauch zusammen. Obwohl der Verbrauch der Kfz-Motoren aufgrund ständiger Weiterentwicklung der Verbrennungstechnologie sukzessive herabgesetzt wird, werden diese Einsparungspotenziale durch die Zunahme des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts und Energie verbrauchender Zusatzausstattungen wie Klimaanlage deutlich verringert. Aufgrund des Anstiegs des Kfz-Bestandes und der durchschnittlichen Fahrzeugleistung sowie der damit insgesamt stark steigenden Verkehrsleistungen werden die Zielsetzungen der Luft- und Klimastrategie im Verkehrssektor bei weitem nicht erreicht und entwickeln sich insbesondere beim CO₂-Ausstoß in die entgegengesetzte Richtung, denn seit 1990

- » hat sich der PKW-Bestand um rund 1/3 erhöht,
- » sind die PKW-Kilometer um mehr als 2/3 angestiegen,
- » ist der LKW-Bestand um rund 1/4 gewachsen und
- » sind die LKW-Kilometer sogar um 125 % gestiegen.





Im Falle der Fortsetzung der bisherigen Trends und Handlungsschwerpunkte ist in den nächsten 20 Jahren ein weiterer Anstieg des Kfz-Verkehrs um 30 bis 35 % zu erwarten. Daher sind im Sinne einer Trendumkehr oder zumindest der Minderung des Zuwachses umweltschonende Mobilitätsformen massiv zu fördern. Vor allem eine Bewusstseinsbildung der Menschen für umweltschonende Mobilitätsformen einerseits und die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs andererseits sowie die Schaffung von leistungsfähigen Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel sind dafür unbedingt erforderlich.

Im Bereich der Motoren-, Verbrennungs-, Abgas- und Antriebstechnik muss es gelingen, den Verbrauch von Benzin- und Dieseltreibstoffen und den Schadstoffausstoß insgesamt sowie vorrangig den Partikelaustritt aus Dieselfahrzeugen auf der Straße, aber auch im Offroad-Bereich drastisch zu reduzieren sowie alte, schadstoffreiche Technologien zu verdrängen. Die Verschärfung der Abgasnormen sowie die Einführung eines maximalen durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs für die gesamte Produktpalette eines Autoerzeugers wären erste Schritte in diese Richtung.

Auch zur Minderung des Wiederaufwirbelungseffekts von Feinstaub sind Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnologie und des Straßenbaus bzw. der Straßenerhaltung zu setzen.

LÄRM

Lärm hat physische, psychische, soziale und ökonomische Auswirkungen auf den Menschen und die Gesellschaft. Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms heben die Lebensqualität und sind ein wesentlicher Beitrag zur Volksgesundheit und zum Umweltschutz. Durch die EU-Umgebungslärm-Richtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht wurde ein wichtiger Schritt in diese Richtung gesetzt. Auf Basis von Lärmkarten wird die Ausarbeitung von Aktionsplänen in Angriff genommen.

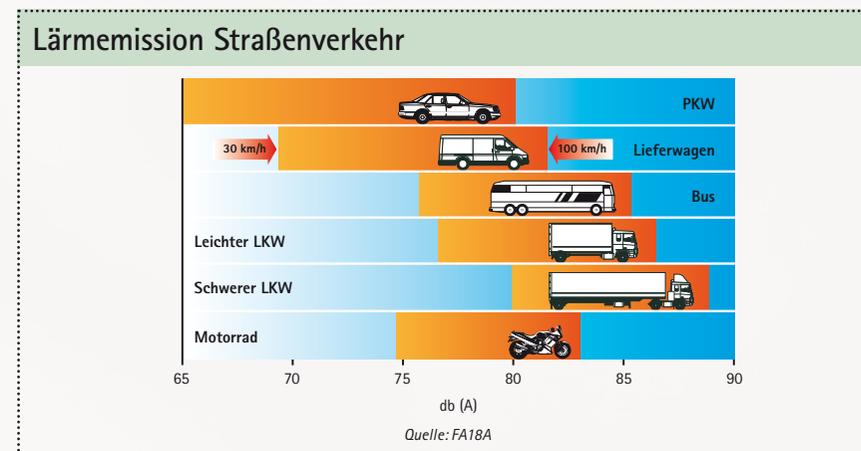
Um den Verkehrslärm auf seinem Weg von der Schallquelle zum Empfänger zu vermindern, sind aktive (wie Lärmschutzwände und -wälle) und passive (schalltechnische Verbesserungen an den Gebäuden wie z. B. Schallschutzfenster) Maßnahmen denkbar. Der Nachteil des passiven Lärmschutzes liegt dabei darin, dass es rund um das Wohnobjekt laut bleibt.

Straßenverkehrslärm

Die (Grenz-)Werte für Lärmemissionen und -immissionen sind grundsätzlich gesetzlich festgelegt. Die höchstzulässigen Werte für das Betriebsgeräusch von Kraftfahrzeugen sind im Kraftfahrzeuggesetz bzw. in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung festgehalten.

Die wesentlichste Rahmenbedingung zur Berechnung des Straßenverkehrslärms bildet die RVS 3.02 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – Lärmschutz). Auf die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte besteht jedoch kein Rechtsanspruch.

Als Leitfaden für eine objektive Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen dient die Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen (RILL) vom Juli 2003, in der die Kriterien für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen definiert sind. Die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nach einer Prioritätenreihung, in die die Kriterien Lärmbelastung, jahresdurchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (JDTV), Anzahl der schutzwürdigen und zusätzlich geschützten Objekte sowie ein Wirtschaftlichkeitskriterium einfließen. Zusätzlich ist der räumliche Bezug zu anderen Baumaßnahmen ein Parameter. Um Wartezeiten zu verkürzen, können Gemeinde und Betroffene Selbstkostenanteile an den Gesamtbaukosten übernehmen.



Bei zweistreifigen Fahrbahnen in Städten und Ortsgebieten und einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommen keine Lärmschutzwände zur Ausführung. Ebenso sind Einzelobjekte von der Errichtung von Lärmschutzwänden ausgeschlossen. Für diese Fälle ist eine Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern oder die Errichtung einer Selbstbau-Lärmschutzwand entsprechend den geltenden Förderrichtlinien vorgesehen.



Das Ergreifen von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) liegt in der Kompetenz der ASFINAG. Die seit Jänner 2000 gültigen Lärmschutzgrenzwerte von 60 dB untertags bzw. 50 dB in der Nacht (bisher 65/55 dB) an Autobahnen machen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

An der Südautobahn A2 bei Gleisdorf wurde ein Pilotprojekt initiiert, das eine multifunktionale Lärmschutzanlage mit einem elektronischen Verkehrsbeeinflussungssystem verknüpft. Hier werden mittels dynamischer Verkehrszeichen jene erlaubten Fahrgeschwindigkeiten signalisiert, die der zulässigen Lärmbelastung bei dem aktuellen Verkehrsaufkommen entsprechen. Zusätzlich werden auch aktuelle verkehrsrelevante Informationen über die multimedialen Anzeigen eingespielt, die einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten sollen.

Weitere effektive Maßnahmen, welche die Schallentstehung vermeiden, wären z. B. die Verwendung von „Flüsterasphalt“, die Entwicklung und der Einsatz neuer Antriebstechnologien und insbesondere eine Änderung des Fahrverhaltens, wie das Vermeiden von starkem Beschleunigen und hoctourigem Fahren.

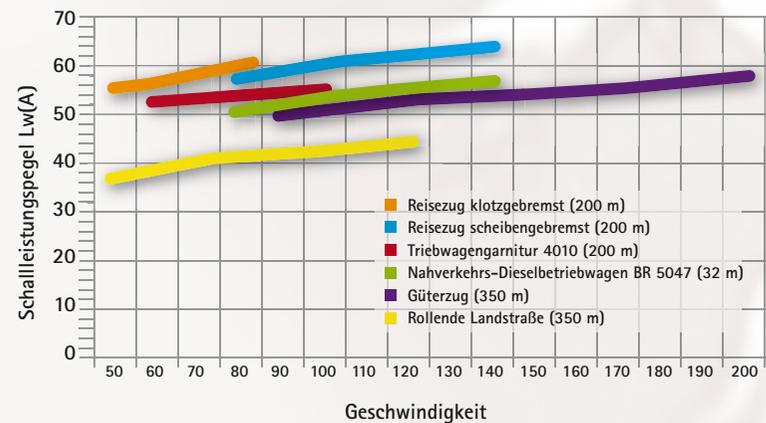
Schienenverkehrslärm

Der Schienenverkehrslärm wird durch Verordnungen des Bundes geregelt.

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) legt Grenzwerte für die Errichtung von Lärmschutzwänden fest. Schutzwürdig sind alle Objekte, die bis zum 1.1.1993 errichtet worden sind. Neuere Objekte erhalten nur dann eine Förderung, wenn aufgrund eines wesentlichen Umbaus bzw. eines Neubaus Lärmschutzmaßnahmen gesetzt werden.

In der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV) sind Grenzwerte für die Geräuschemissionen von neu in den Verkehr gestellten Schienenfahrzeugen festgelegt. Sowohl für den österreichischen Reisezugwagenpark als auch für Güterzüge ist daher eine Reduzierung der Schallemissionen zu erwarten, jedoch werden sich diese Schallschutzmaßnahmen an der Quelle (am Fahrzeug sowie am Berührungspunkt Schiene – Rad) nur langsam durchsetzen, da das rollende Wagenmaterial sehr lange genutzt wird.

Lärmemission Schienenverkehr



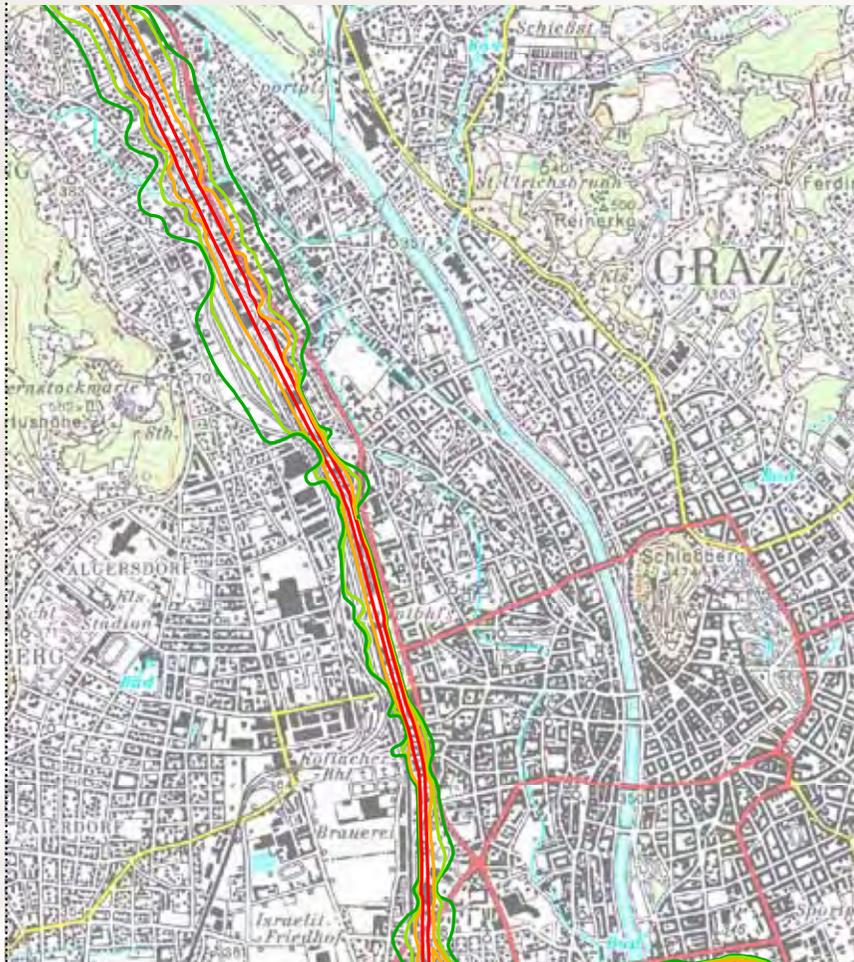
Quelle: FA18A





Schienenlärmkataster

Ausschnitt Graz



Quelle: Land Steiermark

Die wesentlichen Faktoren für die Lärmemissionen von Zügen sind der Zustand der Schienen im Zusammenhang mit dem Zustand der Räder sowie die Art der Waggons, insbesondere der Bremstechnik, sowie die Länge und Geschwindigkeit der Züge.

Im Jahre 1998 wurde ein Übereinkommen zwischen der Republik Österreich und dem Land Steiermark über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen im Bundesland Steiermark geschlossen. Die Umsetzung der Gesamtmaßnahmen aller Prioritätsstufen 1 bis 5 wurde mit einem Gesamtaufwand von rund 92 Mio. Euro bzw. einem Landesanteil von 23 Mio. Euro geschätzt. Als realistisches Ziel wurde die Ausführung der Prioritäten 1, 2 und 3 mit einem Bauvolumen von ca. 44 Mio. Euro innerhalb der nächsten 15 Jahre angesehen. Mit Realisierung dieser Maßnahmen können rund 75 % der von Schienenlärm betroffenen Bevölkerung in der Steiermark eine Verbesserung ihrer Umwelt- und Lebensqualität erlangen. 50 % der Kosten tragen der Bund bzw. die ÖBB, jeweils 25 % übernehmen die Standortgemeinden und das Land Steiermark. Die Reihung der Gemeinden erfolgt nach den im Schienenlärmkataster ausgewiesenen Prioritäten. Für die Realisierung weiters von Bedeutung ist die Finanzkraft der Gemeinden. Vorreihungen sind durch die Übernahme höherer Kostenanteile durch die Gemeinden bzw. wenn diese durch andere Baumaßnahmen sinnvoll erscheinen (z. B. Bahnhofsumbauten), möglich.

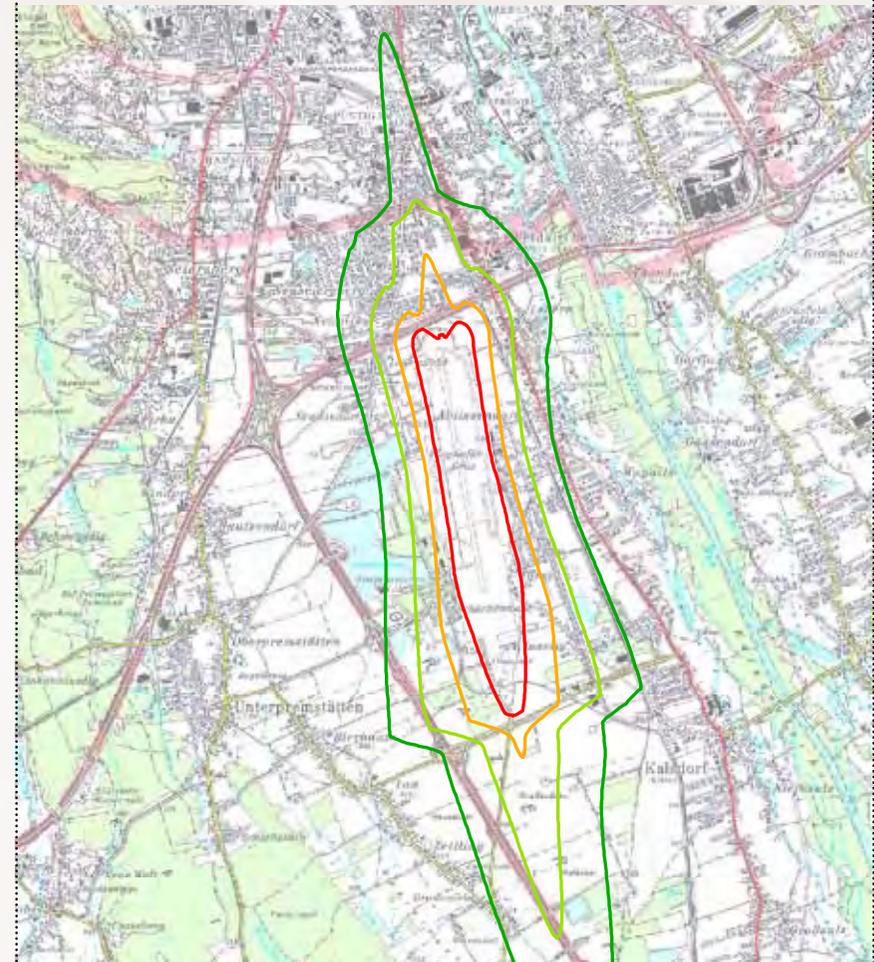
Neben der Errichtung von Lärmschutzwänden sind jene Maßnahmen höchst effektiv, die die Schallemission im Bereich des Rad-Schiene-Kontakts reduzieren. Beispiele dafür sind Radschallabsorber, Räder mit Scheibenbremsen (anstatt der herkömmlichen Klotzbremsen), um insbesondere unrunde Räder zu vermeiden, der Austausch von Rädern mit Flachstellen und besonders geschliffene Gleise.

Flugverkehrslärm

Diese Lärmbelastung tritt zwar nicht flächendeckend auf, jedoch ist die Belastung in der Nähe von Flughäfen besonders hoch. Je nach Alter, Gewicht und anderen Faktoren sind die Flugzeuge in Lärmkategorien, so genannte Kapitel bzw. Chapter, eingeteilt, nach denen sie entweder zu einem bestimmten Zeitpunkt außer Betrieb genommen werden müssen oder bis zu ihrer Stilllegung Beschränkungen unterliegen. In Österreich sind die Bestimmungen hinsichtlich der Verwendung der verschiedenen Maschinentypen in der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung geregelt. Dass trotz des stark steigenden Flugverkehrsaufkommens die Fluglärmbelastung insgesamt abgenommen hat, ist auf diese Verordnung zurückzuführen.

Fluglärmkataster

Flughafen Graz



Quelle: Land Steiermark





NATUR UND LANDSCHAFT

Verkehrsanlagen auf privaten und öffentlichen Flächen machen im österreichischen Durchschnitt etwa 3 % der Gesamtfläche bzw. 7 % des Dauersiedlungsraumes aus. Einen Hauptanteil der Straßenflächen beanspruchen dabei die land- und forstwirtschaftlichen Wege. Sie sind daher ein bedeutender Faktor in der Natur und Landschaft der Steiermark. Landschaft, naturbelassene Flächen sowie Flora und Fauna sind ein für die Qualität der Steiermark wichtiges und knappes Gut. Dessen Schutz, insbesondere der als wertvoll anerkannten ökologischen Ressourcen, stellt daher in der Erreichung einer zukunftsfähigen Mobilität eine wichtige verkehrsplannerische Aufgabe dar.

Beim Bau und beim Betrieb von Verkehrsanlagen müssen die natürlichen Ressourcen (Luft, Wasser, Boden, Pflanzen- und Tierwelt) geschont werden. Straßen und Bahntrassen sind folglich Flächen sparend und landschaftsgerecht anzulegen und umweltverträglich auszuführen. Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) entsprechend dem UVP-Gesetz des Bundes sind daher bei großen Bauvorhaben unverzichtbar, um negative Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf die Umwelt im unmittelbaren Umfeld von Verkehrsträgern zu vermeiden bzw. zu vermindern. Insbesondere ist die UVP beispielhaft für die interdisziplinäre und gesamtheitliche Betrachtung der Zusammenhänge und Auswirkungen von Projekten.



▶ **VISION:** Die Steiermark weist als grünes Herz Österreichs insbesondere auch in urbanen und suburbanen Räumen eine gesunde und lebenswerte Umwelt mit hoher Lebensqualität auf. Die durch den Verkehr bedingten Emissionen und Immissionen von Schadstoffen und Lärm sind auf ein Minimum reduziert. Die Auswirkungen der zukünftigen Mobilität auf ihre Umgebung sind umweltverträglich und der Lebensraum von Menschen, Tieren und Pflanzen wird durch eine zukunftsfähige Mobilität nicht beeinträchtigt. Im Besonderen werden die Ziele des Kyoto-Protokolls erreicht und alle relevanten Schadstoffgrenzwerte unterschritten.

▶ **STRATEGIE:** Bewusstseinsbildung zu den Auswirkungen der Mobilität sowie zum Mobilitätsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl, Forcieren, Optimieren und Attraktivieren der öffentlichen Verkehrsmittel, des Fahrradverkehrs und des Fußgängerverkehrs, Lobbying der Weiterentwicklung von technischen Normen und Standards zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen, der Verschärfung der entsprechenden zulässigen Grenzwerte sowie von schadstofforientierten Abgaben und Steuern, Erstellen von Aktionsplänen zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen, Förderung von technischen Innovationen, Errichtung und Förderung von Lärmschutzmaßnahmen, umweltschonende und -verträgliche Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen, Rückbau von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen.

▶ **WIRKUNGSZIELE:** Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Schadstoff- und Lärmemissionen, Erhaltung von Natur-, Landschafts- und Lebensräumen sowie Fauna und Flora.

FINANZIERUNG

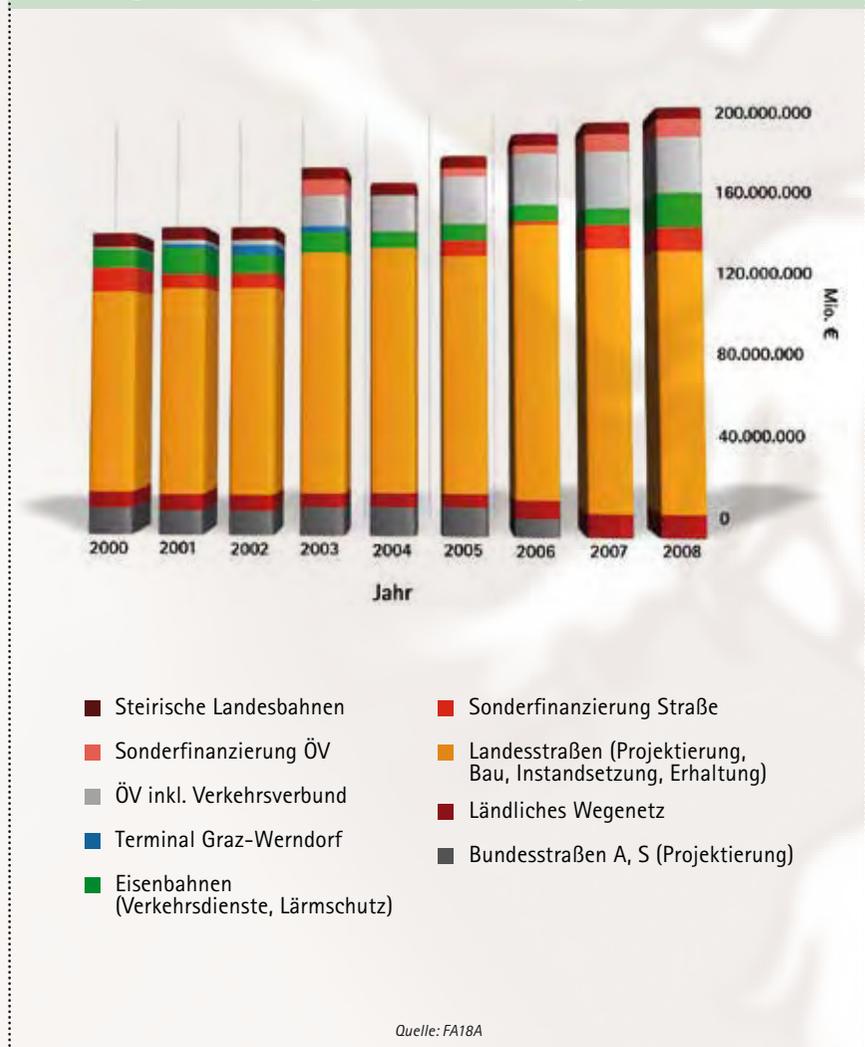
Um die Mobilität der Menschen in der Steiermark zu gewährleisten, ist die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen von grundlegender Bedeutung.

Neben Mitteln aus dem allgemeinen Landeshaushalt fußt die Dotierung des Verkehrsbudgets insbesondere auf den vom Bund zugewiesenen Mitteln aus den Einnahmen der Mineralölsteuer (MÖST), die im Land Steiermark vorwiegend für die öffentlichen Verkehrsmittel in der Form von Infrastrukturförderung und Bestellung von Betriebsleistungen verwendet werden, sowie jenen Mitteln, die aufgrund der Verländerung der ehemaligen Bundesstraßen vom Bund bereitgestellt werden. Die aus dem Kontrakt mit dem Straßenerhaltungsdienst (STED) zur Straßenerhaltung zur Verfügung stehenden Mittel sind Bestandteil des Verkehrsbudgets.

