

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum)

Dezember 2016



Das Land
Steiermark

PLANUM



**REGIONALER MOBILITÄTSPLAN
TEILREGION VOITSBERG – (STEIRISCHER ZENTRALRAUM)**

Impressum:

Herausgeber: Amt der Steiermärkischen Landesregierung
A16 Gesamtverkehrsplanung
Stempfergasse 7
8010 Graz
Projektleitung DI Alfred Nagelschmied

Inhaltliche Bearbeitung: PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH
Wastiangasse 14
8010 Graz
T +43 (0) 316 39 33 08
E office@planum.eu
W www.planum.eu

DI Dr. Kurt Fallast, Ass.Prof.i.R.
Mag. Johannes Leitner
DI Markus Moser
Barbara Koinegg

Status: Endbericht
Datum: Dezember 2016

PLANUM



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

Inhaltsverzeichnis

1	AUFGABENSTELLUNG UND PROZESSABLAUF	3
1.1	ZEITLICHE ABGRENZUNG	4
1.2	KURZDARSTELLUNG DER INHALTLICHEN BEARBEITUNG	5
1.3	PROZESSABLAUF	6
2	AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE	7
2.1	RVK GRAZ UND GRAZ UMGEBUNG	7
2.2	RAUMORDNUNGSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	12
2.2.1	Landesentwicklungsprogramm LEP 2009	12
2.2.2	Landesentwicklungsleitbild LEB 2013	12
2.2.3	Regionales Entwicklungsleitbild RELB 2014	13
2.2.4	Regionales Entwicklungsprogramm Steirischer Zentralraum REPRO 2016	15
2.2.5	Regionsprofil: Kennzahlen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft	16
2.3	UMWELTPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	18
2.4	VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	19
2.4.1	Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Verwaltung	20
2.4.2	Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber	23
2.5	ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN	26
2.6	BESTANDSANALYSE	27
2.6.1	Analyse Mobilitätsträger	27
2.6.2	Fragenkatalog	31
2.6.3	Workshops mit EntscheidungsträgerInnen	34
2.6.4	Experten-Workshops	35
3	STRATEGIE REGIONALER MOBILITÄTSPLAN TEILREGION VOITSBERG	36
3.1	LEITSÄTZE	36
3.2	ZIELE FÜR DEN PLANUNGSRAUM VOITSBERG	38
3.2.1	Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung	38
3.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	39
3.2.3	Öffentlicher Verkehr	40
3.2.4	Motorisierter Individualverkehr	42
3.3	KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSSINFRASTRUKTUR	43
3.3.1	Fußgänger- und Radverkehr	44
3.3.2	Öffentlicher Verkehr	46
3.3.3	Motorisierter Individualverkehr	49
3.3.4	Multimodales Verkehrsverhalten	53
4	HANDLUNGSFELDER	54
4.1	HANDLUNGSFELD FUßGÄNGER- UND RADVERKEHR	54
4.2	HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER VERKEHR	56

4.3	HANDLUNGSFELD MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	57
4.4	HANDLUNGSFELD MULTIMODALES VERKEHRsverHALTEN	59
4.5	HANDLUNGSFELD BEWUSSTSEINSBILDUNG	60
4.6	HANDLUNGSFELD WIRTSCHAFTSVERKEHR	60
4.7	ERFOLGSKONTROLLE / MONITORING	61
5	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	62
6	TABELLENVERZEICHNIS	63
7	ANHANG	64

1 Aufgabenstellung und Prozessablauf

Seit dem Jahr 2000 werden in der Steiermark regionale Verkehrskonzepte zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen einer modernen Gesellschaft erstellt. Nachdem für die Teilregion Voitsberg – die damit die einzige Ausnahme in der Steiermark war – noch kein regionales Verkehrskonzept erstellt worden war, gibt es nun aufgrund der steiermarkweiten Erarbeitung von regionalen Mobilitätsplänen auch für die Teilregion Voitsberg ein Mobilitätskonzept, in das neue Werthaltungen, Zielvorstellungen und Zukunftsvisionen einfließen.

Der vorliegende **regionale Mobilitätsplan (RMP)** definiert damit erstmals - aufbauend auf den Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes (StGVK 2008+) – ein **Leitbild sowie Prioritäten für eine zukunftsorientierte regionale Mobilitätspolitik** für den Bezirk Voitsberg als Teilregion des steirischen Zentralraums.

Dieser regionale Mobilitätsplan richtet sich an alle Akteure, die mit dem Thema Mobilität und deren Auswirkungen befasst sind. Er stellt eine Handlungsanleitung für die politischen Entscheidungsträger und das Fachpersonal auf Landes-, Bezirks- und Kommunalebene, die Verkehrsträger ASFINAG, GKB, den Verkehrsverbund und sowie Entwickler von verkehrsgenerierenden Vorhaben dar.