Die Mittel für Ausgaben im gesamten Verkehrsbudget des Landes betragen im Jahre 2007 ca. 185 Mio. Euro und im Jahr 2008 ca. 192 Mio. Euro.

Darüber hinaus stehen der Verkehrsabteilung u. a. Einnahmen aus den Wunschkennzeichen (Verkehrssicherheitsfonds), Miet- und Verkaufserlöse und Bestellförderungen des Bundes gemäß dem ÖPNRV-G (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz) zur Verfügung. Projektbezogen gibt es Mitfinanzierungen von Dritten (z. B. EU, Bund, Gemeinden, Unternehmen, Privaten) wie etwa Mittel über EU-Programme und aus dem Katastrophenfonds des Bundes. Das Budget der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) wird im Verkehrsbudget verwaltet. Als Wirtschaftsbetrieb des Landes erhalten die StLB zusätzliche Mittel aus den Privatbahnmitteln des Bundes.

A18 Budgetentwicklung 2000 - 2008 (Ausgaben)





Für die nächsten Jahre ist absehbar, dass eine solche Größenordnung des Verkehrsbudgets für die Erreichung einer zukunftsfähigen Mobilität nicht mehr genügen wird. Insbesondere werden der Erhaltungsaufwand aufgrund der Lebenszyklen und der vorherrschenden Altersstruktur bei den Landesstraßen und die erforderlichen Mittel für die Schieneninfrastruktur sowie die Bestellungen von Verkehrsdiensten für leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel enorm ansteigen.

Da auch im Bund und bei den Gemeinden diese zusätzlich erforderlichen Mittel derzeit nicht vorhanden sind, werden neue Finanzierungsquellen zu erschließen und Finanzierungsmodelle zu entwickeln sein, damit eine zukunftsfähige Mobilität erreicht werden kann. Diesbezüglich ist österreichweit einheitlich und EU-konform vorzugehen.

In diesem Sinne sind auf der Basis der Kostenwahrheit in der Verkehrsfinanzierung und der EU-Wegekostenrichtlinie eine flächendeckende kilometerabhängige LKW-Maut und verkehrsleistungsabhängige Abgaben für PKW die am besten geeigneten Mittel, um die zukünftige Finanzierung der Straßen in den Griff zu bekommen. Jedenfalls ist eine österreichweit einheitliche und EU-konforme Vorgangsweise dafür notwendig, um eine verursacher- bzw. nutzungsgerechte Aufteilung der Kosten zu erzielen. Darüber hinaus sind bei individuellen Nutzen Dritte zur Finanzierung von Projekten heranzuziehen.

Zur zukünftigen Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere eines S-Bahn-Systems in der Steiermark, sind neue Finanzierungsformen nötig. Die Einführung von europaweit praktizierten Beispielen wie Nahverkehrsabgaben (wirtschafts- oder wohnbevölkerungsbezogen) und Parkraumbewirtschaftung muss geprüft werden. Parkraumbewirtschaftung ist in urbanen Bereichen nicht nur zur Finanzierung von öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch zur Verkehrsverlagerung zu diesen hin geeignet.

VISION: Die Kostenwahrheit im Verkehr ist hergestellt und die Finanzierung entsprechend der verursachergerechten Kostenaufteilung gesichert. Die zukunftsfähige Mobilität ist in der Steiermark durch die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Verkehrsbudget gewährleistet.

STRATEGIE: Verhandlung mit dem Bund zur dauerhaften Finanzierung der veränderten Bundesstraßen, Heranziehen von Projektfinanzierungen durch Dritte bei individuellen Nutzen von Projekten, Lobbying von zukunftsfähigen Finanzierungsquellen, -formen und -modellen, verursachergerechte Kostenaufteilung.

WIRKUNGSZIELE: Sicherstellung der Finanzierung der veränderten Bundesstraßen und der Landesstraßen, Sicherstellung der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel.

UMWELTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT

Die Mobilität der Menschen und Güter hat immer auch Auswirkungen auf ihre Umwelt; sie betrifft die umgebende Fauna und Flora bzw. die Mitmenschen in ökologischen, sozialen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Belangen. Um das steigende Bedürfnis nach Mobilität nicht auf Kosten der Umwelt zu bedienen, ist es erforderlich, diese umweltfreundlich und sicher zu gestalten. Fußgänger- und Radverkehr zählen zweifellos zu den umweltfreundlichsten Verkehren. Die öffentlichen Verkehrsmittel tragen ebenfalls wesentlich zu einer umweltverträglichen Mobilität bei. Im Besonderen ist dabei auch auf geeignete Verknüpfungen zwischen Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln zu achten. Nicht zuletzt ist zum Schutz aller am Verkehrsgeschehen beteiligten Menschen die Verkehrssicherheit ein zentrales Thema.



FUSSGÄNGER- UND RADVERKEHR

Fußgänger- und Radverkehr sind grundlegende Bestandteile unserer Mobilität, die nicht nur der individuellen Distanzüberwindung dienen, sondern als körperliche Betätigung bzw. insbesondere in Städten und Ballungsräumen als Alternative zum Kfz-Verkehr auch zu einer hohen Lebensqualität erheblich beitragen. Sie sind wesentliche Faktoren in einer zukunftsfähigen und sicheren Gesamtmobilität.

Dabei ist besonders darauf zu achten, dass die Räume, in denen sich diese „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer bewegen, geschützt werden. So spielen neben der Schaffung von Fußgängerzonen und Radwegen in den von unterschiedlichen Verkehrsmitteln benutzten Bereichen eine Temporeduktion der schnelleren und „stärkeren“ Verkehrsteilnehmer sowie die Rücksichtnahme auf den jeweils „Schwächeren“ eine große Rolle. Innerörtlich sind dafür vor allem Verkehrsberuhigungen durch 30er-Zonen und Wohnstraßen geeignet sowie Bereiche, die nach dem Prinzip des „Shared Space“-Modells gestaltet sind.

Das Gehen hält als Urform der menschlichen Mobilität gegenüber anderen Verkehrsmitteln trotz stetigem Rückgang immer noch einen Großteil an Wegen, und jeder Weg mit einem anderen Verkehrsmittel hat zumindest den Zu- und Abgang, der nur zu Fuß erledigt werden kann. Deshalb hat die Komfortverbesserung des Gehens vor allem im urbanen Bereich oberste Priorität. Um den Fußgängerverkehr attraktiver zu gestalten, sind ein funktionierendes Netz an Gehwegen ebenso erforderlich wie Mindestgehsteigbreiten und die durchgehende Barrierefreiheit des öffentlichen Raums. Ein attraktives Umfeld trägt ebenfalls dazu bei, dass Wege oder Wegteile gerne zu Fuß zurückgelegt werden bzw. damit auch längere Fußwege in Kauf genommen werden.

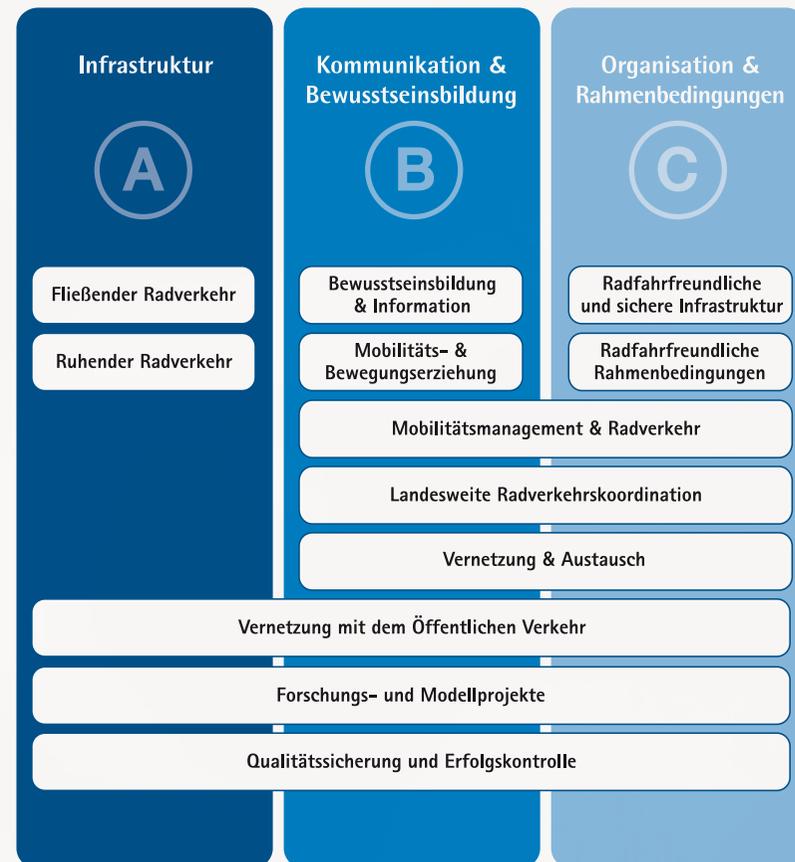


In puncto Radverkehr wird der erfolgreiche Weg klar weiterverfolgt. So ist das bestehende und verkehrswirksame Netz der überregionalen Hauptradwege mit einer Länge von rund 1.900 km schon heute ein bedeutender Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur der Steiermark. Derzeit sind 95 km in Bau und weitere 471 km in Planungsvorbereitung. Durch den Ausbau von Radwegen wird nicht nur ein wichtiger Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit und umweltfreundlichen Mobilität geleistet, Radfahren und Radwandern sind mittlerweile auch zu fixen und unverzichtbaren Bestandteilen in der heimischen Fremdenverkehrswirtschaft geworden.

Das Rückgrat des steirischen Hauptradwegenetzes bilden unter anderem die großen Flussradwege entlang der Mur, der Enns, der Feistritz und der Raab. Dass die mittlerweile 66 Radwege auch angenommen werden, liegt vor allem in der radfahrgerechten Ausgestaltung und der Linienwahl. In die Trassenführung werden verkehrsarme Gemeindestraßen, aufgelassene Bahntrassen, Nebenwege, Feld- und Uferbegleitwege etc. miteinbezogen. Dadurch werden nicht nur Eingriffe in die Natur weitestgehend vermieden, sondern auch die Ausbaurkosten gering gehalten. Große Aufmerksamkeit wird auf eine möglichst hohe Sicherheit und zukunftssichere Nutzungsmöglichkeit der Radverkehrsanlagen gelegt. Seit 1989 wurden insgesamt rund 70 Mio. Euro von Bund, Land und Gemeinden in den Ausbau des Radwegenetzes investiert.

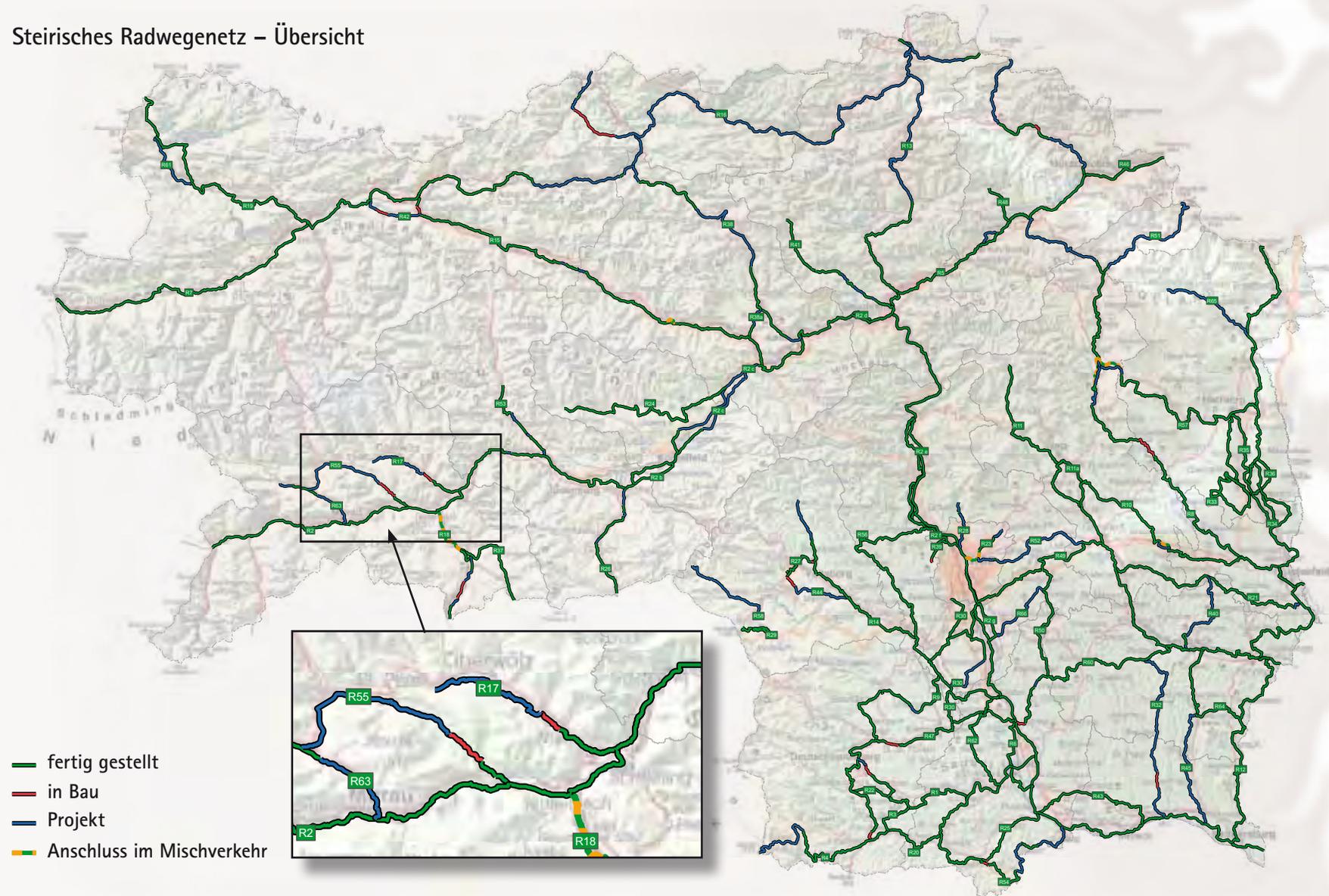
Strategie Radverkehr Steiermark

Säulenmodell und Themenfelder



Quelle: FA18A

Steirisches Radwegenetz – Übersicht



Quelle: FA18A, GIS Steiermark (Stand 2007)





Mit der Fertigstellung der Hauptradwege, für die insgesamt noch ein Investitionsbedarf von ca. 41 Mio. Euro gegeben ist, wird das überregionale steirische Hauptradwegenetz rund 2.500 km Radwege aufweisen. Dazu ist erforderlich, dass das derzeit zur Verfügung stehende Budget in der Höhe von zwei Mio. Euro jährlich auch in Zukunft für den Radwegebau bereitgestellt wird.

Um das Rad nicht nur als Freizeit-, sondern auch als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren und damit den Trend des sinkenden Radverkehrsanteils zukunftssicher umzukehren, werden Schwerpunkte unter dem Motto „Das Rad im Alltag“ durchgeführt. Immerhin sind 50 % aller Autofahrten kürzer als vier Kilometer, 10 % sogar kürzer als einen Kilometer. Für diese Strecken ist das Rad das ideale Verkehrsmittel und neben der umweltschonenden, gesundheitsfördernden und kostengünstigeren Art der Fortbewegung vielfach auch die schnellere Alternative.

Dass derartige Aktionen Wirkung zeigen, beweisen die Steigerungsraten im Radverkehr. Auf die steiermarkweite Verkehrsleistung bezogen beträgt die Steigerung von 2006 auf das Jahr 2007 rund 28 Mio. Fahrradkilometer bzw. 16 %. Damit wurde unter Beweis gestellt, dass diese Aktionen auch effiziente Maßnahmen zur Erreichung von Umweltzielen darstellen. Wöchentlich 20 durch das Rad ersetzte PKW-Kilometer entsprechen auf die PKW-Flotte hochgerechnet einer steiermarkweiten Emissionsreduktion von rund 95.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

-  **VISION:** Gehen und Radfahren sind als umweltfreundliche Verkehrsarten ein wesentlicher Faktor in der Gesamtmobilität. Das überregionale Hauptradwegenetz ist voll ausgebaut.
-  **STRATEGIE:** Schaffung eines fußgänger- und radfahrerfreundlichen Umfeldes, zyklische Aktualisierung des steirischen Radverkehrskonzeptes, Festlegen der Routen der überregionalen Hauptradwege, Ausbau der überregionalen Hauptradwege in Kooperation mit den Standortgemeinden, Förderung der überregionalen Hauptradwege im Rahmen der Richtlinien, Hilfestellung für Gemeinden bei der Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen.
-  **WIRKUNGSZIELE:** Vergrößerung der Weganteile im Radverkehr vor allem in Bezug auf den Alltagsverkehr, Verlagerung der kurzen PKW-Wege auf den Radverkehr, Ausbau des überregionalen Hauptradwegenetzes mit dem Fokus auf die Netzschlüsse.

INTERMODALER VERKEHR

Bei allen Einschränkungen, die Fuß- und Radverkehr in erster Linie bei der Weglänge und öffentliche Verkehrsmittel insbesondere bei der Linien-, Haltestellen- und Fahrplangebundenheit haben, sind den Menschen und Gütern Möglichkeiten zu bieten, zwischen den Verkehrsmitteln zu wechseln und vor allem vom Individualverkehr auf der Straße auf die umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen.



NAHVERKEHRSKNOTEN

Nahverkehrsknoten haben im öffentlichen Personenverkehr die Funktion, den Regionalverkehr mit dem städtischen Nahverkehr optimal zu verknüpfen. Sehr stark auf einen Korridor bezogene Verkehrsmittel werden hier mit Verkehrsträgern zusammgeführt, die eine flächige Verteilung ermöglichen. Insbesondere sind Verbindungen von Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr höchst leistungsfähig und effektiv für Wege aus der Region in die Landeshauptstadt Graz. Die Bahnhofsbereiche der übrigen steirischen Städte eignen sich bestens für derartige Verknüpfungen, ebenso die Knoten von Buslinien in den Zentren der Städte. Nahverkehrsknoten sollen aus-

drücklich auch Verknüpfungspunkte des öffentlichen Personenverkehrs mit dem Radverkehr darstellen.

Die Förderung von Nahverkehrsknoten erfolgt auf Basis der Richtlinien der steirischen Nahverkehrsförderung in Kooperation mit steirischen Städten und Verkehrsunternehmen.



PARK&RIDE UND BIKE&RIDE

Im Personenverkehr führen intermodale Wege als Kombination von PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln eher ein Schattendasein. So werden lediglich ca. 4 % aller auf Graz bezogenen Personenwege in dieser Kombination zurückgelegt. Im Hinblick auf Städte mit einer vergleichsweise geringeren Zentralität ist dieser Anteil noch niedriger. Dabei ist feststellbar, dass in den Korridoren mit sehr gutem Fahrplanangebot (Graz – Bruck und Graz – Leibnitz) dieser Anteil tendenziell höher ist. Derzeit gibt es steiermarkweit rund 250 Park&Ride-Anlagen mit insgesamt ca. 10.000 PKW-Stellplätzen, davon befinden sich rund 5.000 im direkten Einzugsbereich von Graz. Selbst durch ein Fahrplanangebot entsprechend dem S-Bahn-Konzept sind nicht mehr als ca. 7 % der gesamten Personenwege Park&Ride-Wege. Park&Ride löst somit insbesondere in den Ballungsräumen nicht die Verkehrsprobleme, kann



jedoch bei Umsetzung des S-Bahn-Systems mit einer Reduktion von über 150.000 Personenkilometern im Straßenverkehr einen wesentlichen Beitrag zur umweltverträglicheren Abwicklung der Gesamtmobilität liefern. Dafür sind im Einzugsbereich von Graz vor allem an den leistungsfähigen Eisenbahnachsen ungefähr 5.000 zusätzliche Stellplätze erforderlich.

Aufgrund des höheren Einsparungspotenzials an Personenkilometern sowie der räumlichen Möglichkeiten und den damit zusammenhängenden Stellplatzkosten sind dezentrale Anlagen zu bevorzugen. Stadt- bzw. zentrumsnahe Großanlagen sind an den Schienenachsen eher als Konkurrenz zum öffentlichen Personenverkehr zu sehen, haben aber an regionalen Busachsen und als Kompensationsmaßnahme zu städtischen Restriktionen bei den öffentlichen Parkplätzen durchaus ihre Berechtigung.

Viele Haltestellen und Bahnhöfe der öffentlichen Verkehrsmittel sind aber auch so gelegen, dass sie mit dem Fahrrad erreichbar sind. Daher ist insbesondere auf eine gute Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe mit dem Fahrrad zu achten bzw. sind Bike&Ride-Anlagen zu realisieren, die ein witterungsgeschütztes und sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen.

Entsprechend den Richtlinien erfolgen jährlich Förderungen von zahlreichen Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen in Kooperation mit den in der Steiermark tätigen Eisenbahnunternehmen und den steirischen Gemeinden.



GÜTERVERKEHRSTERMINALS

Eine zentrale Bedeutung bei der Lösung der gegenwärtigen und künftig noch zu erwartender Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs wird dem kombinierten Verkehr beigemessen. Der Begriff kombinierter Verkehr (KV) – auch kombinierter Ladungsverkehr (KLV) – bezeichnet eine Transportkette, die unterschiedliche Verkehrsträger integriert.

Kombinierter Verkehr wird eingesetzt, um die Stärken unterschiedlicher Verkehrsträger optimal nutzen zu können und damit eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsverteilung möglich zu machen. Die in hohem Maße umweltverträglichen Bahn-, Binnenschiff- und Seeschiffverkehre, die erst ab relativ großen Distanzen und hoher Güterverkehrsleistung wirtschaftlich nutzbar sind, eignen sich gut zur Kombination mit dem zeitlich und räumlich flexiblen LKW-Verkehr, der im Vor- und Nachlauf die kleinräumige Verteilung auf der Straße übernimmt. Die transportierten Güter werden in standardisierten Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger) geladen. Für deren Transport stehen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene eine Reihe von speziellen Wagen zur Verfügung.

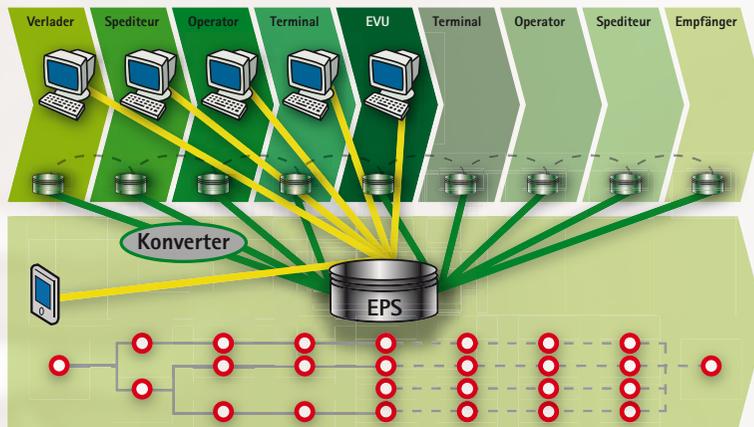
In Güterterminals erfolgt der Umschlag der Transporteinheiten zwischen LKW und Bahn – und der Transport wird zum kombinierten Verkehr. In der Steiermark stehen dafür mit dem Terminal Graz-Süd/Werndorf (Cargo Center Graz), dem Montan Terminal Kapfenberg und dem ÖBB-Terminal St. Michael Umschlaganlagen zur Verfügung, die diesen Umschlag derzeit auf operativer Ebene sehr gut bewältigen. Die zukünftige Auslastung dieser Terminals ist aber nicht nur von ihrer modernen Infrastruktur und dem Umschlags-Know-how abhängig, sondern vor allem von ihrer Positionierung mit und gegenüber anderen internationalen Mitbewerbern. Ein wichtiger Teil dabei ist das Anbieten von Dienstleistungen, die Partner, Kunden und alle Verkehrsträger miteinander verbinden.



Terminals sollen nicht nur in der Lage sein, als physische Drehscheibe zu fungieren, sondern sie sollen auch als Vernetzungszentrale allen Beteiligten zur Verfügung stehen. So könnte beispielsweise eine gemeinsame elektronische Logistik-Plattform den Informationsfluss, ohne den eine effiziente Planung von JIT (Just In Time)- und JIS (Just In Sequence)-Transporten nicht möglich ist, optimieren und den Nachteil von kombinierten Verkehren gegenüber monomodalen Transporten mindern.



Grundschematische elektronische Logistik-Plattform



Quelle: FA18A

Die Schaffung von Ganzzugnetzwerken durch Kooperationen der steirischen Terminals sollte die kostengünstigste Gütertransportvariante mit der Bahn, durch optimal ausgelastete Ganzzüge, ermöglichen und damit auch eine wirtschaftliche Alternative zum Straßengüterverkehr darstellen.

- ▶ **VISION:** Der Individualverkehr beschränkt sich auf die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und wird vorzugsweise mit dem Fahrrad abgewickelt. Güter werden über längere Distanzen mit der Eisenbahn transportiert und über Güterterminals in die Fläche verteilt.
- ▶ **STRATEGIE:** Schaffung von dezentralen Park&Ride-Anlagen vor allem an Eisenbahnen und starken Busachsen in Kooperation mit den Eisenbahnunternehmen und Standortgemeinden unter besonderer Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen für den lokalen Zubringerverkehr, Förderung von Nahverkehrsknoten, Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen im Rahmen der steirischen Nahverkehrsförderung, Unterstützung der steirischen Terminals zur Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Straßengüterverkehr.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Reduktion der Weglängen und des Anteils im Straßenverkehr durch vermehrte Kombination von öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln für Wege im Personen- und Güterverkehr, Ausweitung und Ausbau der Nahverkehrsknoten sowie Park&Ride- und Bike&Ride-Standorte, Steigerung des Gütertransportvolumens auf der Schiene.

BEWUSSTSEINSBILDUNG UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilität ist in der heutigen Zeit der Inbegriff für Freiheit. Die Verkehrsmittelwahl ist eine zutiefst persönliche und intime Entscheidung, die von sehr vielen Einflussfaktoren geprägt wird. Um das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, bedarf es mehr als nur einer ansprechenden Infrastruktur. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten umweltfreundlicher Mobilität, wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder Gehen, kann nur durch Bewusstseinsbildung und positive Motivation erfolgen.

Das zentrale Ziel ist daher, den Menschen ihr Mobilitätsverhalten bewusst zu machen und sie durch Aufzeigen des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel und alternativer Mobilitätsarten bis hin zur Mobilität in Gemeinschaften, wie Mitfahrergemeinschaften oder Car-Sharing, so zu motivieren, dass eine Veränderung ihrer Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Individualverkehr in Richtung umweltfreundlichere Mobilitätsformen begünstigt wird.

Kernkriterium ist das emotionale Erreichen der Menschen. Zwangsmaßnahmen sind kontraproduktiv, die Freiwilligkeit steht im Vordergrund. Die Angebote müssen verkehrsmittelübergreifend sein, d. h. einerseits eine Kombination mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg ermöglichen (= Intermodalität), andererseits aber auch keine Beschränkung auf ein einziges Verkehrsmittel auferlegen (= Multimodalität). Nicht die Konkurrenz, sondern die besseren Nutzungsmöglichkeiten durch Kombination der unterschiedlichen Verkehrsmittel sollen die Entscheidung bestimmen.

Eine Schlüsselfunktion nimmt das Mobilitätsmanagement ein, dessen Maßnahmen auf den Pfeilern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination (zu Fuß, Fahrrad, Car-Sharing, öffentliche Verkehrsmittel) ruhen. Projektrelevante Teilbereiche des Mobilitätsmanagements sind: Mobilitätszentralen, Verkehrsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement sowie Mobilitätserziehung für Kinder.

Eine Möglichkeit der Förderung von Fahrgemeinschaften ist die Errichtung von Fahrgemeinschaftsparkplätzen. Diese sind sinnvollerweise an hochrangigen Straßen zu situieren. Anbieten würden sich dafür insbesondere die Bereiche innerhalb der Anschlussrampen von Autobahnen und Schnellstraßen, aber auch von hochrangigen Landesstraßen. Eine diesbezügliche Kooperation mit dem Autobahn- und Schnellstraßenbetreiber ASFINAG ist derzeit gerade im Entstehen.

Als direkte Anlaufstelle für Informationen, Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement soll die steirische Mobilitätszentrale Mobil Zentral weiterentwickelt werden, wobei ausgehend vom bestehenden Standort in Graz ein gesamtsteirisches Netzwerk von Mobilitätszentralen aufgebaut wird.





Der öffentliche Personenregional- und -nahverkehr ist eine Aufgabe der Länder und Gemeinden, welche die Mobilität gewährleisten und aufrechterhalten müssen. Die Koordination zwischen der überregionalen Planung des Landes und der kommunalen Versorgung durch die Gemeinden und der Schnittstelle zum Nutzer gestaltet sich zunehmend schwieriger, weshalb so genannte ÖV-Organisatoren übergreifend aktiv werden sollen. Sie sollen Aktivitäten setzen, wie Koordination, Kommunikation, Information und Marketingmaßnahmen für die öffentlichen Verkehrsmittel (vor allem in großen Betrieben, Schulen und gemeinsam mit dem Tourismus), verknüpft mit dem Aufzeigen von erforderlichen infrastrukturellen Maßnahmen im Straßen-, Schienen- und Busnetz (neue Haltestellen, Busspuren, Radwege, Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Parkverbote etc.), um damit schlussendlich die Umwelt- und Verkehrsbedingungen in den Regionen zu verbessern.

Um mit gutem Beispiel voranzugehen, ist beabsichtigt, in der steirischen Landesverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Folgende Maßnahmen sind im Rahmen eines solchen Managements geplant:

- » Überprüfung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellplätze bei den Dienststellen (Überdachung, Beleuchtung, versperrbare Radabstellplätze, Duschräume und Umkleiemöglichkeit)
- » Test-Paket für öffentliche Verkehrsmittel (Schnupperticket, Informationen)
- » Änderung des Fahrtkostenzuschusses
- » Dienstfahrräder, Fahrradpaket
- » Aufzeigen der Dienststellenerreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im amtlichen Schriftverkehr
- » Informationsveranstaltungen für die Bediensteten (Fitnesscheck, Fahrradservice und Informationen zum Fußgängerverkehr und zu öffentlichen Verkehrsmitteln)

► **VISION:** Durch das Bewusstmachen der Auswirkungen der persönlichen Mobilität und ausreichende Information über Alternativen zum motorisierten Individualverkehr werden zur Erfüllung der persönlichen Mobilitätsbedürfnisse in hohem Maße öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Mitfahrgemeinschaften genutzt oder Wege zu Fuß zurückgelegt.

► **STRATEGIE:** Bewusstseinsbildung und breite Streuung von Informationen zu umweltfreundlicheren Mobilitätsalternativen, Einrichtung von Mobilitätszentralen, (betrieblichen) Mobilitätsmanagements und ÖV-Organisatoren, Erstellung von Förderungsrichtlinien für und Errichtung von Fahrgemeinschaftsparkplätzen.

► **WIRKUNGSZIELE:** Reduktion der Weglängen und des Anteils im Straßenverkehr durch vermehrte Nutzung alternativer Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Mitfahrgemeinschaften und Fußwege.

ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR UND INFRASTRUKTUR FÜR BAHN UND BUS

Dem öffentlichen Personenverkehr kommt angesichts der Probleme, die der motorisierte Individualverkehr vor allem in Ballungsgebieten und belasteten Gebieten hervorruft, bei der Reduzierung dieser negativen Auswirkungen immer mehr an Bedeutung zu. Stau, Feinstaub und Lärm stehen nur beispielhaft für die Problemfelder, die der motorisierte Individualverkehr mit sich bringt und zu deren Eindämmung die Ausweitung des öffentlichen Personenverkehrs ohne Einschränkungen der Mobilität beitragen kann und soll.

Insbesondere zur Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs in der Steiermark sind Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Reform (Organisation und Finanzierung) unbestritten. Dabei ist jedoch davon auszugehen, dass das bestehende Grundangebot bei Schienen- und Busverkehren durch den Bund sicherzustellen ist und der Bund durch die Erstellung eines österreichweiten Gesamtkonzeptes zur Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs kalkulierbare Schnittstellen zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr garantiert sowie die notwendigen Infrastrukturen dafür bereitstellt.

Aber auch die Regionen und Gemeinden sind in die Gestaltung und Finanzierung mit einzubeziehen. Steiermarkweit sollen die Standards festgelegt und die Linien des öffentlichen Personenverkehrs in den regionalen Verkehrskonzepten in Kategorien eingeteilt werden. Auf der Basis dieser Kategorisierung sollen Regionalverkehrspläne erarbeitet werden, die Fahrpläne und Angebotsmaßnahmen, aber auch den Ausbau der Infrastruktur und Marketing-Maßnahmen umfassen sollen.

Um allen Menschen jene Mobilität zu ermöglichen, die sie zur Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse benötigen, ist eine barrierefreie Zugänglichkeit und die barrierefreie Gestaltung im öffentlichen Personenverkehr Grundvoraussetzung. Dabei ist zu beachten, dass nicht nur Menschen in Rollstühlen derzeit viele öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur sehr eingeschränkt benutzen können, sondern auch Menschen mit Kinderwagen oder Gipsbein oft vor unüberwindbaren Hindernissen stehen. Auf

der Basis des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes (BGStG) ist darauf zu achten, dass in der Steiermark neue Infrastrukturen, Fahrzeuge und Angebote im öffentlichen Personenverkehr jedenfalls barrierefrei ausgestaltet und bestehende möglichst rasch umgerüstet werden.

GRUNDVERSORGUNG IN DER GESAMTEN STEIERMARK

Eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand ist, die Mobilität und damit die Teilnahme am öffentlichen Leben und die Erfüllung der Grundbedürfnisse auch für jene Menschen sicherzustellen, die über kein Auto verfügen. Dabei ist darauf zu achten, dass für alle Landesteile, insbesondere auch für die peripheren Regionen im Sinne einer Stärkung des ländlichen Raumes, annähernd gleichwertige (Lebens-)Bedingungen hergestellt werden. Die allgemeinen Mobilitätsbedürfnisse sollen in erster Linie durch ein gesteigertes Angebot im ÖV breit abgedeckt werden.

Ziel ist daher das systematische Verbessern des Angebotes im öffentlichen Personenverkehr in allen steirischen Regionen. Um diesen auch als brauchbare und allgemein akzeptierte Alternative zum Individualverkehr wahrnehmen zu können, bedarf es attraktiverer Zugänge, Fahrzeuge und Fahrzeiten. Die steirischen Schienenstrecken übernehmen dabei die Rückgratfunktion für den öffentlichen Personenverkehr. Über Buslinien und Verknüpfungspunkte erfolgt die Verteilung in die Fläche, wobei das Angebot vor allem in peripheren Regionen auf Alternativen wie Rufbussysteme fußen soll.

Eine effiziente sowie rechtssichere Umsetzung dieser Verkehrskonzepte bedarf jedoch eines entsprechenden Rechtsrahmens. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene im Dezember 2009 wird dies weitgehend gewährleistet sein. Deren Umsetzung auf innerstaatliches Recht (vor allem Kraftfahrlineingesetz) durch den Bund steht allerdings noch aus.

Seit der Einführung des gesamtsteirischen Verkehrsverbundes als Tarifverbund im Jahr 1997 bzw. der Vorläufer Verkehrsverbund im Großraum Graz (1994) und Regionalbus Aichfeld (1996) haben sich die Zahlen der beförderten Personen in der Steiermark deutlich gesteigert. Rund 65 Verkehrsunternehmen mit rund 500 Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien werden unter der Marke 





koordiniert. Im Jahr 2006 verzeichnete diese über 68,5 Mio. Fahrgäste, wobei insbesondere die Stadtverkehre (Graz, Bruck/Kapfenberg, Leoben und Aichfeld) und die Schienenbetriebe (ÖBB, GKB, StLB) den Großteil der Beförderungen durchführen und auch die höchsten Steigerungsraten verzeichnen. Rund 86 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben die Stadt Graz als Ziel und/oder als Ausgangspunkt.

Zu den oben genannten Fahrgästen waren im Jahr 2006 zusätzlich über 35 Mio. Fahrgäste im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu verzeichnen. Die Verbundlinie steht auch für ein einheitliches Marketing des öffentlichen Personenverkehrs in der Steiermark und ist im Sinne eines effizienten und effektiven Systems für den öffentlichen steirischen Personenverkehr jedenfalls weiter fortzuführen und auszubauen. Die Steirische Verkehrsverbund GmbH (StVG) als rechtliche Organisation der Verbundlinie steht zu 100 % im Eigentum des Landes und wird über den Grund- und Finanzierungsvertrag von Bund, Land und Stadt Graz finanziert.

GEÄNDERTE RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN BUSVERKEHR

Gemäß Kraftfahrliniengesetz – KfIG müssen bei allen Leistungsbestellungen im Kraftfahrlinienverkehr die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes berücksichtigt werden, eine einfache Bestellung beim Konzessionär ist nicht zulässig, die nahezu automatische Verlängerung von Kraftfahrlinienkonzessionen ist nicht (mehr) möglich.

Die Praxis zeigt auch, dass eine voneinander unabhängige Vergabe von Konzession und Leistungsbestellung weder sparsam noch organisatorisch effizient ist, weshalb dies künftig in einem Verfahren zusammengefasst wird. Voraussetzung dafür ist die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in verkehrsgeographisch zusammenhängenden Bereichen („Konzessionsbündel“). Dazu werden auslaufende Konzessionen einer Region nur mehr bis zu einem festgelegten Stichtag vergeben, wobei bestehende Konzessionsrechte unberührt bleiben. Konzessionsbündel und Laufzeiten werden veröffentlicht. Dies gewährleistet die wettbewerbs- bzw. vergaberechtlich erforderliche Transparenz und ermöglicht den Verkehrsunternehmen die rechtzeitige Vorbereitung auf die neuen Rahmenbedingungen.

Laufen die Konzessionen eines Bündels ab, werden die Verkehrsdienstleistungen entsprechend den Kategorien und den dazugehörigen Bedienungsqualitäten bzw.

in Abstimmung mit betroffenen Gemeinden festgelegt und entweder als eigenwirtschaftliche Konzessionen (gegebenenfalls mit Leistungsvorgaben) oder als Leistungsbestellungen vergeben.

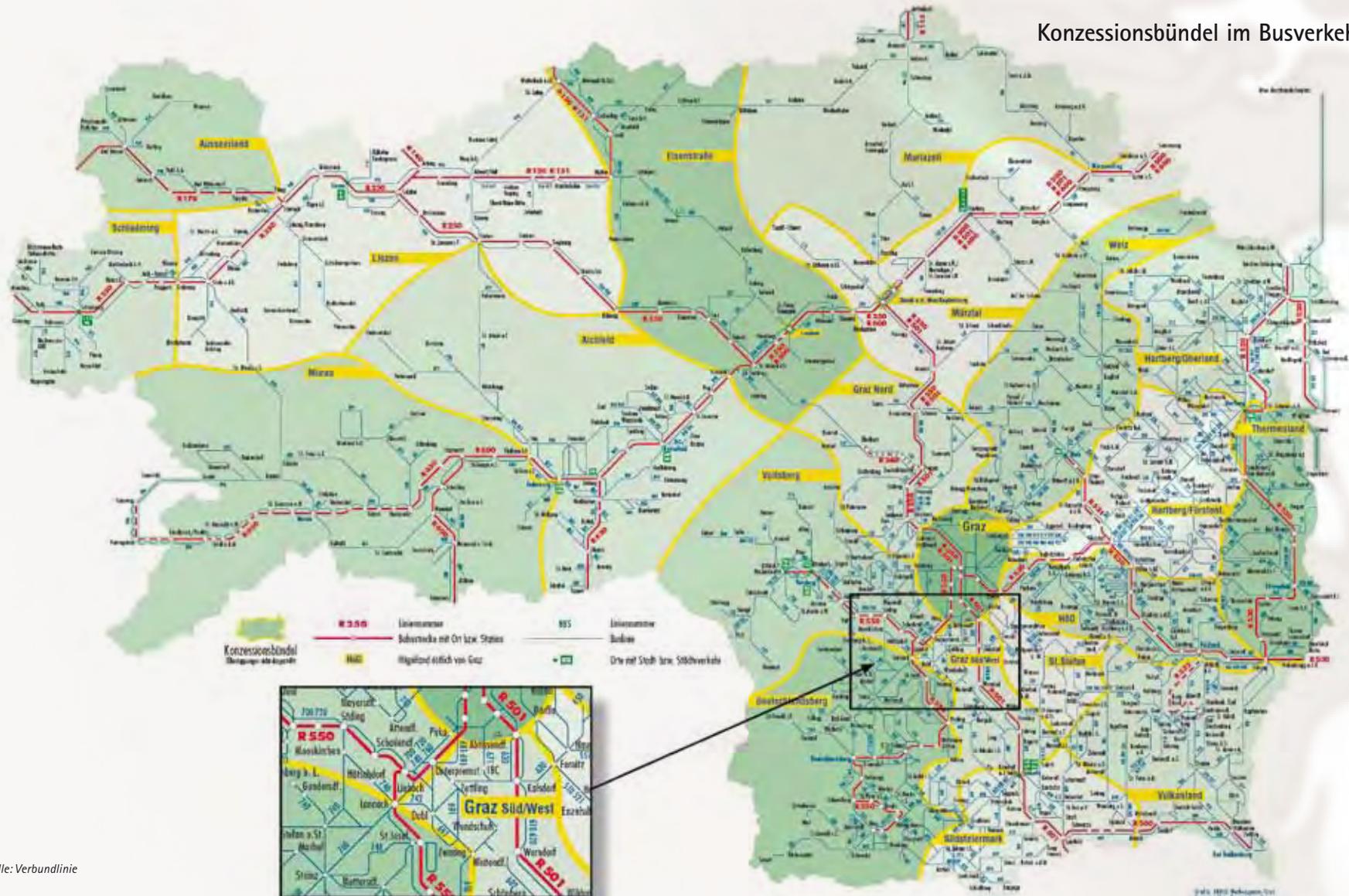
Linienbündel	Vergabe 1	Vergabe 2	Linienbündel	Vergabe 1	Vergabe 2
Vulkanland	2009	2014	Mariazeller Land	2012	2017
Ausseer Land	2010	2016	Eisenstraße	2012	2017
Voitsberg	2010	2014	Deutschlandsberg	2012	2016
Graz Nord	2010	2015	Hartberger Oberland	2012	2017
Südsteiermark	2010	2014	Fürstenfeld/Hartberg	2012	2017
Murau	2011	2016	Aichfeld	2013	2018
Schladming	2011	2016	Hügelland östlich von Graz	2014	2019
Thermenland	2011	2014	Graz Südwest	2014	2019
St. Stefan	2011	2014	Stadtverkehr Bruck – Kapfenberg	2014	2019
Mürztal	2011	2016	Stadtverkehr Leoben	2014	2019
Liezen	2011	2016	Graz	2015	2020
Weiz	2011	2015			

VISION: Trotz der unterschiedlichen Raum- und Nachfragestrukturen soll für alle Menschen in der Steiermark ein adäquates, den jeweiligen Strukturen entsprechendes Angebot im öffentlichen Personenverkehr sichergestellt sein. Vergleichbare Räume weisen vergleichbare Angebote auf und die Erreichbarkeit peripherer Räume ist durch ein Mindestangebot gewährleistet.

STRATEGIE: Ausbau des Schienen- und Busverkehrs, Vertaktung und Verdichtung der Fahrplanangebote in den Ballungszentren, alternative öffentliche Verkehrsmittel wie Ruftaxis in den peripheren Räumen, Koordination der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Verbundlinie, Sicherstellung der StVG-Finanzierung durch Fortführung des Grund- und Finanzierungsvertrages.

WIRKUNGSZIELE: Sicherstellen einer Grundversorgung im öffentlichen Personenverkehr, Ausbau des Verbundnetzes, Verbesserung des Angebotes im Schienen- und Busliniennetz.

Konzessionsbündel im Busverkehr



Quelle: Verbundlinie





REGIONALER BUSVERKEHR

Im Hinblick auf die unterschiedlichen steirischen Raumstrukturen und Verbindungsfunktionen zwischen den Standorten sowie der erforderlichen Grundversorgung im ländlichen Raum (Netz und Angebot im öffentlichen Personenverkehr) soll der Busverkehr eine neue Qualität bekommen. Dazu werden landesweite Kategorien mit Mindeststandards für die Bedienung festgelegt und in den regionalen Verkehrskonzepten die einzelnen Buslinien entsprechend ihrer räumlich-funktionalen Bedeutung in diese Kategorien eingereiht.

Suburbane Achsen verbinden, insbesondere dort wo keine Eisenbahnlinien verkehren, die Landeshauptstadt Graz mit dem näheren Umland bzw. zentrale Städte vor allem in der Obersteiermark. Diese sollen zumindest zwanzig Mal pro Werktag und Richtung bedient werden, wobei das Angebot durchgehend vertaktet sein soll. In Graz selbst sind alle Regionalbuslinien mit dem Straßenbahnnetz zu verknüpfen, wodurch alle wichtigen Ziele in Graz mit einmaligem Umsteigen erreicht werden können. Für den Freizeit- und Einkaufsverkehr ist auch in den Abendstunden und an Wochenenden ein entsprechend dichtes Angebot vorzusehen.

Regionale Hauptachsen sind Achsen aus dem weiteren Umland in die Landeshauptstadt und vor allem Verbindungen zwischen bzw. in Bezirkshauptstädte. Das Angebot entspricht werktags mindestens zehn Abfahrten je Richtung und soll so gut wie möglich vertaktet sein.

Regionale Ergänzungslinien verbinden Unterzentren oder sind untergeordnete Zubringer aus der Region. Das Angebot entspricht werktags mindestens fünf ganzjährigen Abfahrten pro Richtung. Wie auf den regionalen Hauptachsen soll auch auf den regionalen Ergänzungslinien ein entsprechender Wochenendverkehr angeboten werden.

Wo der öffentliche Personenverkehr auf Grund von geringen Fahrgastzahlen und geringer Nachfrage an seine Grenzen stößt, kann eine Verlagerung in Richtung Bedarfsverkehre die Grundmobilität sicherstellen (Rufbussysteme). Ski-, Werks- und Wanderbusse sollen generell im allgemeinen Angebot des Verbundes Platz finden. Der halb-öffentliche lokale Verkehr wie Gemeindebusse, Bürgerbusse etc. soll gezielt gefördert werden.