Das Ziel jedes regionalen Mobilitätsplans ist es, durch Ausloten von Handlungsspielräumen und Erkennen von Stärken und Defiziten eine Strategie für ein nachhaltiges und effizientes regionales Verkehrssystem zu entwickeln. Im Sinne eines **integrativen Planungsansatzes** wurde der nun für die Teilregion Voitsberg vorliegende Mobilitätsplan **verkehrsmittelübergreifend** (motorisierter, nichtmotorisierter Verkehr, Individual- und Öffentlicher Verkehr) erarbeitet, wobei der Fokus auf ein zukunftsfähiges, sowie klima- und energieschonendes Verkehrssystem gelegt wurde.

In Europas Städten und Ballungsräumen erfolgt seit einigen Jahren die Abkehr von der autogerechten Stadt und es wird der verfügbare Verkehrsraum fairer auf alle Verkehrsträger (Kfz, Rad, Fußgänger, Öffentlicher Verkehr) aufgeteilt. Dieser Trend wird sich auch auf Regionen ausweiten, die Zukunft liegt in der **intelligenten Kombination der einzelnen Verkehrsträger**. Jede Form der Mobilität hat ihre Berechtigung mit allen spezifischen Vor- und Nachteilen, dieser Tatsache wird man durch faires Aufteilen der vorhandenen Räume und Mittel gerecht.

Menschen werden zukünftig ihre Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln und -arten, also multi-modal abwickeln. Beobachtungen aus jüngster Vergangenheit zeigen, dass das (eigene) Auto in der Mobilität der Menschen aus dem Mittelpunkt rückt. Der Anteil von jungen Personen, die auf ein eigenes Auto verzichten können und wollen wird immer größer – Mobiltelefon, Reisen und dgl. lösen langsam das Auto als Statussymbol ab.¹ Andererseits ist festzustellen, dass die Menschen immer älter werden und die Fähigkeit, mit einem Auto selbst mobil sein zu können, im Alter stark abnimmt. Darauf muss in zukunftsorientierten Mobilitätsplänen reagiert werden.

Die Entwicklung von Raum und Verkehr erfolgt stets parallel. Auf der Planungsebene sind dabei viele Mitwirkende involviert: Bund, Länder, Regionen, Gemeinden und Betreiber verschiedener Mobilitätsformen (Öffentlicher Verkehr, Taxi, Car-Sharing usw.).

¹ Vgl.: Jugend und Automobil 2010; Center of Automotive Management; 2010

Diese komplexen Wechselwirkungen aufzuzeigen und den Beteiligten bewusst zu machen wird eine der wesentlichen Aufgaben des regionalen Mobilitätsplans sein. Das vorrangige Ziel ist es, eine einheitliche und zusammenhängende Raumordnungs- und Verkehrspolitik im Bezirk Voitsberg zu realisieren.



Abbildung 1: Planungsraum Voitsberg

1.1 Zeitliche Abgrenzung

Regionale Verkehrskonzepte auf Bezirksebene wurden üblicherweise auf einen Planungshorizont von etwa 10 Jahren hin entwickelt. Diese 10-Jahresintervalle für Verkehrskonzepte haben sich in der Vergangenheit gut bewährt, da sich technische und gesellschaftliche Entwicklungen in solch überschaubaren Zeiträumen recht kontinuierlich verändert haben. Allerdings haben sich die Entwicklungen der Kommunikationstechnologie, aber auch der Fahrzeugtechnik seit einigen Jahren um Vieles beschleunigt.

Daher müssen diese veränderten Rahmenbedingungen bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsplans Eingang finden. Das bedeutet, dass sehr wohl die zu erreichenden Ziele für einen längeren Zeitraum festgeschrieben werden sollen, allerdings wird hinsichtlich der Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele von den Entscheidungsträgern in Zukunft mehr Flexibilität verlangt werden.

Für den regionalen Mobilitätsplan wird vorgeschlagen, einerseits die Ziele langfristig zumindest für die nächsten 20 Jahre festzuschreiben, die Maßnahmenvorschläge auf der anderen Seite jedoch für einen mittelfristigen Zeitraum von 10 Jahren zu entwickeln. Bei den Maßnahmen handelt es sich nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten um Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnah-

men für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr um Handlungsfelder im Sinne einer multimodalen Mobilität. Bei der Umsetzung der darauf basierenden Programme sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Wahl der Maßnahmen und des Zeitplans ist durchaus Flexibilität geboten.

1.2 Kurzdarstellung der inhaltlichen Bearbeitung

Zunächst fand eine Analyse der neuen Rahmenbedingungen (z.B. Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, externe Einflüsse wie Megatrends und ihre Entwicklungen), der internen Einflüsse (Verwaltung, Gemeindestruktur, EntscheidungsträgerInnen), von Änderungen der verkehrspolitischen Werthaltung und regionale Veränderungen (Soziodemografie, Wirtschaftsentwicklung...) statt. Auf dieser Basis wurde mit regionalen EntscheidungsträgerInnen und einer ExpertInnengruppe, bestehend aus den ErstellerInnen des Mobilitätsplans und MitarbeiterInnen der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark die bestehenden Kategorisierungen der Verkehrsnetze auf Plausibilität überprüft und falls erforderlich an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Basierend auf den neuen Rahmenbedingungen definiert das regionale Verkehrsleitbild Ziele und Leitsätze für die Themenbereiche Mobilität im gesamten Planungsraum.