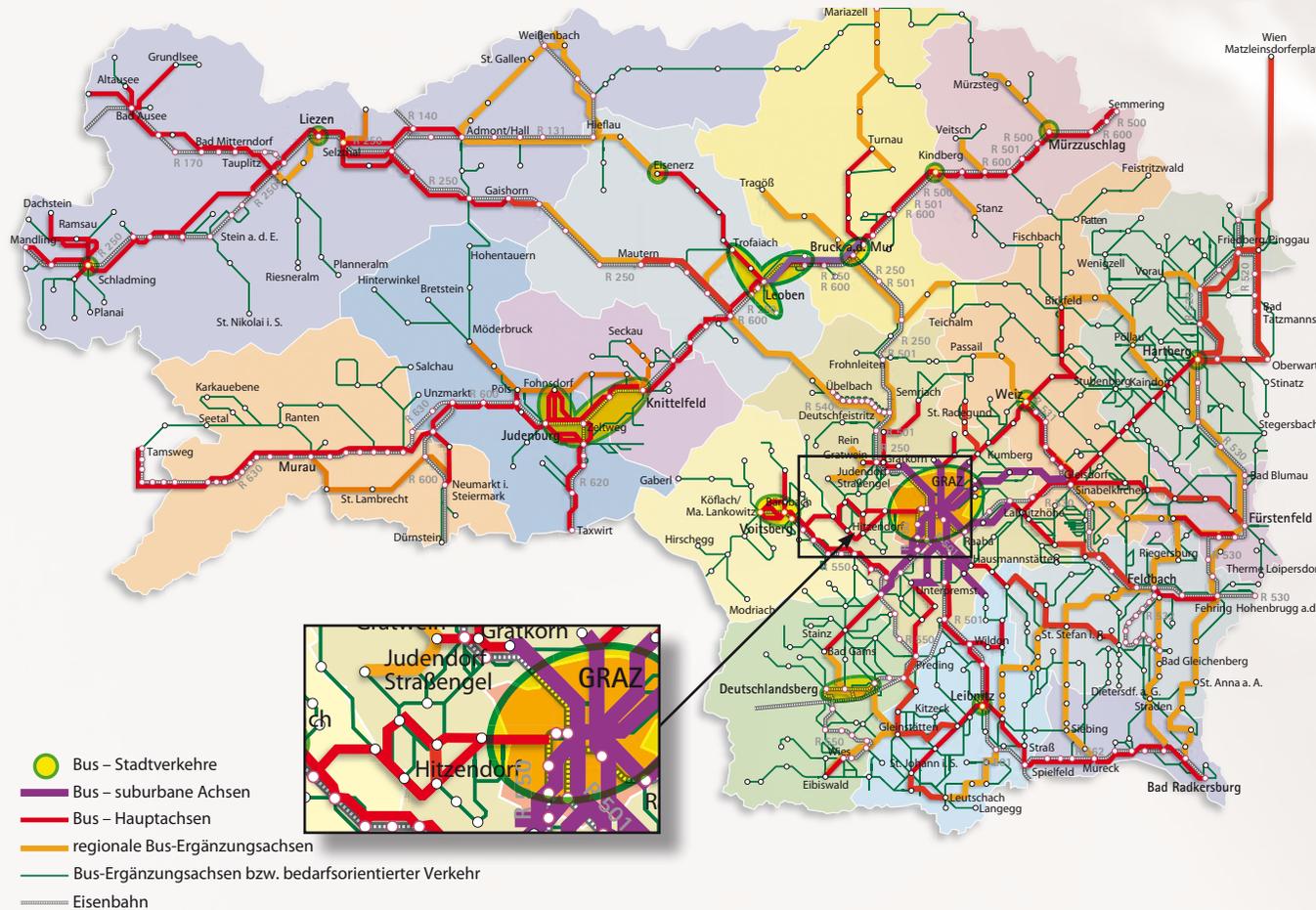
Die Bedienungsniveaus werden über Abfahrten je Haltestelle und Richtungen pro Tag bestimmt (ganzjährige Kurse).

Kategorie	werktags	Samstag	Sonn- und Feiertage
A – suburbane Achsen	20	15	8
B – regionale Hauptachsen	10	8	5
C – regionale Ergänzungslinien	5 + Rufbus	2 + Rufbus	Rufbus
D – Ergänzungslinien und bedarfsorientierter Verkehr	Schülerbus + Rufbus	Rufbus	Rufbus

Die Anzahl der Kurse wurde über qualitative Merkmale (Taktverkehr) bestimmt. Diese Merkmale sind für die einzelnen Kategorien der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Kategorie	Hauptverkehrszeit 6h – 8h, 12h – 14h, 16h – 19h	Nebenverkehrszeit 8h – 12h, 14h – 16h, Sa: 6h – 19h	Sonn- und Feiertage 6h – 19h	Spätverkehrszeit 19h – 24h
A	mind. 30'-Takt	60'-Takt	120'-Takt	120'-Takt
B	mind. 60'-Takt	120'-Takt	4 Kurspaare	2 Kurspaare
C	4 Kurspaare	Rufbus	Rufbus	Rufbus
D	Rufbus	Rufbus	Rufbus	Rufbus

Kategorien Buslinien Steiermark – Auszug



Quelle: FA18A

VISION: Abseits der Schienenachsen weisen die steirischen Buslinien entsprechende Angebote auf, um vor allem im Pendler- und Erledigungsverkehr eine annehmbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen zu können.

STRATEGIE: Kategorisierung der regionalen Buslinien in den regionalen Verkehrskonzepten, Erstellen von Regionalverkehrsplänen für den öffentlichen Personenverkehr auf der Basis der Kategorisierung, Lobbying der Landesinteressen bei den Entscheidungsträgern des Bundes, der Gemeinden und Verkehrsunternehmen, schrittweise quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes, Abstimmung der Fahrpläne in den Knoten insbesondere mit der Eisenbahn.

WIRKUNGSZIELE: Quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes im Busverkehr, Vergrößerung des Anteils des öffentlichen Personenverkehrs in den Buskorridoren.



SCHIENENVERKEHR

Als Grundversorgung ist von Graz ausgehend für jede steirische Bezirkshauptstadt die Erreichbarkeit im Eisenbahnverkehr sicherzustellen. Die Schienenstrecken sollen entsprechend den Konzepten, die im Rahmen des Steirertaktes entwickelt wurden, durchgehend regelmäßig vertaktet werden. Hauptziele sind dabei die Errichtung eines S-Bahn-Systems im Großraum Graz und im obersteirischen Zentralraum sowie die nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Angebotes auf den übrigen Eisenbahnstrecken.



DER WEG ZUR S-BAHN

Durch stetige Verbesserungen im Angebot des steirischen Schienenverkehrs auf den Eisenbahnstrecken der ÖBB, GKB und StLB ist es gelungen, die Fahrgastzahlen und Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen im Eisenbahnverkehr durchgehend zu erhöhen. Mit den zuletzt veröffentlichten Einnahmensteigerungen von 2005 auf 2006 zählen die steirischen Eisenbahnunternehmen ÖBB, GKB und StLB mit einem Plus von 5,9 % auch zu den größten Gewinnern unter den steirischen Verkehrsunternehmen.

Ein weiterer Schritt in Richtung Umsetzung der S-Bahn ist der Fahrplan 2008. Dabei verkehren von Graz ausgehend in alle Richtungen im Stundentakt Regionalzüge, die in den Früh- und Nachmittagsspitzen durch zusätzliche Kurse ergänzt werden. Neben Bruck/Mur wird Graz zum Knoten ausgebaut, an dem die Fahrgäste bequem und in kurzer Zeit zwischen allen Korridoren umsteigen können.

Für die Absicherung und Verbesserung des Angebotes im Schienenverkehr der Obersteiermark war die Einführung des Obersteirertaktes ein Meilenstein. Dessen Weiterentwicklung und enge Verknüpfung mit dem Eisenbahnbetrieb im Großraum Graz ist ein weiterer Schritt in Richtung S-Bahn-System.

Vom Potenzial des Eisenbahnverkehrs vor allem im Hinblick auf eine zukunftsfähige Mobilität überzeugt, ist es das Ziel, sowohl im Großraum Graz als auch im obersteirischen Zentralraum ein S-Bahn-System nach internationalem Standard anzubieten.

Dieses ist gekennzeichnet durch

- » einen Taktfahrplan, der zu Spitzenzeiten und auf den nachfragestärksten Streckenabschnitten einen 15-Minuten-Takt aufweist,
- » eine ausgeprägte Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln im öffentlichen Personennahverkehr,
- » besondere S-Bahn-Züge (ebener Einstieg, klimatisiert, barrierefrei etc.), die aber auch den erforderlichen Komfort für weitere Fahrtstrecken aufweisen,
- » kundenfreundliche und verlässliche Informationssysteme unter Verwendung neuester Technologien zur Ankündigung aller Abfahrtszeiten sowie eventueller Störungs- und Verspätungsmeldungen in Echtzeit in den Stationen und den Zügen, qualitativ hochwertige und attraktive Stationen und Stationsumfelder sowie
- » Angebot, Qualität und Service, das sich an positiven nationalen und internationalen Vorbildern orientiert.

Das steirische S-Bahn-System ist so konzipiert, dass das bestehende Eisenbahnnetz für den S-Bahn-Verkehr herangezogen und ausgebaut und kein von diesem Netz separates Infrastruktursystem geschaffen werden muss.

Der Vollbetrieb der S-Bahn kann jedoch erst mit der Fertigstellung der großen Infrastrukturen wie Koralmbahn und der neuen Verbindung zwischen Graz und Gleisdorf aufgenommen werden.



Korridor Nord

S1 Südbahn Graz – Bruck/Mur und **S11** StLB-Strecke Peggau – Übelbach:

- ⇒ 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Bruck/Mur, zu Hauptverkehrszeiten (HVZ) mit Eilzügen und zwischen Graz und Frohnleiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Übelbach und Peggau-Deutschfeistritz, teilweise direkt geführte Züge zwischen Übelbach und Graz

Korridor Süd

S5 Südbahn Graz – Spielfeld-Straß und **S51** Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg:

- ⇒ 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Spielfeld-Straß, zu HVZ mit Eilzügen und zwischen Graz und Leibnitz auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Spielfeld-Straß und Bad Radkersburg, bedarfsorientiert verdichtet und direkt zwischen Bad Radkersburg und Graz geführt

Korridor Ost

S3 Steirische Ostbahn Graz – Fehring – Szentgotthard inklusive Regionalbahn Fehring – Friedberg – Wiener Neustadt und StLB-Strecken **S31** Gleisdorf – Weiz und Feldbach – Bad Gleichenberg:

- ⇒ 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Fehring, zu HVZ mit Eilzügen und zwischen Graz und Gleisdorf, abhängig von der Ausführung der Neubautrasse zwischen Raaba und Gleisdorf und dem Weiterbestand der Strecke über Laßnitzhöhe, auf einen 20- bis 15-Minuten-Takt verdichtet
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Gleisdorf und Weiz, zu HVZ mit Eilzügen verdichtet und mit Ostbahnzügen geflügelt oder direkt zwischen Weiz und Graz geführt
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Fehring und Jennersdorf, zu HVZ mit Eilzügen verdichtet und bedarfsorientiert bis Szentgotthard geführt
- ⇒ 2-Stunden-Takt zwischen Fehring und Friedberg bzw. Wr. Neustadt, der bedarfsorientiert verdichtet wird
- ⇒ bedarfsorientierter Verkehr zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg

Korridor West

GKB-Strecken **S7** Graz – Köflach und **S71** Lieboch – Wettmanstätten sowie die **S6** über die Neubaustrecke Koralmbahn Graz – Wettmannstätten – Bahnhof Weststeiermark – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald:

- ⇒ 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Köflach, zu HVZ mit Eilzügen und zwischen Graz und Lieboch auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Lieboch und Deutschlandsberg, zu HVZ zwischen Lieboch und Lannach auf einen 15-Minuten-Takt und zwischen Lannach und Wettmannstätten auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet
- ⇒ 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Deutschlandsberg über die Koralmbahn, zu HVZ mit Eilzügen verdichtet
- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Deutschlandsberg und Wies-Eibiswald, zu HVZ auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet

Aus diesem Betriebskonzept ergeben sich auch die regionalen Knoten, an denen Verknüpfungen zum Bus erfolgen müssen (z. B. Gleisdorf, Frohnleiten, Köflach, Feldbach, Leibnitz, Weiz etc.). Die Streckenführung der Busse sowie deren Fahrpläne sollen auf diese Knoten abgestimmt werden, wodurch das Gesamtsystem des öffentlichen Personenverkehrs optimiert werden soll. Auf den Schienenachsen soll der regionale Busverkehr als Zubringer zum Schienenverkehr dienen.

OBERSTEIRERTAKT UND S-BAHN IM OBERSTEIRISCHEN ZENTRALRAUM

Die Verkehrsnachfrage im obersteirischen Zentralraum Leoben-Bruck-Kapfenberg hat das Potenzial für einen S-Bahn-Verkehr, wobei aufgrund der im Vergleich zum Großraum Graz insgesamt geringeren Fahrgastpotenziale die Taktzeiten nicht so dicht sind. Darüber hinaus ist der Personenverkehr auf den obersteirischen Eisenbahnstrecken entsprechend den Zielsetzungen des „Obersteirertaktes“ weiterzuentwickeln.

Mur- und Mürztal

- ⇒ 60-Minuten-Takt zwischen Unzmarkt und Mürzzuschlag, zu HVZ bedarfsorientiert verdichtet
- ⇒ S-Bahn-System mit 30-Minuten-Takt zwischen Leoben und Kapfenberg, zu HVZ bedarfsorientiert verdichtet

Schoberpass – Ennstal

- ⇒ 2-Stunden-Takt zwischen Leoben und Schladming/Radstadt, zu HVZ bedarfsorientiert verdichtet
- ⇒ bedarfsorientierter Taktverkehr zwischen Selzthal und Hieflau/Kleinreifling

Ausseerland

- ⇒ 2-Stunden-Takt zwischen Stainach-Irdning und Bad Aussee/Hallstatt, zu HVZ bedarfsorientiert verdichtet

Oberes Murtal

- ⇒ bedarfsorientierter Taktverkehr zwischen Unzmarkt und Murau/Tamsweg

Vordernbergertal

- ⇒ Die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke in das Vordernbergertal für den Schienenpersonenverkehr ist zu prüfen und gegebenenfalls in das S-Bahn-System Leoben – Kapfenberg zu integrieren.

FERNVERKEHR

Der Fernverkehr, der österreichweit hauptsächlich durch IC- und EC-Züge der ÖBB durchgeführt wird, ist die Basis, auf der das S-Bahn-System aufbaut. Für die Planbarkeit und Sicherheit des S-Bahn-Fahrplans ist es notwendig, dass der Fahrplan des nationalen und internationalen Fernverkehrs in einem Taktsystem ohne Lücken fährt und auf längere Zeit stabil ist.

Mit dem Jahr 2009 beginnend werden durch die ÖBB neue Fernverkehrszüge eingesetzt, die einerseits das längst überalterte Wagenmaterial ersetzen und andererseits eine Ausweitung des Fernverkehrs ermöglichen. Im Zuge dessen wird auch der durchgehende Stundentakt zwischen Graz und Wien wieder eingeführt.

Zur Erreichung eines attraktiven, kundenorientierten Fernverkehrs für die Steiermark sind jedoch einige weitere Voraussetzungen zu schaffen, damit das umweltfreundliche System Eisenbahn auch für weitere Fahrtstrecken attraktiv und gegenüber dem Auto und dem Flugzeug konkurrenzfähig wird:

- ⇒ Einsatz von modernem und barrierefrei zugänglichem bzw. ausgestaltetem Wagenmaterial, das hohen Komfortansprüchen gerecht wird
- ⇒ Einbettung des Fernverkehrs durch die Steiermark in ein österreichweit integriertes Taktsystem





- ⇒ durchgehender 1-Stunden-IC-Taktverkehr Graz – Wien
- ⇒ jeweils 2-Stunden-IC-Taktverkehr Graz – Salzburg und Graz – Linz mit jeweils mindestens 4 direkten IC-Zugpaaren pro Tag
- ⇒ 1-Stunden-Taktverkehr Bruck – Neumarkt – Klagenfurt (ab der Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn 2-Stunden-IC-Taktverkehr über Neumarkt und 1-Stunden-Taktverkehr Graz – Koralmbahn – Klagenfurt)
- ⇒ 2-Stunden-IC-Taktverkehr Graz – Maribor
- ⇒ besondere Beachtung von Tagesrandverbindungen
- ⇒ darüber hinaus von Graz aus direkte und vertaktete nationale IC-Verbindungen nach Innsbruck/Bregenz und Villach sowie internationale IC/EC-Verbindungen nach Zürich, München/Frankfurt, Prag, Szombathely, Budapest, Ljubljana, Zagreb und nach Italien (bis zur Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn direkte Verbindungen nach Italien von Bruck/Mur aus)
- ⇒ Verbesserung der österreichweiten und internationalen Fahrzeiten



► **VISION:** Der Großraum Graz und der obersteirische Zentralraum sind sowohl mit einer S-Bahn nach internationalem Standard wie auch mit entsprechenden nationalen und internationalen Zugverbindungen erschlossen. Die übrigen Eisenbahnlinien weisen ein attraktives Angebot im Schienenverkehr auf. Insbesondere ist jede Bezirkshauptstadt mit leistungsfähigem Schienenverkehr angebunden, um eine zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten.

► **STRATEGIE:** Fortführung des S-Bahn-Konzepts, Lobbying der steirischen Interessen bei den Entscheidungsträgern des Bundes, schrittweise quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes sowie Koordinierung der jeweiligen Fahrpläne, Entwicklung von standardisierten Kundeninformationssystemen unter Verwendung modernster Technologien.

► **WIRKUNGSZIELE:** Quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes im Schienenverkehr, Vergrößerung des Anteils des öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr vor allem im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr von Graz und den obersteirischen Ballungsräumen, Verkürzungen der Fahrzeiten, Bereitstellung von zeitgemäßen Kundeninformationen.

STADTVERKEHRE



Die Stadtverkehre in Graz führen, gemeinsam mit jenen im Bereich Bruck/Kapfenberg, Leoben und im Aichfeld, im steirischen öffentlichen Personenverkehr den Großteil der Beförderungen durch und verzeichnen auch die höchsten Steigerungsraten. Fast 80 % des gesamten Fahrgastaufkommens der steirischen Verbundlinie finden sich in den vier städtischen Kernzonen. Graz allein hält einen Anteil von über 71 %. Damit tragen die öffentlichen Verkehrsmittel vor allem in den städtischen Bereichen bereits jetzt Erhebliches zu einer zukunftsfähigen Mobilität bei. So werden im Binnenverkehr der Stadt Graz fast 20 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Im Zusammenhang mit der S-Bahn im Großraum Graz und der angestrebten Steigerung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel auf rund 20 % im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr ist es erforderlich, dass in der Stadt Graz die Nahverkehrsknoten als Verknüpfungspunkte mit dem Regionalverkehr durch die jeweiligen Straßenbahnlinien in der Hauptverkehrszeit mindestens im 10-Minuten-Takt bedient werden, die Achse Hauptbahnhof – Innenstadt sogar mindestens im 4-Minuten-Takt.

Bei den städtischen Buslinien ist insbesondere darauf zu achten, dass die Abstimmung der Fahrpläne mit den überregionalen öffentlichen Verkehrsmitteln Eisenbahnen und Regionalbusse erfolgt.

- ▶ **VISION:** Die öffentlichen Verkehrsmittel in den steirischen Städten und vor allem in der Landeshauptstadt Graz tragen wesentlich dazu bei, eine zukunftsfähige Mobilität in den Ballungsräumen zu gewährleisten und die Verkehrsströme aus den Regionen in den Zentren zu verteilen.
- ▶ **STRATEGIE:** Verknüpfung der Stadtverkehre mit den regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrsmitteln in Nahverkehrsknoten und zentralen Busterminals, Lobbying der steirischen Interessen bei den Entscheidungsträgern in den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen, schrittweise quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes sowie Koordinierung der jeweiligen Fahrpläne, Weiterentwicklung von standardisierten Kundeninformationssystemen unter Verwendung modernster Technologien.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Quantitative und qualitative Verbesserung des Angebotes im städtischen Verkehr, Vergrößerung des Anteils des öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr vor allem im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr von Graz und den obersteirischen Ballungsräumen, Verkürzungen der Fahrzeiten, Bereitstellung von zeitgemäßen Kundeninformationen.





INFRASTRUKTUR FÜR BUS, EISENBAHN UND STRASSENBAHN

Um die ambitionierten Ziele für den angestrebten Bus- und Eisenbahnverkehr zu erreichen, ist mitunter ein enormer Aufwand in der Infrastruktur erforderlich. Nicht nur der Ausbau der großen Achsen, sondern auch die Verbesserung des Bestandes, der zum Teil noch aus der Zeit der Ersterrichtung, also von vor über hundert Jahren, stammt, steht im Mittelpunkt der Verbesserungen im infrastrukturellen Bereich, die im Rahmen der Steirischen Nah- und Regionalverkehrsförderung angestrebt werden.

Die Anforderungen für eine Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel als Alternative zu PKW und LKW steigen mit dem zunehmenden Komfort der Straßenverkehrsmittel. Dabei ist neben dem Ausbau von großen Eisenbahnachsen auch auf die Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe als Portale zum öffentlichen Personenverkehr zu achten. Um vielen Menschen die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln überhaupt erst zu ermöglichen, ist die barrierefreie Ausführung der Infrastrukturen für Bus, Eisenbahn und Straßenbahn eine Grundvoraussetzung für eine Förderung.

BUSINFRASTRUKTUR

Die Attraktivität des Bussystems zu optimieren und damit möglichst viele Fahrgäste für dieses System zu gewinnen, ist Ziel der Förderungspolitik für Businfrastrukturen. Die Haltestellen sind die Visitenkarten des öffentlichen Personenverkehrs, die dazu (auch aus Autofahrerperspektive) beitragen, dass das System des öffentlichen Personenverkehrs als attraktiv empfunden wird und zum Umsteigen einladen. Angefangen bei Bushaltestellen im ländlichen Raum bis hin zu Busterminals, Nahverkehrsknoten und eigenen Busspuren in den Städten, sind der Komfort der Zugänge und Wartebereiche sowie die optimalen Umsteigebeziehungen und die Beschleunigung der Fahrzeiten die Kriterien, die es zu verbessern gilt. Entsprechend den dazugehörigen Richtlinien wurden und werden zahlreiche Projekte gefördert.



EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Im Gegensatz zur Businfrastruktur sind die potenziellen Projekte nicht so zahlreich, dafür umso aufwändiger. Insbesondere der Ausbau der TEN-Achsen, die für den Wirtschaftsstandort Steiermark von großer Bedeutung sind, erfordert Großbauvorhaben wie den Neubau der Koralmbahn, des Semmering-Basistunnels und der Verbindungsstrecke zwischen Koralmbahn und Ostbahn. Darüber hinaus sind für die erforderlichen Kapazitäten im Güter- und Personenfernverkehr sowie für das S-Bahn-System etliche Ausbauten der bestehenden Eisenbahnstrecken erforderlich. Dazu zählen insbesondere der zumindest teilweise zweigleisige Ausbau der eingleisigen Eisenbahnstrecken Ostbahn, Südbahn und der GKB und die Elektrifizierung der Dieselstrecken. Dabei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sich der Ausbau der Infrastruktur nach dem gewünschten und erwarteten Angebot ausrichtet und die Prioritäten der Einzelprojekte im Sinne möglicher Teilwirksamkeiten für das S-Bahn-System gesetzt werden.

Neubau Koralmbahn

Die internationale Bedeutung der Koralmbahn ergibt sich sowohl aus dem Status eines Schlüsselprojekts auf der Pontebbana-Achse bzw. dem Baltisch-Adriatischen Korridor als auch aus einer Weiterführung vom Südwesten in Richtung Osten. Durch die Koralmbahn wird es möglich, dass sich der Modal-Split, der für den öffentlichen Personenverkehr und den Güterverkehr in den betroffenen Relationen derzeit marginal ist, massiv zugunsten der Schiene verschiebt.

Zwischen Bund, ÖBB und den Ländern Kärnten und Steiermark wurde im Dezember 2004 ein Vertrag über die Realisierung und Finanzierung der Koralmbahn abgeschlossen, der einerseits die durchgehende Befahrbarkeit bis zum Jahr 2016 und die Fertigstellung bis 2018 und andererseits die Mitfinanzierung der Länder mit jeweils insgesamt 140 Mio. Euro festlegt.

Insbesondere sind die Baumaßnahmen der Koralmbahn im Bereich von Graz und im Verknüpfungsbereich mit der GKB-Strecke zwischen Wettmannstätten und Deutschlandsberg Voraussetzung für die Umsetzung des S-Bahn-Betriebes in Richtung Weststeiermark.



Neubau Semmering-Basistunnel

Die Bestandsstrecke über den Semmering ist mit ihren Steigungen, Radien, Querschnitten und Einschränkungen aufgrund der enormen Erhaltungsaufwändungen nicht geeignet für einen Eisenbahnverkehr auf einem modernen europäischen Niveau.

Für die große Bedeutung des Projekts Semmering-Basistunnel sind sowohl nationale als auch internationale Entwicklungen und Standards ausschlaggebend. Dies vor allem unter dem Aspekt, dass sich mit einer Fahrzeitverkürzung von 30 Minuten die Erreichbarkeit des Zentralraums Wien aus dem Süden von Österreich massiv verbessert und dass im Zusammenhang mit der Koralmbahn der österreichische Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors mit den Trassierungselementen für schnellen Personenverkehr und den Querschnitten für alle Formen des kombinierten Güterverkehrs eine Qualität erreicht, die modernen europäischen Standards entspricht und dazu geeignet ist, den immer stärker steigenden Ost-West-Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels soll in etwa mit der Fertigstellung der Koralmbahn erfolgen, damit der gesamte Korridor zeitgleich wirksam werden kann.

Zusammen mit der Tunneltrasse ist auch der IC-Halt in Mürzzuschlag neu zu konzipieren. Dabei ist jedenfalls darauf zu achten, dass dieser möglichst stadtnah und vom Zentrum fußläufig erreichbar ist.



Tunnelvarianten - Quelle: ÖBB





Ausbau Pyhrn–Schober–Achse und Ennstalbahn

Die notwendigen Maßnahmen auf der Eisenbahnstrecke zwischen Oberösterreich und Spielfeld–Straß bilden die Grundlage für Verbesserungen im Personenverkehr und für die Schaffung einer leistungsfähigen internationalen Güterverkehrsachse zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Industriebetriebe und damit als Standort- und Arbeitsplatzsicherung in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark. Sie sind auch Voraussetzung für die Realisierung des S-Bahn-Systems im Großraum Graz.



Auf der steirischen Seite ist vor allem der zweigleisige Bestandsausbau zwischen Wernsdorf und der Staatsgrenze zu Slowenien sowie der punktuelle Ausbau zwischen Graz und Bruck a. d. Mur (Bahnhöfe Frohnleiten und Peggau–Deutschfeistritz) vordringlichst, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtkorridors erheblich zu erhöhen.

Mit der Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn wird es eine massive Verkehrsverlagerung von der bestehenden Südbahn über den Neumarkter Sattel auf die „Neue Südbahn“ über die Koralmbahn geben. Aufgrund der Überschneidung der Korridore im Abschnitt zwischen Graz und Bruck a. d. Mur herrscht dringender Handlungsbedarf, der sich einerseits aus der Erreichung einer Fahrzeit von unter 30 Minuten im Rahmen eines österreichweiten IC-Takt-Systems und andererseits aus der starken Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Personenfern-, S-Bahn- und Güterverkehr ergibt.

Die Abschnitte zwischen Leoben und Bruck a. d. Mur bzw. weiterführend nach Kapfenberg, insbesondere der Bahnhof Bruck a. d. Mur und bei entsprechendem Potenzial auch die Vordernberger Bahn sind gemäß dem Betrieb der S-Bahn im obersteirischen Zentralraum auszulegen.

Ausgehend von Selzthal ist sowohl in Richtung Linz wie auch in Richtung Kleinreifling Handlungsbedarf. Auf diesen beiden Strecken sind vor allem kapazitätserweiternde Maßnahmen zu setzen, um die Gesamtdurchlässigkeit des Korridors zu verbessern.

Die Schleife Selzthal sowie selektive Streckenbegradigungen und zweigleisige Streckenabschnitte zwischen Selzthal und Bischofshofen wären dazu geeignet, in Richtung Salzburg mit einem vergleichsweise geringen Aufwand sowohl in der Kapazität als auch in der Fahrzeitverkürzung erhebliche Verbesserungen zu erreichen.

Ausbau steirische Ostbahn

Für die Einführung eines 1-Stunden-Taktes im Regionalverkehr, der auf den übrigen Eisenbahnstrecken um Graz schon Realität ist, und für die Realisierung von zusätzlich benötigten Güterzug-Trassen ist auf der Ostbahn der Ausbau von drei Betriebsausweichen in den Bereichen Autal, Laßnitzthal und Takern/St. Margarethen dringendst erforderlich.

Da auch der bestehende Abschnitt zwischen dem Grazer Süden und Gleisdorf gemäß internationalen Abkommen werden den modernen Ansprüchen einer TEN-Strecke gerecht wird noch auf die Leistungsfähigkeit für ein S-Bahn-System im Großraum Graz adaptiert werden kann, ist für die Realisierung einer entsprechenden Achsenqualität zwischen der Koralmbahn und der steirischen Ostbahn bzw. zwischen Graz und Gleisdorf zusätzlich eine Neubaustrecke erforderlich.

Dadurch bleiben die Siedlungsgebiete an der Bestandsstrecke über die Laßnitzhöhe angeschlossen und werden vom durchgehenden Verkehr (Eil-, Schnell- und Güterzüge), der abseits vom Bestand auf der modernen Hochleistungsstrecke geführt wird, entlastet.

Darüber hinaus ergibt sich im Zusammenhang mit dem S-Bahn-System der Ausbaubedarf im Grazer Stadtgebiet und eine erforderliche selektive Zweigleisigkeit von Gleisdorf in Richtung Osten und die gesamte Elektrifizierung.

Übrige Eisenbahnstrecken

Sowohl für die GKB-Strecken Graz – Köflach und Lieboch – Wies-Eibiswald als auch für die StLB-Strecken Gleisdorf – Weiz und Peggau-Deutschfeistritz – Übelbach, die sich unmittelbar im Netz des S-Bahn-Systems im Großraum Graz befinden, sind die Ausbaumaßnahmen auf dieses Betriebskonzept auszurichten. Dabei ist im Besonderen der teilweise zweigleisige Ausbau der GKB-Strecke im Bereich zwischen Graz und Lieboch eine Voraussetzung für die Realisierung des S-Bahn-Verkehrs in Richtung Lieboch bzw. Lannach und Köflach.

Auf den übrigen Eisenbahnstrecken (Leoben – Neumarkt, Stainach-Irdning – Bad Aussee, Fehring – Friedberg, Murau – Tamsweg) ergibt sich aufgrund der Betriebskonzepte für den öffentlichen Personenverkehr mit Ausnahme von Haltestellen- und Bahnhofsaus-, -um- und -neubauten kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Lediglich im Bereich von Bad Radkersburg wird die Errichtung einer Eisenbahnstrecke angedacht, einerseits um einen stadtnäheren Bahnhof zu ermöglichen, andererseits um in diesem Raum – entweder in Richtung Murska Sobota oder Gornja Radgona – wieder eine zusätzliche Verbindung zwischen dem österreichischen und dem slowenischen Eisenbahnnetz herzustellen.

Bei allen Aus-, Um- und Neubauten von Haltestellen und Bahnhöfen ist auch bei schwach frequentierten Haltestellen auf die barrierefreie Ausgestaltung zu achten.

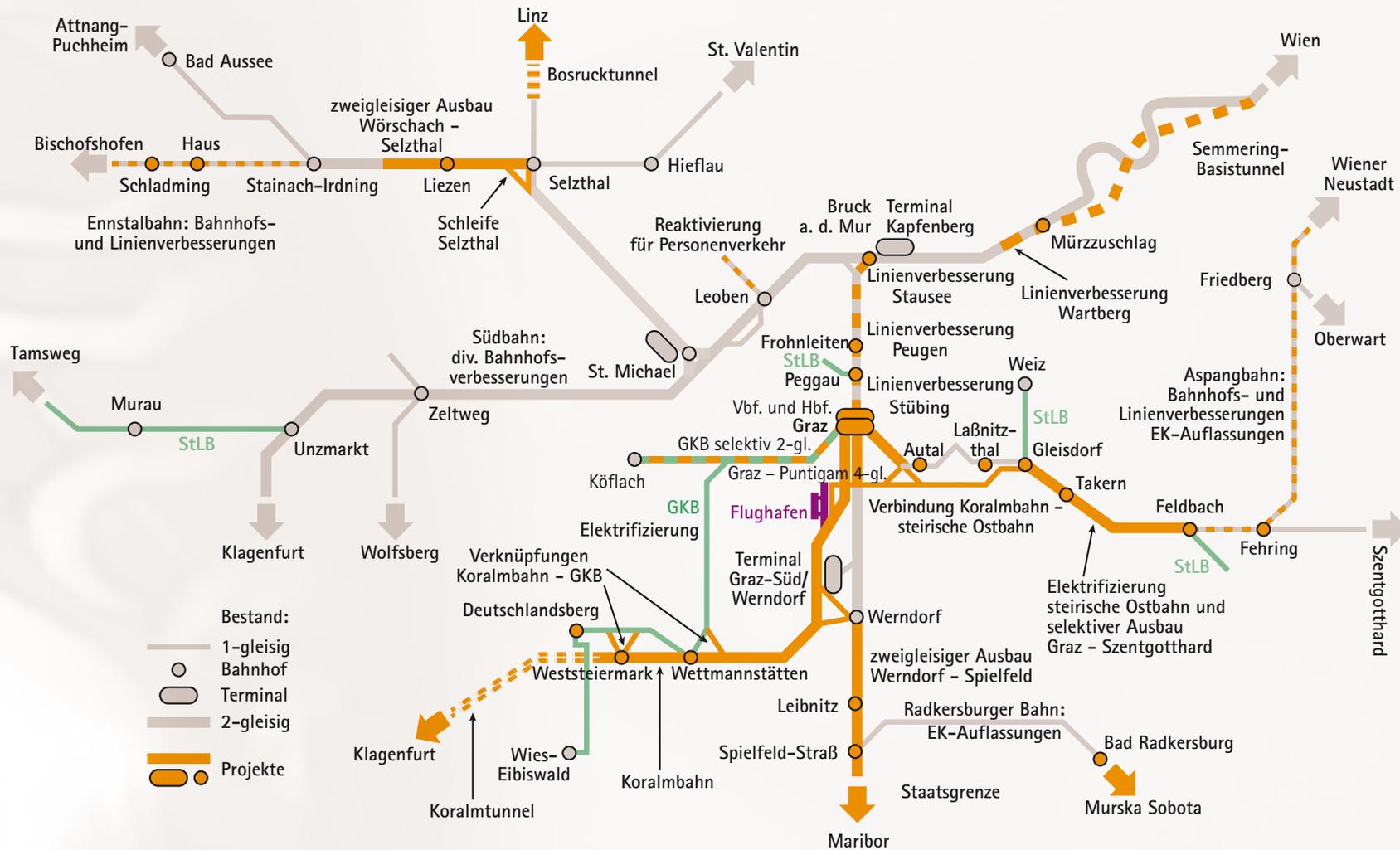
UMFELD DER EISENBAHN BZW. S-BAHN

Für die Attraktivität der Eisenbahn und insbesondere eines S-Bahn-Systems ist es auch erforderlich, dass die Eisenbahn in ein gewinnendes Umfeld eingebettet wird. Dazu gehören eine ansprechende und funktionelle Umgebung der Haltestellen und Bahnhöfe sowie ein zumindest in den Hauptelementen einheitlich gestaltetes Erscheinungsbild (S-Bahn-Design). Fußgänger- und radfahrerfreundliche sowie barrierefreie Wegführungen, die Steigerung der Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Bahnhofsumfeld bzw. auf dem Vorplatz (Warteräume, Beleuchtung etc.), die Verbesserung der Verkehrsorganisation rund um den Bahnhof sowie die Optimierung verkehrlicher Beziehungen durch die Errichtung von Park&Ride-, Bike&Ride- und Kiss&Ride-Stellplätzen (Zubringerhalteplätzen) tragen unmittelbar dazu bei, dass das Gesamtsystem der öffentlichen Verkehrsmittel stärker angenommen wird.





Steirische Schienenprojekte

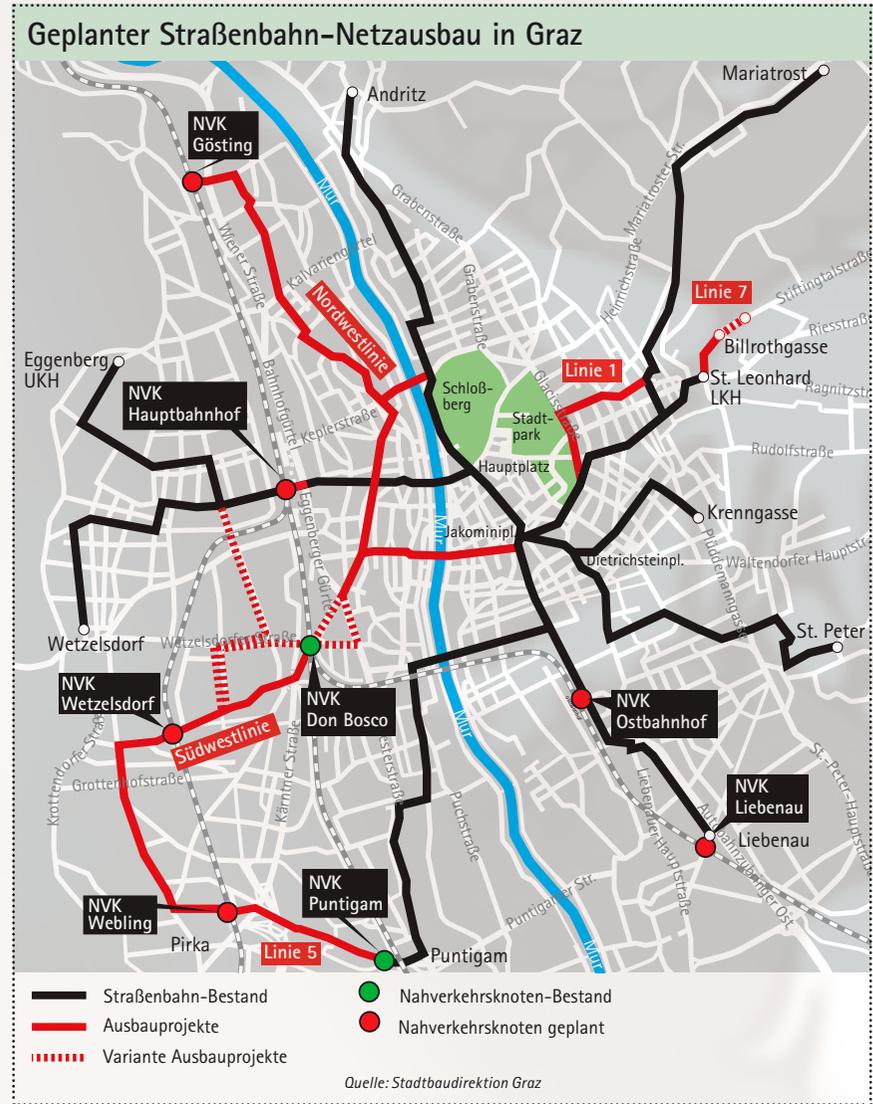


Quelle: FA18A (Stand 2007)

INFRASTRUKTUREN IN DER LANDESHAUPTSTADT GRAZ

Mehrere Betrachtungen verschiedener Systeme für den öffentlichen Personenverkehr im Großraum Graz haben ergeben, dass für diesen Bereich der Regional- und Nahverkehr in getrennten Systemen geführt werden soll. Ein kombiniertes System, wie z. B. eine Stadt-Regional-Bahn, erscheint hier aufgrund der zu unterschiedlichen Anforderungen in der Region und im städtischen Bereich und der Inkompatibilitäten der Systeme als nicht sinnvoll. Aufgrund einer daraus resultierenden notwendigerweise effektiven Anbindung der Landeshauptstadt Graz an das S-Bahn-System ist es erforderlich, einerseits geeignete Schnittstellen zwischen Regional- und Nahverkehr, andererseits ein leistungsfähiges Straßenbahnsystem zur Verteilung der Verkehrsströme in Graz zu schaffen.

Durch den weiteren Bau von Nahverkehrsknoten nach den Beispielen Puntigam und Don Bosco, in denen der Eisenbahnverkehr, der regionale und städtische Busverkehr und die Straßenbahnlinien miteinander verknüpft werden, können die Umsteigbeziehungen sowie Weglängen und -zeiten innerhalb der Stadt wesentlich verbessert und damit beste Voraussetzungen für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden.





Weitere Standorte für Nahverkehrsknoten sind am Ostbahnhof sowie in Liebenau, Gösting, Wetzelsdorf und Webling vorgesehen. Der Bereich um den Grazer Hauptbahnhof wird jedoch weiterhin die größte Bedeutung für die Umsteigrelationen zwischen Eisenbahn und städtischem Verkehr innehaben und soll als Drehscheibe für den öffentlichen Personenverkehr fungieren.

Für die Erreichbarkeit der Nahverkehrsknoten und um die innerstädtisch erforderlichen Kapazitäten bewältigen zu können, sind auch im Straßenbahnnetz der Stadt Graz Aus- und Neubauten erforderlich. Neben den bereits erfolgten Straßenbahnverlängerungen der Linien 4, 5 und 6 geht es entsprechend dem Beschluss des Grazer Gemeinderates um weitere Netzerweiterungen.

Auch die zentralen Verknüpfungspunkte von regionalen Buslinien mit städtischen Verkehren, wie sie in Graz z. B. am Griesplatz und Andreas-Hofer-Platz und in vielen steirischen Städten bestehen, müssen zahlreicher und attraktiver werden, um den Kunden des öffentlichen Personenverkehrs das Umsteigen zu erleichtern und anderen Verkehrsteilnehmern den Übertritt vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die regionalen Buslinien in den Zentren möglichst ohne Behinderungen – durch den Bau von Busspuren, Bevorrangung bei Lichtsignalanlagen etc. – zu den zentralen Verknüpfungspunkten gelangen können.

▶ **VISION:** Der Ausbau der steirischen Eisenbahnachsen erfolgt entsprechend den Anforderungen für die S-Bahn-Verkehre im Großraum Graz und im obersteirischen Zentralraum sowie den angestrebten regionalen, nationalen und internationalen Verkehren, der Ausbau der Businfrastruktur trägt durch die Errichtung von Busbuchten, Wartehäuschen, Busterminals und Busspuren zur Attraktivierung des Zuganges im Busverkehr und Optimierung von Verknüpfungen bei, der Ausbau des Grazer Straßenbahnnetzes führt zur wesentlichen Kapazitätssteigerung der städtischen öffentlichen Verkehrsmittel in der Landeshauptstadt und alle Infrastrukturen sind barrierefrei ausgestaltet.

▶ **STRATEGIE:** Lobbying der steirischen Interessen bei den Entscheidungsträgern des Bundes und der steirischen Gemeinden, Entwicklung von Masterplänen für die Eisenbahninfrastruktur und die Umfelder von Bahnhöfen und Haltestellen, entsprechende Fortschreibung der Richtlinien zur steirischen Nah- und Regionalverkehrsförderung, Förderung der Infrastrukturen gemäß den Richtlinien, schrittweiser Ausbau entsprechend den Betriebskonzepten, barrierefreie Ausgestaltung bei Neu- und Umbau, Sicherstellung der Bundesprojekte in Projektverträgen.

▶ **WIRKUNGSZIELE:** Realisierung des Neu- und Ausbaus der steirischen Schienenachsen „Neue Südbahn“ mit Semmering-Basistunnel und Koralmbahn, Pyhrn-Schober-Achse und steirische Ostbahn, Ausbau der übrigen Eisenbahnstrecken, der Businfrastruktur und des Straßenbahnnetzes in Graz, Attraktivierung und barrierefreie Ausgestaltung der Infrastrukturen und des Umfeldes.

MARKETING UND INFORMATION IM ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR

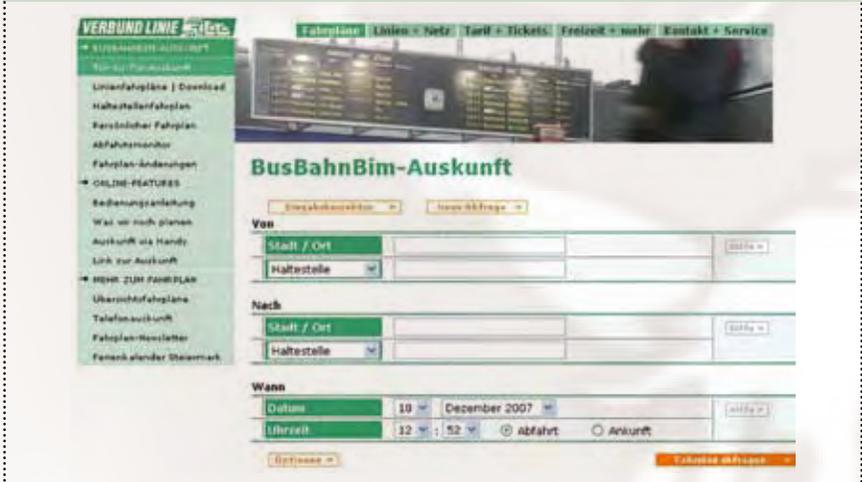
Nachdem viele Menschen sowohl die öffentlichen Verkehrsmittel als auch die Haltestellen im öffentlichen Raum wahrnehmen, sind diese Blickkontakte eine Chance, potenzielle Kunden gezielt anzusprechen und in Bezug auf das System des öffentlichen Personenverkehrs eine positive Einstellung zu erwirken. Dazu ist es erforderlich, dass die im Blickpunkt stehenden Elemente des Systems ein attraktives, gepflegtes und Sicherheit vermittelndes Erscheinungsbild aufweisen. Ein stimmiges einheitliches Aussehen (Corporate Design) bietet dazu die Möglichkeit. Verschmutzte oder heruntergekommene Haltestellen, ungepflegte Züge, Busse und Straßenbahnen oder schlechte Fahrgastinformationen haben eine abschreckende Wirkung.



Bei vielen Verkehrsbefragungen zeigt sich, dass das bestehende Fahrplanangebot weitgehend unbekannt ist und daher bei der Wahl des Verkehrsmittels die Nutzung eines Individualverkehrsmittels den Vorrang erhält. Deshalb muss vor allem die Information über bestehende Fahrplanangebote optimiert werden. Fahrpläne und Tarifangebote sind sowohl

rechtzeitig, attraktiv und stets aktuell als auch möglichst flächendeckend bzw. auf Korridore bezogen zu präsentieren. Dazu sind neueste Technologien wie Internet, SMS, MMS etc. heranzuziehen, aber es ist auch auf herkömmliche Medien (Fahrplanaushänge, Korridorfahrpläne, Plakate etc.) zurückzugreifen, um einen möglichst großen (potenziellen) Kundenkreis zu erreichen. Ein zusätzliches Informationsangebot in den Zügen, Bussen und Straßenbahnen erhöht den Benützungskomfort während der Fahrt.

www.busbahn bim.at



Haltestellenübersicht Graz-Jakominiplatz

Abfahrt in Richtung (Linie, von Abfahrtsbereich)

1	Maribor	2	St. Leonhard/SKLN	3	Siebenbrunn	4	200-470 Eggenbrunn, Feldbach, Fomertzen, Gleisdorf, Güssing, Hartberg, St. Pantzenreith, Raasdorf, St. Radegund, Weiz	5	Flughafen, Schwarz See, Ferries
6	Spangenberg	7	Thondorf	8	Therapszene	9	Flughafen		
10	Wagna	11	St. Leonhard/SKLN	12	Therapszene	13	Flughafen		
14	Wagna	15	St. Leonhard/SKLN	16	Therapszene	17	Flughafen		
18	Wagna	19	St. Leonhard/SKLN	20	Therapszene	21	Flughafen		
22	Wagna	23	St. Leonhard/SKLN	24	Therapszene	25	Flughafen		
26	Wagna	27	St. Leonhard/SKLN	28	Therapszene	29	Flughafen		
30	Wagna	31	St. Leonhard/SKLN	32	Therapszene	33	Flughafen		
34	Wagna	35	St. Leonhard/SKLN	36	Therapszene	37	Flughafen		
38	Wagna	39	St. Leonhard/SKLN	40	Therapszene	41	Flughafen		
42	Wagna	43	St. Leonhard/SKLN	44	Therapszene	45	Flughafen		
46	Wagna	47	St. Leonhard/SKLN	48	Therapszene	49	Flughafen		
50	Wagna	51	St. Leonhard/SKLN	52	Therapszene	53	Flughafen		
54	Wagna	55	St. Leonhard/SKLN	56	Therapszene	57	Flughafen		
58	Wagna	59	St. Leonhard/SKLN	60	Therapszene	61	Flughafen		
62	Wagna	63	St. Leonhard/SKLN	64	Therapszene	65	Flughafen		
66	Wagna	67	St. Leonhard/SKLN	68	Therapszene	69	Flughafen		
70	Wagna	71	St. Leonhard/SKLN	72	Therapszene	73	Flughafen		
74	Wagna	75	St. Leonhard/SKLN	76	Therapszene	77	Flughafen		
78	Wagna	79	St. Leonhard/SKLN	80	Therapszene	81	Flughafen		
82	Wagna	83	St. Leonhard/SKLN	84	Therapszene	85	Flughafen		
86	Wagna	87	St. Leonhard/SKLN	88	Therapszene	89	Flughafen		
90	Wagna	91	St. Leonhard/SKLN	92	Therapszene	93	Flughafen		
94	Wagna	95	St. Leonhard/SKLN	96	Therapszene	97	Flughafen		
98	Wagna	99	St. Leonhard/SKLN	100	Therapszene	101	Flughafen		

Informationen

Mobil Zentrale im Mobilitätszentrum Jakominiplatz 1 - alle Auskünfte zu Fahrplänen und Tarifen
 Telefonisch: 030-87 89 10, Mo bis Fr von 7:00 bis 19:00 Uhr, Sa von 8:00 bis 13:00 Uhr
 Persönlich: Mo bis Fr von 8:00 bis 18:00 Uhr, Sa von 9:00 bis 13:00 Uhr
 COB-Mobilitätszentren: Tel. 0316 / 887 8804
 COB-Verkehrsmittel Jakominiplatz: Tel. 0316 / 887 411, täglich von 4:30 bis 23:30 Uhr
 www.verbundlinie.at • www.busbahn bim.at • www.gpb.at

Quelle: www.verbundlinie.at





Ein kundenfreundliches Informationssystem mit Ankündigung aller Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie eventueller Störungs- und Verspätungsmeldungen in Echtzeit soll vor allem das S-Bahn-System zu einem zuverlässigen Verkehrsmittel machen. Ein derartiges Informationssystem ist nicht nur für den Fahrgast, sondern auch für die Fahrer der öffentlichen Verkehrsmittel wichtig, um speziell an den Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus oder bei Busknoten trotz eventueller Verspätungen die Anschlussbeziehungen sicherstellen zu können.



- ▶ **VISION:** Die öffentlichen Verkehrsmittel weisen ein attraktives Erscheinungsbild auf und besitzen in der Gesellschaft eine positive Wahrnehmung. Informationen zu den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs wie Fahrplan, Tarife, Angebote etc. sind allgemein bekannt bzw. für alle Menschen leicht zugänglich.
- ▶ **STRATEGIE:** Breite Streuung von Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Angeboten, insbesondere bei Änderungen, Vereinbarungen von Qualitätsstandards, Qualitätskontrollen.
- ▶ **WIRKUNGSZIELE:** Qualitative Verbesserungen der öffentlichen Verkehrsmittel in Bezug auf das Erscheinungsbild, die Wahrnehmung und die Informationen.

STRASSENINFRASTRUKTUR

Das gesamte öffentlich benutzbare Straßennetz der Steiermark beträgt über 31.000 km und setzt sich aus ca. 450 km Bundesstraßen, ca. 5.000 km Landesstraßen und ca. 25.500 km Straßen und Wege im ländlichen Wegenetz zusammen. Den Bundesstraßen sind die Autobahnen (ca. 300 km) und Schnellstraßen (ca. 150 km) zuzuordnen, die sich im Zuständigkeitsbereich des Bundes bzw. der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (ASFINAG) befinden. Das Landesstraßennetz besteht aus den Landesstraßen B, die als ehemalige Bundesstraßen B seit dem Jahr 2002 durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz bzw. durch das Bundesstraßen-Übernahmegesetz im Zuständigkeitsbereich des Landes Steiermark sind, und den Landesstraßen L. Die Gemeindestraßen liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

Im Straßennetz übernehmen die Autobahnen und Schnellstraßen die höchstrangigen Funktionen und dienen als internationale, nationale und großräumige Straßenverbindungen. Die Planung und der Bau von Bundesstraßen erfolgt über die ASFINAG. Das Land Steiermark führt zum Teil im Rahmen von Werkverträgen bzw. Ziel- und Leistungsverträgen Planungen im Auftrag der ASFINAG durch.

Die Bedeutung der einzelnen Landesstraßen spiegelt sich in der Kategorisierung des gesamten Landesstraßennetzes wider. Diese wird im Zuge der Erstellung der regionalen Verkehrskonzepte auf der Basis einer funktionellen Straßennetzbewertung vorgenommen und erfolgt für die jeweiligen Straßenzüge durch die Zuweisung einer ihrer Gesamtfunktion entsprechenden Kategorie.

Die Bedeutung und damit die Kategorie der einzelnen Landesstraßen lassen sich dabei im Wesentlichen von folgenden Funktionen ableiten:

- » Arbeit und Wirtschaft (Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, Pendlerströme)
- » Zentrale Orte (Erreichbarkeit der Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkte)
- » Tourismus (Erreichbarkeit der Tourismusregionen und -standorte)

Straßen in der höchsten Landesstraßenkategorie A sind Straßenverbindungen, die aufgrund ihrer großräumigen Verbindungsfunktion Bundesstraßencharakter haben und der ASFINAG bereits zur Planung und zum Ausbau als Schnellstraße übertragen sind oder noch zu Bundesstraßen werden sollen. Die hochrangigen überregionalen Landesstraßen sind in der Kategorie B eingereiht. Dies sind insbesondere jene Verbindungen zwischen Bezirkshauptstädten und dem Bundesstraßennetz, wenn die Bezirksstädte nicht unmittelbar durch Bundesstraßen angebunden sind.

Die Aufgabe des übrigen Landesstraßennetzes besteht vor allem in der Erfüllung der regionalen und teilregionalen Verbindungs- und Erschließungsfunktion innerhalb der einzelnen Regionen der Steiermark (Kategorie C1, C2 und D). Die lokalen Aufschließungen und Verbindungen, die den örtlichen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, müssen hingegen vom niederrangigen Landesstraßennetz der Kategorie E, den Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen getragen werden.

In jenen Bezirken, in denen bislang kein regionales Verkehrskonzept durchgeführt worden ist, gibt es noch keine Kategorisierung des teilregionalen und lokalen Landesstraßennetzes.

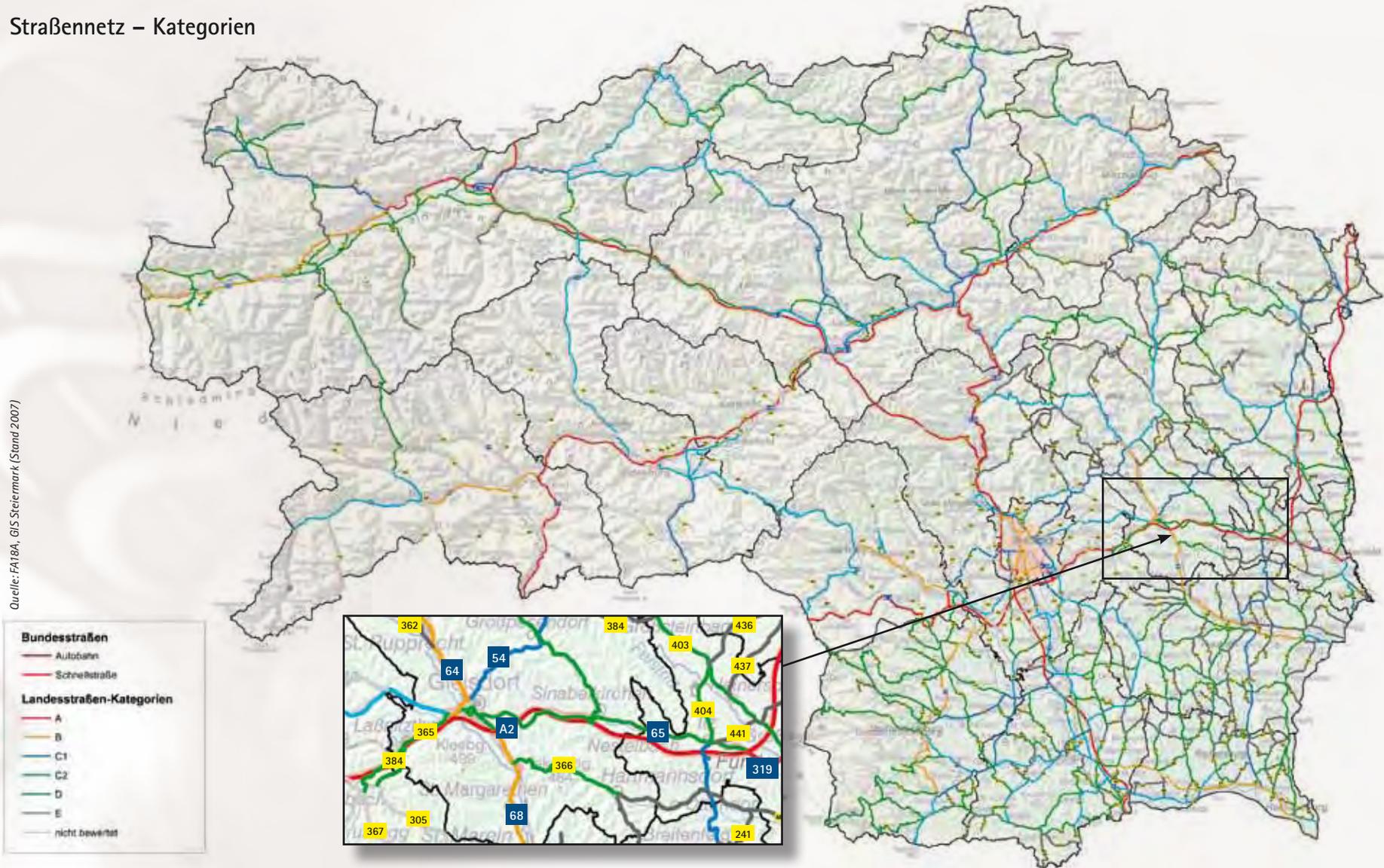
Diesen Einteilungen entsprechend befinden sich im Landesstraßennetz Abschnitte mit einer Länge von insgesamt ca. 90 km in der Kategorie A, ca. 230 km in der Kategorie B, ca. 450 km in der Kategorie C1 und ca. 800 km in der Kategorie C2. Alle übrigen Landesstraßenabschnitte mit einer Gesamtlänge von insgesamt ca. 3.400 km gehören der Kategorie D bzw. E an.





Straßennetz – Kategorien

Quelle: FA1BA, GIS Steiermark (Stand 2007)



Kategoriequalitäten Landesstraßen

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		-	
Betriebsgeschwindigkeit VO (km/h)	80...100	70...80	60...75	50...65	...50	≤...50
Bemautbarkeit	ja	nein				

in Ortsgebieten und städtischen Ballungsräumen gelten z. T. differenzierte Kategoriemerkmale

Quelle: FA18A (Stand 2007)

STRASSENPLANUNG UND PROJEKTE

Straßenbauvorhaben stellen wegen ihrer Komplexität aufgrund der fachbereichs-übergreifenden Anforderungen eine besondere Herausforderung für die betroffenen Entscheidungsträger dar. Je transparenter der gesamte Planungsprozess von der ersten Idee eines Straßenbauvorhabens bis zur Verkehrsfreigabe abläuft, desto eher werden die z. T. auch negativ betroffenen Bürger von der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme zu überzeugen sein.

Für die auf der Basis der funktionellen Straßennetzbewertung aus den regionalen Verkehrskonzepten festgelegten Kategorien der Landesstraßen gelten einheitliche Ausbaugrundsätze und Anforderungen an die Straßengestaltung.

Diese Anforderungen gelten grundsätzlich für die Straßenabschnitte außerhalb von Ortsgebieten. Für städtische Bereiche sind zum Teil unterschiedliche Ausprägungen der Kriterien erforderlich.

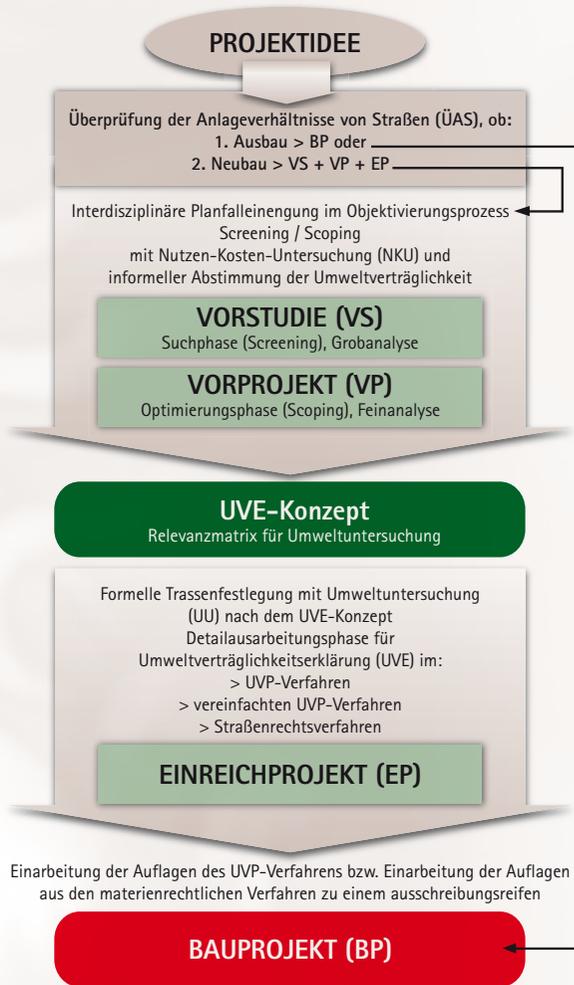
Auf dieser Basis werden die jeweils nötigen Maßnahmen abgeleitet: Erfüllt eine bestimmte Straße die Ausbaugrundsätze bzw. die Anforderungen in den Kriterien der ihr zugewiesenen Kategorie nicht, so sind Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, welche den gewünschten Zielzustand herstellen. Dabei ist vor allem die Betriebsgeschwindigkeit als Indikator der Erreichbarkeit ein wichtiges Kriterium.

Solche Maßnahmen haben Straßenplanungen zur Folge, die Ausbauplanungen für bestehende Straßen oder auch Straßenneubauplanungen sein können. Die Prioritäten dieser Planungen ergeben sich aus der Bedeutung des Straßenabschnitts (Straßenkategorie), der möglichen Verbesserung der Verkehrssicherheit (Unfallrate), der potenziellen Menge an Verkehrsteilnehmern, die von dieser Verbesserungsmaßnahme profitieren (Verkehrsaufkommen), und der Netzverbesserung bzw. Sicherstellung der Erreichbarkeiten. Entsprechend diesen objektiven Prioritäten, den realistisch abzuschätzenden Kosten und den zukünftig voraussichtlich vorhandenen finanziellen Möglichkeiten sind die Maßnahmen in kurz- und mittelfristigen Bauprogrammen festzulegen und die Straßenplanungen mit ausreichendem Vorlauf durchzuführen. Langfristig erforderliche Maßnahmen sind dabei aber nicht aus den Augen zu verlieren.





Planungsstufen

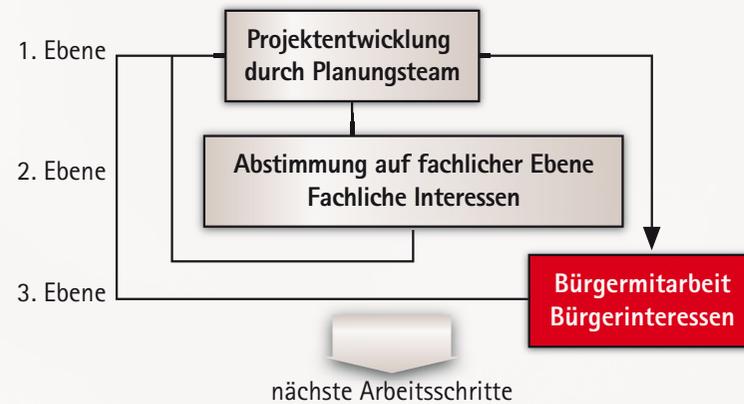


Quelle: FA18A

In jeder Planungsstufe werden in der Regel nachstehende Prozessebenen durchlaufen:

Das eingesetzte Planungsteam entwickelt gemeinsam unter der Führung des Projektleiters einzelne Korridore, Trassen oder Varianten, stimmt diese mit den Fachleuten (Ministerien, Landesdienststellen etc.) ab, diskutiert die Vorschläge in der nächsten Ebene mit den Beteiligten (Gemeinden, Bürger, NGOs etc.), nimmt deren Verbesserungsvorschläge und Stellungnahmen auf und geht wieder in die Projektentwicklung. Am Ende dieses Prozesses steht idealerweise eine mit Fachleuten und Beteiligten abgestimmte und einvernehmliche Planung.

3 Ebenen eines modernen Planungsprozesses



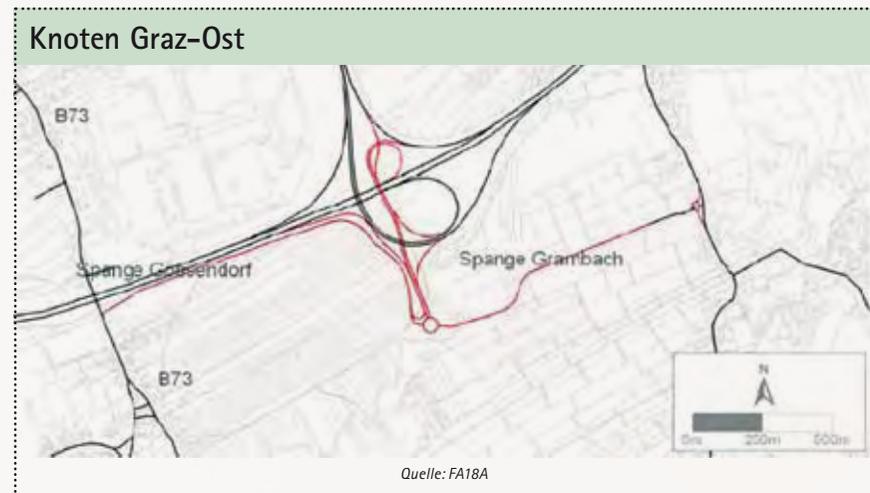
Quelle: FA18A

Für die Gewährleistung einer dauerhaften Erreichbarkeit der steirischen Wirtschafts-, Siedlungs-, Versorgungs- und Tourismusstandorte sind folgende Neubauprojekte im steirischen Bundes- und Landesstraßennetz von großer Bedeutung und hoher Priorität:

A2 – SÜDAUTOBAHN, ABSCHNITT „KNOTEN GRAZ-OST“

Über den derzeit bestehenden Knoten Graz-Ost bei km 179,5 ist die Stadt Graz an die A2 Südautobahn angeschlossen. Ein Anschluss vom Knoten in Richtung Süden ist nicht vorhanden. Der gesamte Verkehr aus dem Süden zur A2 bzw. umgekehrt führt derzeit über die Landesstraße B73 Kirchbacherstraße durch die Siedlungsgebiete Graz-Thondorf bzw. Thondorf oder über die L370 Raabastraße durch die Siedlungsgebiete Grambach und Raaba. Mit einem direkten Anschluss der A2 Südautobahn in Richtung Süden können die angeführten Ortsgebiete entsprechend entlastet werden.

Aus diesen Gründen ist der Ausbau des Knotens zur Vollanschlussstelle vorgesehen. Der Anschluss an das untergeordnete Straßennetz soll über zwei Verbindungsspangen, die Spange West zur B73 und die Spange Ost zur L370, erfolgen. Der Zusammenschluss der genannten Spangen mit den neu zu errichtenden Rampen des Knotens findet über

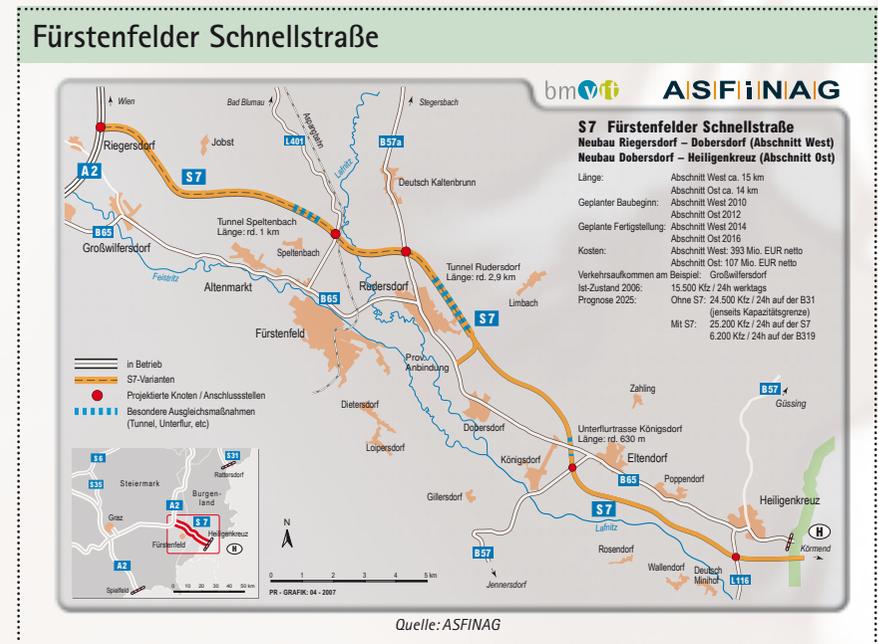


einen Kreisverkehr statt, an welchen zukünftig ein weiterer Straßenanschluss Richtung Süden direkt nach Hausmannstätten anknüpfen kann. Die Realisierung der Rampen im Knotenbereich liegt in der Kompetenz der Bundesstraßenverwaltung, die der Spange West und der Spange Ost und des Kreisverkehrs Raababach im Zuständigkeitsbereich der Landesstraßenverwaltung, wobei das Land Steiermark auch die Kosten für diese beiden Spangen übernimmt.

S7 – FÜRSTENFELDER SCHNELLSTRASSE

Derzeit sind keine ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen in Richtung Osten zu den neuen EU-Ländern vorhanden. Die zu erwartenden Verkehrszunahmen können von der bestehenden Verkehrsinfrastruktur nicht mehr bewältigt werden.

Basierend auf dem Ergebnis der GSD-Studie 1999 (Gestaltung des Straßennetzes





im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich) bzw. dem Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) und der dortigen funktionellen Einstufung als höchstrangige Verbindung, wird die S7 Fürstenfelder Schnellstraße zwischen der A2 Südautobahn im Bereich von Ilz/Riegersdorf und dem Grenzübergang Heiligenkreuz (Burgenland) als höchstrangige Straßenverbindung geplant.

Mit der Aufnahme der S7 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes im April 2002 wurde die Zuständigkeit für Planung und Betrieb dieser Verbindung an die ÖSAG (nunmehr: ASFINAG BMG) übertragen und mit den Planungen für einen Ausbau der Verbindung in vier Abschnitten in enger Kooperation mit den zuständigen Ämtern der Landesregierungen Steiermark und Burgenland begonnen.

Eine Korridoruntersuchung der Verbindung vom Grenzübergang Heiligenkreuz zur Südautobahn bei Riegersdorf im Zuge der B65 wurde im August 1999 im Rahmen der Voruntersuchungen abgeschlossen. Mitte 2003 wurde die Phase des ‚Vorprojekts‘ (Trassenfindung) von der ASFINAG eingeleitet.

Die S7 stellt mit der Weiterführung im Zuge der ungarischen M8 eine internationale Straßenverbindung der Wirtschaftsräume Steiermark, Südburgenland und Westungarn bzw. der Großstädte Graz, Szombathely und Budapest dar.

S36/S37 – MURTAL UND KLAGENFURTER SCHNELLSTRASSE

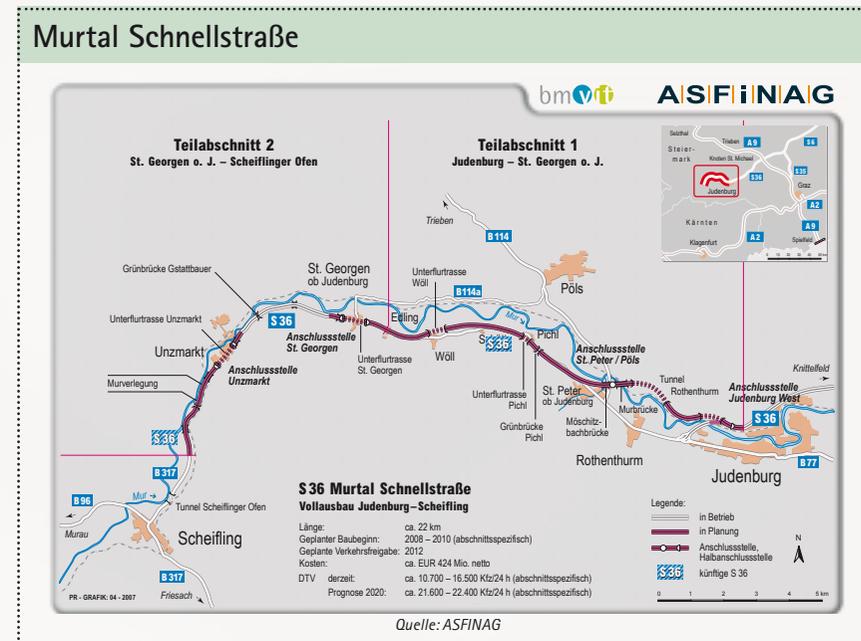
Seit der Fertigstellung des Vollausbaues der S6 Semmering Schnellstraße ist die Route von Wien nach Kärnten über die S6, die S36 und die B317 hinsichtlich der Fahrtstrecke um ca. 30 km kürzer als die A2 zwischen Wien und Klagenfurt. Des Weiteren ist die Strecke von Judenburg bis Klagenfurt über eine Länge von 90 km derzeit nicht bemaht. Daraus ergeben sich erhebliche Verlagerungseffekte des LKW-Schwerverkehrs von der A2 auf die Strecke S6 – S36 – B317.

Zusammen mit dem Verkehr von und zur A9 führt dies insbesondere an der B317 in den Ortsbereichen zwischen Judenburg und Kärnten zu Leistungsfähigkeitsengpässen im Verkehrsnetz und durch die dortige Vermischung von lokalem Verkehr und Durchzugsverkehr zu einer erhöhten Unfallgefahr.

Die gesetzliche Rahmenbedingung bzw. die Grundlage für die daraus erforderliche Planung der S36 und der S37 stellt das Bundesstraßengesetz 1971 idGF dar. Gemäß der Novelle 2002 soll die B317 bis Scheifling ausgebaut werden, wodurch der gesamte Streckenverlauf der S36 vom Knoten St. Michael mit dem Anschluss an die A9 und S6 über Judenburg nach Scheifling definiert ist.

Im Mai 2006 wurde der Bereich der B317 von Scheifling bis Klagenfurt-Nord in das Bundesstraßengesetz als S37 Klagenfurter Schnellstraße aufgenommen.

Entsprechend der GSD-Studie 1999 stellen die zukünftige S36 und S37 im Zuge der Mur-Mürz-Verbindung mit der S6, der S35, der B96 und der B83 eine von der Industrieregion der Obersteiermark ausgehende bedeutende Anbindung an die wichtigen österreichischen Standorträume dar und werden dem hochrangigen Straßennetz, Typ II-Netz, zugeordnet.



B320 – ENNSTAL STRASSE

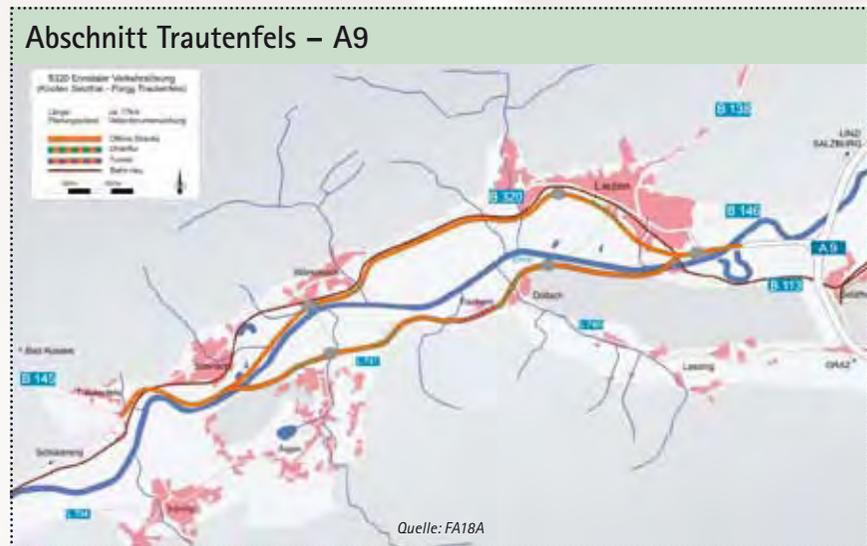
Die B320 ist die regionale und überregionale Hauptverbindung der Region Liezen und als Verbindung zwischen der A10 Tauernautobahn und der A9 Pyhrnautobahn darüber hinaus eine national bedeutende inneralpine Ost-West-Route.

Für den Bezirk Liezen wurde im Jahr 2005 ein regionales Verkehrskonzept erstellt, in dem der Ausbaustandard der B320 im Abschnitt Mandling – A9 aus der verkehrlichen Funktion und den regionalpolitischen Diskussionen mit dem regionalen Planungsbeirat abgeleitet wurde. Im regionalpolitischen Diskurs wurden die Vor- und Nachteile einer durchgehenden Autobahn zwischen der A9 und der A10 abgewogen. Die hohen Investitionskosten, die starken Eingriffe in Landschaft und Natur sowie die erwartbaren Projektwiderstände führten dazu, im Abschnitt westlich von Trautenfels lediglich eine Erhöhung der Verkehrsqualität unter Nutzung der Bestandsstrecke anzustreben.

Aus der Verkehrsfunktion ergibt sich eine Differenzierung der B320 in zwei Abschnitte:

- » Mandling – Trautenfels: In diesem Bereich soll die bestehende B320 selektiv ausgebaut werden. Eine Verordnung als Autostraße wird angestrebt.
- » Trautenfels – Liezen – A9 (Selzthal): Für diesen Abschnitt wurde die Kategorie A abgeleitet und festgelegt, welche jedenfalls die Errichtung planfreier Knoten vorsieht. Dies ist die technische Voraussetzung für eine mögliche Bemaubarkeit mit Vignette bzw. kilometerabhängiger LKW-Maut. Einen Handlungsspielraum gibt es bei der Ausführung der Anzahl der Fahrstreifen (2- bis 4-streifig) sowie beim rechtlichen Status der Straße.

Seit Frühjahr 2004 ist eine Variantenuntersuchung im Gange, bei der gemeinsam mit Vertretern aller Interessensgruppen aus den betroffenen Gemeinden eine Lösung gefunden werden soll. Funktionell soll in diesem Abschnitt der Lokalverkehr vom Durchgangsverkehr getrennt werden – vor allem in Liezen, wo die Erreichbarkeit im Straßenverkehr während saisonaler Verkehrsspitzen stark beeinträchtigt ist. Die Planung erfolgt in Abstimmung mit den Eisenbahnprojekten in diesem Raum.



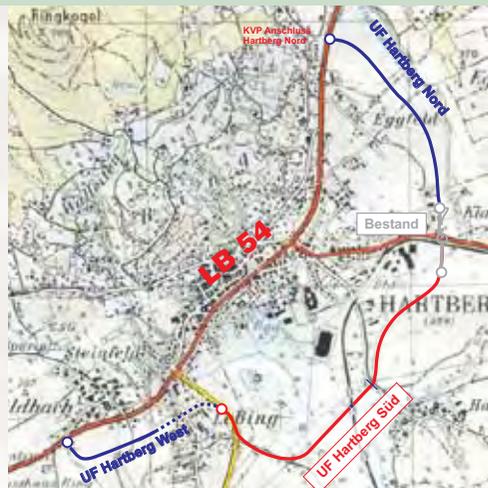


WICHTIGE NEUE STRASSENPROJEKTE IM LANDESSTRASSENNETZ

B54 – Wechsel Straße, Abschnitt „Ortsumfahrung Hartberg“

Die Stadt Hartberg spielt als Bezirkshauptstadt, Wohn- und Betriebsstandort eine zentrale Rolle in der Region. Das Projekt ist in die Abschnitte Nord (bereits in Bau), Süd und West geteilt. Durch die Realisierung können etwa 40 – 50 % des Verkehrsaufkommens auf die Umfahrung umgelegt werden. Im Prognosejahr 2015 sind dies rd. 10.500 Kfz/24 h. Dies bedeutet eine verkehrliche Entlastung des Bestandes verbunden mit einer Verbesserung der Luft- und Lärmsituation der Innenstadtbereiche und der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Ortsumfahrung Hartberg



Quelle: FA18A

B64 – Rechberg Straße, „Gleisdorf – Weiz“

Die regionalwirtschaftliche Funktion von Weiz und die engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den beiden Zentren Weiz und Gleisdorf erfordern eine hochrangige Anbindung an die A2 bzw. Verbindung untereinander. Daher ist die B64 als hochrangige Landesstraße in der Kategorie B eingestuft und soll dem entsprechend schrittweise ausgebaut werden.

Abschnitt „Umfahrung Preding – Weiz“, 1. Teil: Die B64 stellt als hochrangige Landesstraße die bereits teilweise ausgebaute Verbindung von Gleisdorf in den Raum Weiz dar. Basierend auf gezielten Verkehrserhebungen wurde ein ganzheitliches Umfahrungskonzept im Abschnitt zwischen Preding und Weiz erstellt. Die Realisierung einer Niederflurtrasse im ersten Teilabschnitt ermöglicht eine starke Entlastung des vorhandenen Straßennetzes insbesondere im Bereich von Preding und eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den durchgehenden Verkehr. Mit einer weiteren Unterflurtrasse durch Weiz kann auch in der Stadt ein Entlastungseffekt erzielt werden, der die Wohnqualität in den Anrainerbereichen deutlich erhöht.

Abschnitt „Begleitweg Gleisdorf – Weiz“, 2. Teil: Es ist vorgesehen, die B64 als Autostraße zu verordnen. Der Ausbau der Abschnitte „Ortsumfahrung Albersdorf/Wollsdorf“ und „Ortsumfahrung Unterfladnitz“ wurde bereits realisiert. Daher ist es notwendig, den Abschnitt „Ortsumfahrung St. Ruprecht“ an die oben erwähnten Abschnitte anzugleichen, um auf der Strecke Gleisdorf – Weiz eine einheitliche Streckencharakteristik zu erlangen. Für den Langsamverkehr, der die Autostraße nicht benutzen darf, werden Begleitwege angelegt.

Umfahrung Preding – Weiz, 1. Teil



Quelle: FA18A

B67a – Grazer Ring Straße, Abschnitt „Südgürtel“

Die Fortsetzung der vom Anschluss an die A9 im Verteilerkreis Webling bis einschließlich der Murbrücke Puntigam ausgebauten B67a mit einem jahresdurchschnittlichen Verkehr von über 30.000 Kfz pro Tag besteht aus für eine hochrangige Landesstraße der Kategorie B völlig unzulänglichen Straßenabschnitten. Ein Variantenvergleich ergab, dass die Verbindung von der Puntigamerbrücke zum 3. Südgürtel als vierspurige Landesstraße die optimale Lösung darstellt. Durch eine Realisierung des Südgürtels in dieser Lage und in Form einer Unterflurtrasse kommt es einerseits zu wesentlichen Verbesserungen im Verkehrsfluss und andererseits zu bedeutenden Entlastungen des bestehenden Straßennetzes zwischen der Mur und dem Liebenauer Gürtel und dadurch zu einer deutlichen Steigerung der Wohnqualität im Bezirk Liebenau, im Besonderen im Wohnbereich Murfeld.



B68 – Feldbacher Straße, „B68 Neu Studenzen – Feldbach“

Die B68 ist die Verbindung von Gleisdorf in den Raum Feldbach und über die B66 bzw. die B57 bis zur Grenze nach Ungarn. In den letzten Jahren wurde die Landesstraße vom Autobahnknoten Gleisdorf-Ost bis Studenzen ausgebaut sowie die Umfahrung Feldbach errichtet. Die Neutrassierung der B68 zwischen Studenzen und Feldbach wurde erforderlich, da der Bestand mitten durch Siedlungsbereiche von Fladnitz, Rohr, Paurach und Gniebing führt und eine kurvenreiche und teilweise unübersichtliche Linieneinführung aufweist. Viele Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Bahnübergang in Fladnitz sind für den Verkehrsfluss der hochrangigen Landesstraße in der Kategorie B nicht mehr adäquat. Bei Verkehrsfreigabe des in Bau befindlichen Abschnitts „Querspange Gnas“ zwischen Feldbach-West und der Landesstraße L201 bei Unterstorcha wird ein Teil des Verkehrs der B68 bereits verlagert.

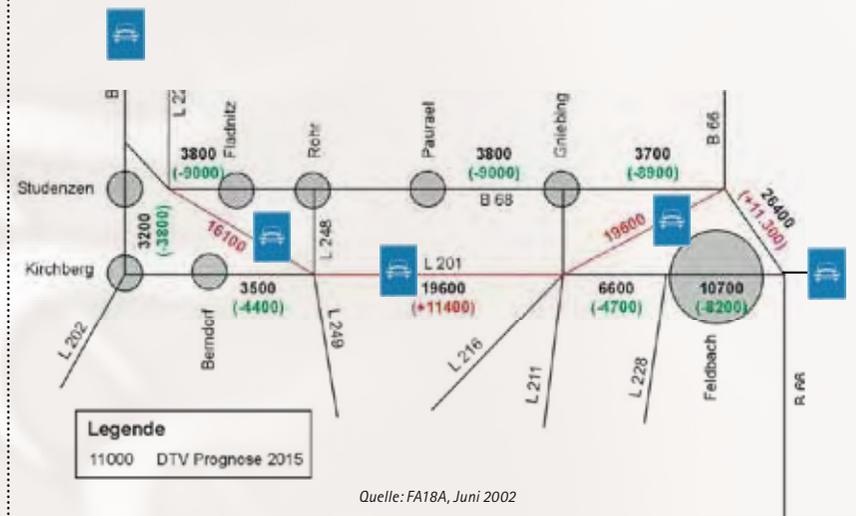
Der zukünftige Trassenverlauf der B68 wird aufgrund der möglichen Teilverkehrswirksamkeiten und zwischenzeitlichen Nutzung von Bestandsstrecken in zwei Abschnitte unterteilt. Abschnitt „Studenzen – Unterstorcha“: Durch die Errichtung dieser Projektstufe entsteht die Route der „B68 Neu“ und die Siedlungsgebiete am bestehenden Straßenzug werden massiv entlastet. Mit der Verlagerung des Langsamverkehrs auf Begleitwege wird die Verkehrssicherheit wesentlich gehoben. In dieser Projektphase wird zwischen Unterstorcha und Paldau der Bestand der L201 genutzt. Abschnitt „Unterstorcha – Paldau“: Der Ausbau dieses Abschnitts der „B68 Neu“, der aus heutiger Sicht als letzter Projektteil umgesetzt werden soll, entlastet die Siedlungsgebiete südlich der bestehenden L201.





B68 neu

Gesamtausbau B68



B70 – Packer Straße, Abschnitt „Mooskirchen – Krottendorf“

Die B70 von Graz über die Pack nach Klagenfurt stellt als hochrangige Landesstraße der Kategorie B im weststeirischen Kainachtal auch nach Ausbau der A2 noch immer eine große Bedeutung in der Vernetzung der Anschlussstelle Mooskirchen mit dem Ballungsraum Köflach/Voitsberg dar. Das Projekt umfasst die Errichtung einer knapp vier Kilometer langen Umfahrungsstraße für die B70. Es erstreckt sich im Talraum der Kainach, ausgehend vom Autobahnzubringer Mooskirchen im Osten bis zur Engstelle Dietenberg westlich von St. Johann-Köppling, wo die Umfahrung im Bereich der „Steinwandkurve“ an das bereits dem Verkehr übergebene Baulos „Krottendorf – Gaisfeld“ anbindet.

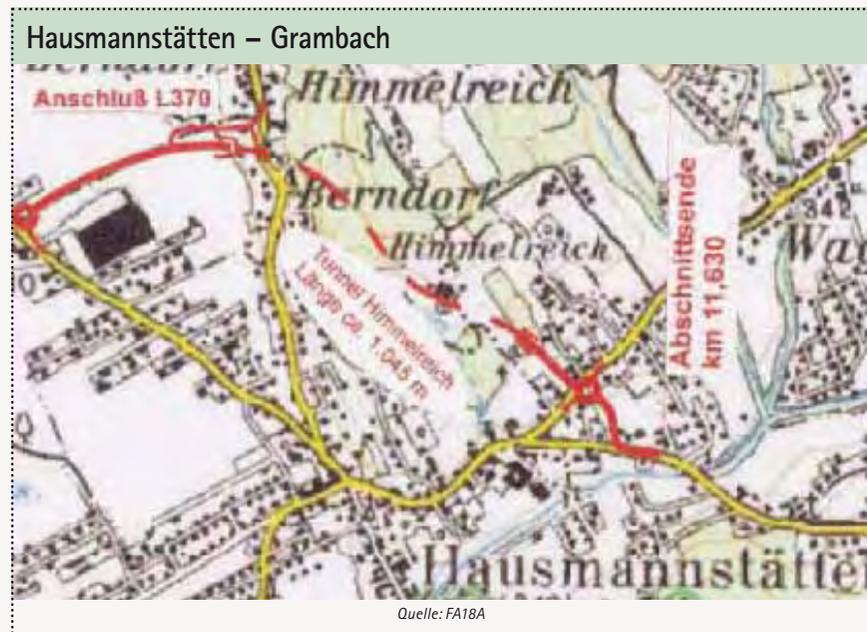
Mooskirchen – Krottendorf



B73 – Kirchbacher Straße, Abschnitt „Hausmannstätten – Grambach“

Die B73, die als überregionale Straße die Verbindung zwischen mehreren Gemeinden der Bezirke Feldbach und Leibnitz sowie die Verbindung von Vasoldsberg und Hausmannstätten mit Gössendorf und dem Südosten der Stadt Graz herstellt, führt direkt durch das Ortsgebiet von Hausmannstätten. Zusätzlich münden im Ortsbereich im Westen die L370 und die nach Fernitz führende L371, im Osten die L369 in die B73 ein. Als erste Stufe der Lösung der Verkehrsprobleme in diesem Bereich wird die Ortsumfahrung Hausmannstätten, dessen „Herzstück“ der über einen Kilometer lange „Himmelreichtunnel“ ist, errichtet.

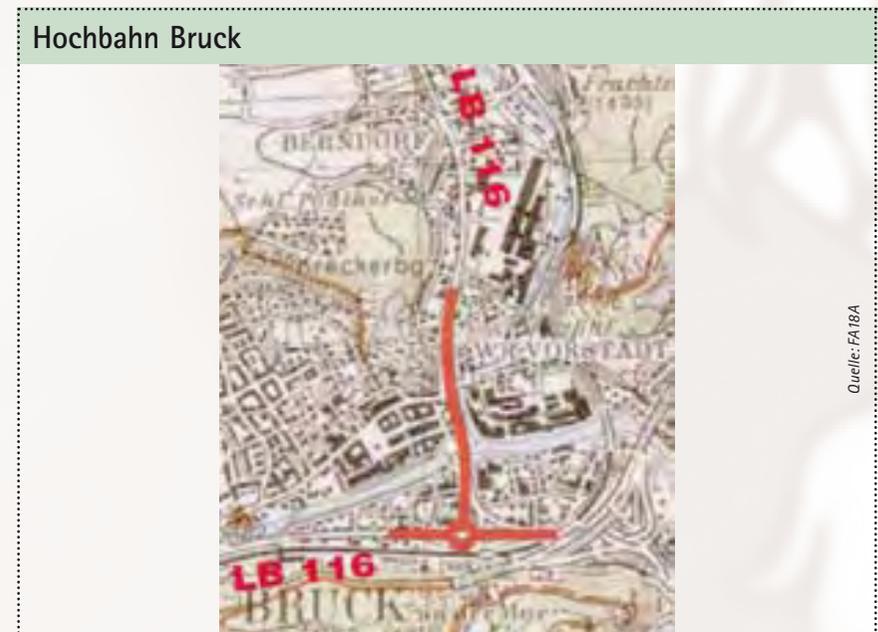
Dadurch sollen unter anderem bis zu 50 % des Gesamtverkehrs aus dem Ortskern verlagert werden. Zusammen mit dem weiteren Ausbau der B73 als direkten Anschluss an den ausgebauten Autobahnknoten Graz-Ost und den Anschluss der L312 sollen die Siedlungsgebiete im Südosten von Graz vom Verkehr entlastet werden.



B116 – Leobener Straße, Abschnitt „Hochbahn Bruck“

Die bestehende Infrastruktur im Abschnitt der Hochbahn durch Bruck a. d. Mur bis zum Schnellstraßen-Knoten Bruck a. d. Mur beinhaltet derzeit ca. 15.000 m² Straßenbrücken, die sehr hohe laufende Betriebs- und Erhaltungskosten verursachen.

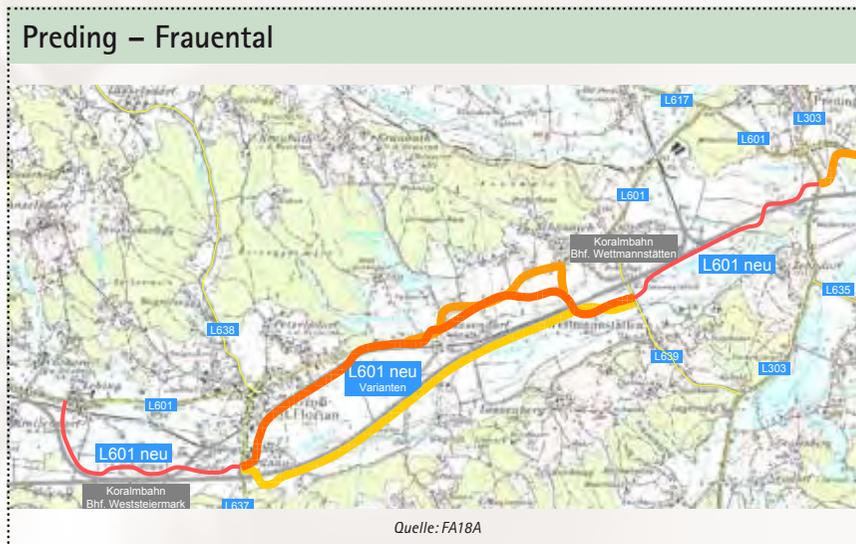
Aufgrund der anstehenden Generalsanierungsmaßnahmen an den Brückenobjekten wird der Abschnitt neu gestaltet, um damit Kosteneinsparungen in Betrieb und Erhaltung der Straße und zusätzliche verkehrstechnische Vorteile zu erzielen. Durch den vierspurigen Ausbau der B116 mit einem zweispurigen Kreisverkehr im Bereich des derzeitigen Knotens können die Hochbahn-Brücke-III und die Knoten-Brücke abgetragen und durch eine niveaugleiche Lösung ersetzt werden.





L601 – Schröttenstraße, Abschnitt „Preding – Frauental“

Bedingt durch den Bau der Koralmbahn wird im Laßnitztal in Form von Begleitstraßen und Zufahrten zu den neuen Bahnhöfen auch neue Straßeninfrastruktur geschaffen. Entsprechend den Verkehrsuntersuchungen in diesem Raum wird der Verkehr auf der L601 im Bereich zwischen Groß St. Florian und Wettmannstätten bis zum Jahr 2025 eine Steigerung von derzeit rund 4.000 Kfz auf rund 7.500 Kfz pro Tag im Jahresdurchschnitt erfahren. Um eine der Landesstraßenkategorie C1 (mittel- bis hochrangig) entsprechende Verbindung im Wirtschafts- und Güterverkehr zwischen Deutschlandsberg und der A9 im Süden von Graz unter Einbeziehung des Terminalstandortes in Werndorf zu schaffen, ist die Qualität der L601 anzuheben. Dazu ist ein maßvoller Bestandsausbau im zweistreifigen Querschnitt und mit lokalen Ortsumfahrungen unter Einbeziehung der neuen Bahnhofszufahrten und von Begleitwegabschnitten zweckmäßig. In der Variantenuntersuchung bzw. -prüfung wird jedoch auch eine durchgehende, zur Koralmbahn parallele, Trasse mit berücksichtigt.



► **VISION:** Das Bundes- und Landesstraßennetz der Steiermark ist entsprechend den regionalwirtschaftlichen Funktionen und Entwicklungen ausgebaut und die Erreichbarkeit der Wirtschafts-, Siedlungs-, Versorgungs- und Tourismusstandorte dauerhaft gewährleistet. Jede Bezirkshauptstadt ist direkt an das höchst- oder hochrangige Straßennetz angebunden. Die unterschiedlichen Interessen aller von der Straßenplanung betroffenen Menschen, Organisationen und Interessensvertretungen (Verkehrsteilnehmer, Bürger, Wirtschaftstreibende, Umweltschützer, Politiker, Fachdienststellen, Gemeinden etc.) sollen bestmöglich in Einklang gebracht werden.

► **STRATEGIE:** Kategorisierung des Landesstraßennetzes in den regionalen Verkehrskonzepten, Prioritätenreihung der Maßnahmen in kurz- und mittelfristigen Bauprogrammen, interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Fachdienststellen und Experten sowie beteiligter Menschen, Organisationen und Interessensvertretungen, Entwicklung von an die jeweilige Komplexität der Straßenbauprojekte angepassten Projektorganisationen und Ablaufschemata, Sicherstellung der Bundesprojekte in Projektverträgen.

► **WIRKUNGSZIELE:** Verbesserung des steirischen Straßennetzes in Hinblick auf Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, Einsatz der vorhandenen Budgetmittel zum bestmöglichen Nutzen für die Regionen und die Gesamtwirtschaft, ein hohes Maß an Akzeptanz für die Planungen durch einen offenen, transparenten und nachvollziehbaren Planungsprozess unter Einbindung von Fachleuten und allen beteiligten Menschen, Organisationen und Interessensvertretungen.

STRASSENBAU UND STRASSENINSTANDHALTUNG

Das Land Steiermark ist zuständig für das ca. 5.000 km umfassende Landesstraßennetz. Der Straßenbau umfasst sowohl den Aus- und Neubau als auch die Instandhaltung des Landesstraßennetzes und beinhaltet neben dem reinen Straßenbau auch den Brücken- und Tunnelbau, den begleitenden Lärmschutz und Landschaftsbau sowie die technische Ausrüstung. Derzeit werden jährlich rund 76 Mio. Euro für den steirischen Straßenbau aufgewendet. Davon betreffen ca. 54 Mio. Euro die ehemaligen Bundesstraßen, die eine Gesamtnetzlänge von ca. 1.600 km aufweisen.

STRASSENNEU- UND -AUSBAU

Die Grundlage für eine Realisierung der steirischen Straßenbauprojekte ist das kurz- und mittelfristige Straßenbauprogramm mit den darin enthaltenen und gemäß den Prioritäten gereihten Projekten inklusive deren Kostenschätzungen. Dem und den voraussichtlichen Vorlaufzeiten bis zur Verkehrsfreigabe entsprechend sind die verfahrensrechtlichen Schritte und weiterführenden Planungen, z. B. eventuelle Brücken- und Tunnelplanungen, rechtzeitig einzuleiten und durchzuführen.

Auf Basis der Einreichplanungen werden die straßenrechtlichen Verhandlungen, die Grundeinlöseverhandlungen und weitere erforderliche materienrechtliche Verhandlungen durchgeführt. Auf die aus den Bescheiden erwirkten Baugenehmigungen erfolgen die Detailplanungen, die Ausschreibungen und Vergaben der Bauleistungen.

Als oberstes Ziel bei der Umsetzung dieser Projekte gilt es, umweltschonend und kostengünstig, aber zugleich auch qualitativ hochwertige Straßen für eine lange Lebensdauer zu bauen. Effektives Projektmanagement und funktionierende Bauaufsichten sind Garant, dass die Umsetzung der steirischen Straßenbauvorhaben wirtschaftlich effizient erfolgt. Die Entwicklung und Anwendung von innovativen Baumethoden und Bauelementen soll dies noch zusätzlich unterstützen.

Derzeit sind folgende große Bauvorhaben im Landesstraßennetz in Umsetzung:

B67 – Grazer Straße, „Grazer Triesterstraße“



Die Triesterstraße wird südlich des Knotens Brauhaus Puntigam bis zum Ausbaubereich der Umfahrung Feldkirchen durchgehend vierspurig ausgebaut. Entlang der Straße werden Haltestellenbuchten für Linienbusse errichtet, bestehende Zufahrten werden adaptiert, Leitungen verlegt und die Straßenbeleuchtung erneuert. Weiters wird der Kreuzungsbereich mit der Grenzgasse

ampelgeregelt werden, ein Grünstreifen mit zweieinhalb Metern Breite als Trennung der Richtungsfahrbahn hergestellt und ein rund 90 m langer Gehweg sowie mehrere Lärmschutzwände errichtet.

B68 – Feldbacher Straße, „Querspange Gnas“



Als erster Abschnitt der Neutrassierung der B68 zwischen Studenzen und Feldbach wird der Neubauabschnitt „Querspange Gnas“ westlich von Feldbach bis zur L201 im Kreuzungsbereich der L216 errichtet. Im Zuge dieses Neubaus ist im Kreuzungsbereich mit der Bahntrasse der steirischen Ostbahn ein Unterführungsbauwerk mit Eisenbahnbrücke erforderlich.



B114 – Triebener Straße, „Trieben – Sunk“



Am 6. Juni 2006 wurde mit dem Neubau der B114 im Abschnitt Trieben – Sunk begonnen. Das gesamte Projekt kostet 20,7 Mio. Euro und stellt aufgrund der Topographie und der geologischen Verhältnisse eine enorme Herausforderung für alle Beteiligten dar. So entstehen über den Triebenbach zwei Brücken mit Längen von 92 bzw. 42 m. Zur Hangsicherung werden unter anderem

geokunststoffbewehrte Stützkonstruktionen, Ankerwände und Stützmauern installiert. Der Neubau beinhaltet auch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz betroffener Anrainer.

B115 – Eisenstraße, „Nordrampe Präbichl“



Die zwölf an der B115 auf der Nordrampe des Präbichl gelegenen und in den 70er-Jahren errichteten Brückenobjekte werden seit 2005 sukzessive saniert. Zusammengerechnet haben sie eine Länge von 2,2 km und eine Fläche von 30.000 m². Je nach Brückenzustand werden unter anderem Tragwerksabdichtungen, Randbalken, Beläge, Fahrbahnübergänge und die Brückenentwässerung erneuert bzw. verbessert. Für eine leichtere Wartung werden die Widerlager umgebaut, durch die Montage von modernsten Leitschienen wird die Absturzgefahr vermindert. Bis 2011 sollten alle zwölf Brücken der Nordrampe generalsaniert sein. Die Gesamtinvestition beträgt ca. 14 Mio. Euro.

B145 – Salzkammergut Straße, „Lawinengalerie Untergrimming“

Durch die Gefahr von Lawinereignissen, die das steirische Salzkammergut vom übrigen Teil der Steiermark zum Teil tagelang abschneiden können, wurde die Verlängerung der bestehenden Lawinengalerie bei Untergrimming erforderlich. Die Bauarbeiten des 7,1-Mio.-Euro-Projektes umfassen die Verlängerung der Galerie um ca. 115 m in Richtung Trautenfels, Tunnelinstandsetzungsarbeiten des bestehenden Tunnels einschließlich Beleuchtung, Leitungsverlegungen und Betriebsstation, die Errichtung einer Umleitungsstraße inklusive zweier Brücken und die Instandsetzung der bestehenden Untergrimmingbachbrücke.



INSTANDHALTUNG DER STRASSENINFRASTRUKTUR

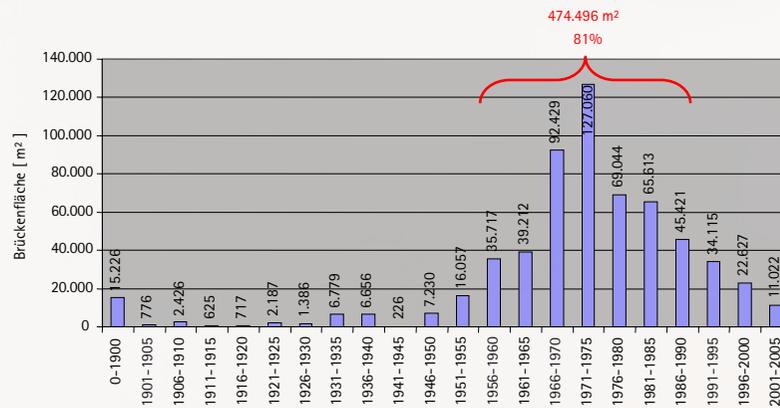
Im Eigentum und in der Betreuung des Landes Steiermark steht ein Landesstraßennetz von rd. 5.000 km Länge. Rund 40 % davon wurden im Zeitraum 1966 bis 1975 errichtet. Die unterschiedlichen Bauteile einer Straße unterliegen spezifischen Lebensdauern, die je nach Erhaltungsintensität variieren. Der Umstand dieser kumulierten Infrastrukturerichtung in Verbindung mit der Lebensdauer und den immer knapper werdenden Budgetmitteln der öffentlichen Hand erfordert eine Änderung der bisherigen Investitionsstrategien. Beispielsweise werden in den nächsten 10 Jahren über 700 der 3.151 steirischen Brückenanlagen sanierungsbedürftig. Die Abteilung A18 hat ein Erhaltungsmanagementsystem (EMS) entwickelt, mit dem eine systematische Maßnahmenplanung und Kostenbedarfsrechnung zur Erhaltung der Straßen, Brücken und Tunnelanlagen ermöglicht wird. Diesem kommt auch in den Verhandlungen mit dem Bund zur Vereinbarung der Zahlungen für die Landesstraßen B große Bedeutung zu.

Straßenzustandskarte – Ausschnitt



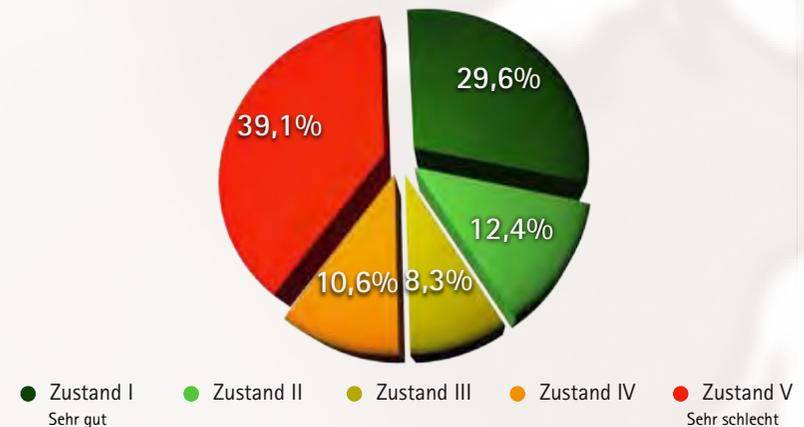
Quelle: A18

Altersverteilung Brücken Steiermark



Quelle: A18

Zustandsbewertung Landesstraßen Steiermark 2005



Quelle: A18





Die Elemente des Erhaltungsmanagementsystems (EMS):

- ⇒ Straßenzustandskatalog: Der bauliche Zustand des gesamten Landesstraßennetzes wird periodisch detailliert in den einzelnen Bauelementen untersucht und in fünf Zustandsklassen (I – sehr gut, V – sehr schlecht) untergliedert. Alle 4 bis 5 Jahre erfolgt eine komplette Neuerfassung des Netzzustandes, wobei laufende Sanierungen sofort berücksichtigt werden.
- ⇒ Kategorien des Landesstraßennetzes: Das Landesstraßennetz wird im Rahmen der regionalen Verkehrskonzepte nach ihrer Verbindungsfunktionalität in sechs Stufen eingeteilt (Kategorie A – großräumig/kontinental bis Kategorie E – lokal), die die netzbezogenen Erhaltungsprioritäten widerspiegeln.
- ⇒ Wissenschaftlich-technische Forschungsergebnisse: Bei der Betrachtung der Lebenszykluskosten der Straßeninfrastruktur liegt die (volks)wirtschaftlich günstigste Strategie, den optimalen Investitionsaufwand und -zeitpunkt zu erreichen, darin, dass mehrmals möglichst frühzeitig günstige Deckschichtmaßnahmen einzusetzen sind, sofern noch eine ausreichende Tragfähigkeit der darunter liegenden Schicht gegeben ist. Durch eine moderate Überdimensionierung können zudem strukturelle Schäden an der Asphaltdecke verzögert werden.

Die Ergebnisse des EMS zeigen, dass die langfristige Aufrechterhaltung der Straßeninfrastruktur in der Steiermark bei einem optimalen Mitteleinsatz durchschnittlich einen jährlichen Aufwand von ca. 100 Mio. Euro erfordert. Können die notwendigen Maßnahmen nicht rechtzeitig oder gar nicht durchgeführt werden, führt dies zu Substanzverlusten im steirischen Verkehrsinfrastrukturnetz.

jährlicher finanzieller Bedarf für Instandhaltung der Landesstraßeninfrastruktur	Bedarf in Mio. Euro
Straßen	55,0
Brücken	29,0
Tunnel	8,0
Lärmschutz	1,5
Stützmauern	3,5
Sonstige	3,0
Instandsetzungsbedarf	100,0

Bei nicht ausreichender Dotierung des Budgets für die Instandhaltung der Landesstraßeninfrastruktur kann trotz EMS der Substanzverlust nicht verhindert werden. So können derzeit rund 350 km Landesstraßen mit kleinregionaler und lokaler Bedeutung (Kategorie D und E), die sich in der schlechtesten Zustandsklasse V befinden, nicht saniert werden.

Bei der Sanierung der steirischen Straßenbrücken ist noch zusätzlich zu beachten, dass die Sperre einer Brücke topographisch bedingt den Verlust eines gesamten Straßennetzteiles mit sich bringen kann und die Strategie darin besteht, die Netzfunktion der Straßen aufrechtzuerhalten.

STRASSENERHALTUNG UND WINTERDIENST

Entsprechend dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964) obliegen die Erhaltung der Landesstraßen, die zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendige Schneeräumung und die Bekämpfung der Winterglätte der Landesstraßenverwaltung, ebenso die periodische Prüfung und Überwachung der Brücken.

Für die Fachabteilung 18C (STED – Straßenerhaltungsdienst) wurde durch den Abschluss eines Kontraktes ein betriebsähnlicher privatwirtschaftlicher Zustand innerhalb der Landesverwaltung ermöglicht. Kontraktpartner sind der Landeshauptmann, die Ressorts Landesamtsdirektion, Verkehr, Finanzen und Personal sowie die Landesbaudirektion und die Fachabteilung 18C-STED.

Durch die organisatorische Eingliederung von 31 Straßenmeistereien unterstehen rd. 1.240 Mitarbeiter fachlich und dienstrechtlich der ISO-zertifizierten FA18C. Eine externe Überprüfung bestätigt, dass dies die effektivste und effizienteste Form der Führung eines Straßenerhaltungsdienstes ist.

Die Leistungen werden mit eigenem Fuhrpark und Gerätschaften (ca. 195 Winterdienstfahrzeuge) durchgeführt, deren Wartung und Instandhaltung in Zentralwerkstätten erfolgt.



► **VISION:** Das steirische Straßennetz hat durchwegs einen guten Erhaltungszustand. Die Netzfunktion ist voll aufrecht. Die steirischen Straßenbauprojekte werden den Erfordernissen und Prioritäten entsprechenden und angemessenen Zeiträumen zukunftsicher, umweltschonend und kostengünstig umgesetzt. Die Erhaltungsmaßnahmen erfolgen mit effizientem Ressourceneinsatz und rechtzeitig nach (volks)wirtschaftlichen Kriterien und sind ausreichend budgetiert, um einen zukunftsicheren guten Erhaltungszustand zu gewährleisten. Das steirische Straßennetz ist jederzeit sicher und gefahrlos zu benutzen und besitzt durch den qualitativ hochwertigen Bau sowie regelmäßige Begutachtung und Wartung eine lange Lebensdauer.

► **STRATEGIE:** Effiziente Umsetzung von Straßenbauprojekten durch effektives Projektmanagement in den Verfahren und im Bau, wirtschaftlicher Einsatz von Ressourcen, Entwicklung und Einsatz von innovativen Baumethoden und Bauelementen, Weiterführung und Weiterentwicklung des Erhaltungssystems (EMS), Durchführung der Sanierungsarbeiten entsprechend den Ergebnissen des EMS, effiziente Straßenerhaltung und Winterdienst durch ISO-zertifizierte Organisation.

► **WIRKUNGSZIELE:** Verbesserung des steirischen Straßennetzes entsprechend den Netzfunktionen, Verbesserung des Zustandes der steirischen Straßen, Einhaltung der Kontraktvereinbarungen bzw. noch effizienteres Wirtschaften bei der Straßenerhaltung und im Winterdienst.



LÄNDLICHES STRASSENNETZ – KOMMUNALER STRASSENBAU

Das ländliche Straßennetz der Steiermark (ohne Graz und ohne Ortsstraßen) beinhaltet alle Anlagen unterhalb der Landesstraßen und setzt sich aus Gemeindestraßen, „öffentlichen Interessentenwegen“ und Privatstraßen zusammen. Es umfasst in etwa 25.500 km mit 46.000 Wegenanlagen und 7.000 Brückenobjekten. Eine Sonderstellung nimmt das Ortsstraßennetz ein, welches eine Länge von rund 900 km (ohne Graz) beträgt, sich vom Rechtscharakter her hauptsächlich aus Gemeindestraßen zusammensetzt und nicht dem ländlichen Straßennetz im engeren Sinn zugezählt wird.

Aufgrund der Topographie und Siedlungsstruktur der Steiermark ist dieses Netz nicht nur steiermarkweit das größte Verkehrswegenetz, sondern mit einem Österreich-Anteil von ca. einem Drittel auch mit Abstand das umfangreichste ländliche Straßennetz aller Bundesländer.

Für eine positive Entwicklung des ländlichen Raumes ist ein gut erhaltenes ländliches Straßennetz Voraussetzung. Die Aufrechterhaltung der ländlichen Besiedlung kann nur dann dauerhaft gesichert werden, wenn ein bedarfsgerechtes Straßennetz zur Verfügung steht.

Neben der ursprünglich überwiegend agrarischen Funktion des ländlichen Straßennetzes ist in den letzten Jahren immer stärker eine gesamtwirtschaftliche, touristische und gesellschaftspolitische Funktion hinzugekommen, die die Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellt. Damit stellt die Erhaltung dieses multifunktionalen ländlichen Straßennetzes eine unverzichtbare Aufgabe der öffentlichen Hand dar, vor allem wenn man bedenkt, dass diese Straßen meist unter einem hohen Einsatz von Landes-, Bundes- und in den letzten Jahren auch EU-Mitteln errichtet wurden.

Für die Erhaltung des ländlichen Straßennetzes sind etwa zu zwei Drittel die Gemeinden und zu einem Drittel Weggenossenschaften und Private zuständig. Neben Bedarfszuweisungen der Gemeindereferenten werden auch seitens des Landes Förderungen sowohl für Neubau- als auch Instandsetzungsprojekte gewährt. Doch ähnlich wie im Landesstraßennetz stellt sich die budgetäre Situation auch im ländlichen Wegebau dar: Das Budget reicht bei weitem nicht aus, um alle Projekte bzw. Wünsche umsetzen zu können. So müssen derzeit auch hier Prioritäten gesetzt



werden, sprich Faktoren wie Verkehrsfrequenz und die Bedeutung der Straße für die Standortgemeinde oder auch gemeindeübergreifende Funktionen entscheiden über die Aufnahme bzw. Reihung im Bauprogramm.

Doch diese Situation sollte nur eine Übergangslösung sein. Derzeit wird intensiv an (Förder-)Modellen gearbeitet, die zum Ziel haben, eine systematische, flächendeckende Erhaltung des Straßennetzes zu gewährleisten und somit den derzeit noch guten Zustand aufrechtzuerhalten. Dabei sollen nicht nur die ländlichen Straßen im engeren Sinn, sondern alle Anlagen unterhalb der Landesstraßen betrachtet werden („kommunaler Straßenbau“). Der Grundgedanke dahinter ist, dass durch eine entsprechend durchgeführte laufende Instandhaltung (Kleinmaßnahmen) die Lebensdauer einer Straße beträchtlich erhöht werden kann, womit Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen (Großmaßnahmen) später erforderlich und die Gesamtkosten gesenkt werden. Diese Baumaßnahmen sollen wiederum nach den vorliegenden definierten Qualitätsstandards, unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, umgesetzt werden („Die richtige Maßnahme zum richtigen Zeitpunkt!“). Die koordinierte Vergabe der Zuschüsse des Landes erfolgt dabei nach objektiven Kriterien. Um die Gemeinden bei der Erreichung dieser Ziele zu unterstützen, wird vom Land, dort wo es notwendig ist, nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch durch die Bereitstellung des erforderlichen Know-hows (Beratung, Planung, Bauaufsicht) geholfen.

Die Resterschließung des ländlichen Raumes wird vor allem im Bereich der Interessenten- und Privatwege mit EU-, Bundes- und Landesmitteln im Rahmen der „Ländlichen Entwicklung“ weitergeführt.

▶ **VISION:** Die Stärkung des ländlichen Raumes und der regionalen Wirtschaft ist durch ein funktionierendes ländliches Straßennetz gesichert, das neben der Versorgung des ländlichen Raums auch Freizeit-, Sport- und Erholungsaktivitäten ermöglicht. Im ländlichen Straßenbau werden alle Neubau- und Erhaltungsbauprojekte nach definierten Qualitätsstandards begleitet und umgesetzt.

▶ **STRATEGIE:** Kategorisierung des ländlichen Straßennetzes, Prioritätenreihung der Projekte nach objektiven Kriterien, zielgerichtete Förderung von Ausbau und Erhaltung unter Beachtung der Aspekte Verkehrssicherheit, innovative Baumethoden, naturnahe und Ressourcen schonende Ausführung, Kooperation mit den Standortgemeinden und privaten Straßenerhaltern.

▶ **WIRKUNGSZIELE:** Aufrechterhaltung eines funktionierenden ländlichen Straßennetzes durch Förderung und Umsetzung von Neubau-, Ausbau- und Erhaltungsbauprojekten im ländlichen Straßennetz.





WEGE IN DIE ZUKUNFT

Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ umfasst die zukünftigen Herausforderungen, um die Visionen in der Mobilität Realität werden zu lassen, und beschreibt die notwendigen Maßnahmen und Strategien, um dafür gerüstet zu sein. Auch wenn das Thema Verkehr in allen seinen Facetten ganze Schränke und Festplatten füllt, wurde dennoch versucht, die Broschüre zum StGVK 2008+ als ein Teil des Weges in die Zukunft möglichst schlank zu gestalten. Dies freilich nur in Bezug auf den Umfang, nicht jedoch in Bezug auf die Inhalte.

Eines muss allerdings klar sein – das Bedürfnis nach Mobilität steigt kontinuierlich. Auf die Politik, die Verwaltung, aber auch auf die Gesellschaft generell kommen also enorme Herausforderungen zu. Herausforderungen, die niemand alleine lösen wird können. Gefragt ist Fairness! Fairness zwischen EU und Bund, Fairness zwischen Bund und Ländern, Fairness zwischen Ländern und Kommunen, Fairness zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Gefragt sind aber auch Mut zu Entscheidungen und klaren Prioritätensetzungen sowie die Förderung und Umsetzung von innovativen Strategien und Arbeitsabläufen.

Als faktisches Bekenntnis zum StGVK 2008+ ist die langfristige Sicherung der Finanzierung durch alle an der Mobilität Beteiligten, angefangen von politischen Mandataren über Verkehrsunternehmen und die Automobilindustrie bis hin zu den Verkehrsteilnehmern, erforderlich. Unter dem Aspekt der langfristigen Realisierungszeiten von Verkehrsprojekten ist dieses Bekenntnis schon heute Voraussetzung, damit wir uns auch in Zukunft bewusst behutsam bewegen und die Visionen zur Realität werden.



Landesrätin Kristina Edlinger-Ploder mit
v. l. n. r.: Fritz Bernhard (FA18A), Peter Weiß (Leiter FA18E), Robert Rast (Leiter FA18B), Klaus Sauer Moser (Leiter FA18D), Alfred Nagelschmied (FA18A), Karl Lautner (Leiter FA18C), Andreas Tropper (Landesbaudirektor, Leiter A18 und FA18A), Bernd Pitner (stv. Leiter FA18B)

Gehen auch Sie den Weg mit uns!

Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ steht auch als Download auf www.verkehr.steiermark.at zur Verfügung.

Fotos: A18, Stadt Graz (Ref. barrierefreies Bauen), Grazer Stadtwerke AG, CCG, pr trumler, Zechner & Zechner, ÖBB, FGM, Flughafen Graz, Foto Pachernegg, Martin Wiesner

Gestaltung: pr mag. trumler, communicationsmanagement GmbH (office@prtrumler.at)