Als Abschluss des regionalen Mobilitätsplans werden Strategien, Prioritäten und Handlungsfelder für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt, um eine Änderung des Modal-Splits im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung zu erreichen.

1.3 Prozessablauf

Der **Ablauf und die Vorgehensweise im Planungsprozess** zur Erstellung des regionalen Mobilitätsplanes sind grafisch dargestellt und mit einem entsprechenden Zeitplan versehen (siehe Abbildung 2).

Der Dialog mit VertreterInnen der Planungsregion und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark wurde im Zuge der Erstellung des regionalen Mobilitätsplanes als wesentliche Grundlage zur Entscheidungsfindung gesehen, d.h. die Funktionskonzepte, die Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen wurden in Planungsworkshops gemeinsam mit den Standortgemeinden festgelegt.

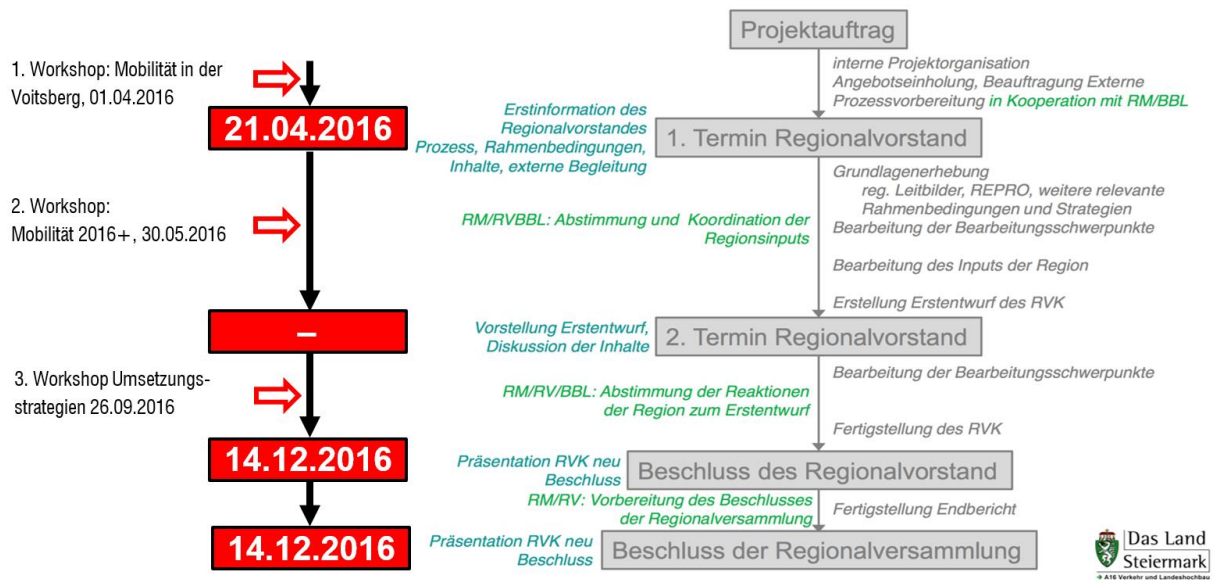


Abbildung 2: Ablaufplan RMP Teilregion Voitsberg – (Steirischer Zentralraum)

2 Ausgangslage und Regionalanalyse

Die Teilregion Voitsberg ist gemeinsam mit den Bezirken Graz und Graz-Umgebung Teil der Planungsregion Steirischer Zentralraum. Diese Planungsregion ist sowohl wirtschaftlich als auch hinsichtlich der Bevölkerung der maßgebliche Wachstumsraum in der Steiermark. Der Bezirk Voitsberg weist enge Verflechtungen mit der Kernstadt Graz und dessen Umland auf und zählt in den östlichen Randbereichen bereits zur prosperierenden funktionalen Stadtregion Graz. In den innerregionalen Zentrallagen und insbesondere in den Peripherielagen des Bezirkes Voitsberg selbst sind jedoch strukturelle Schwächen festzustellen, die sich in einer prognostizierten Bevölkerungsabnahme und einer nur schwachen wirtschaftlichen Entwicklung manifestieren. Es zeigen sich also unterschiedliche Entwicklungsdynamiken zwischen dem Bezirk Voitsberg einerseits und der Kernstadt Graz mit den wachsenden Umlandgemeinden andererseits.

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

Die stärksten verkehrlichen Verflechtungen (siehe Abbildung 3) bestehen vor allem innerhalb der Teilregion Voitsberg, sowie in Richtung Kernstadt Graz. Den Großteil der BerufspendlerInnen im Jahr 2013 stellen BinnenpendlerInnen im Bezirk (rund 11.100 Personen) sowie Ein- und AuspendlerInnen nach und von Graz (rund 5.800 Personen) dar. In die restliche Steiermark (ohne Graz) pendeln rund 3.200 Personen. Die Berufspendelbeziehung zwischen Voitsberg und Graz Umgebung spielt mit rund 2.300 Personen eher eine untergeordnete Rolle.

Beinahe vernachlässigbar sind Verflechtungen mit anderen Bundesländern mit rund 1.600 Pendlern.

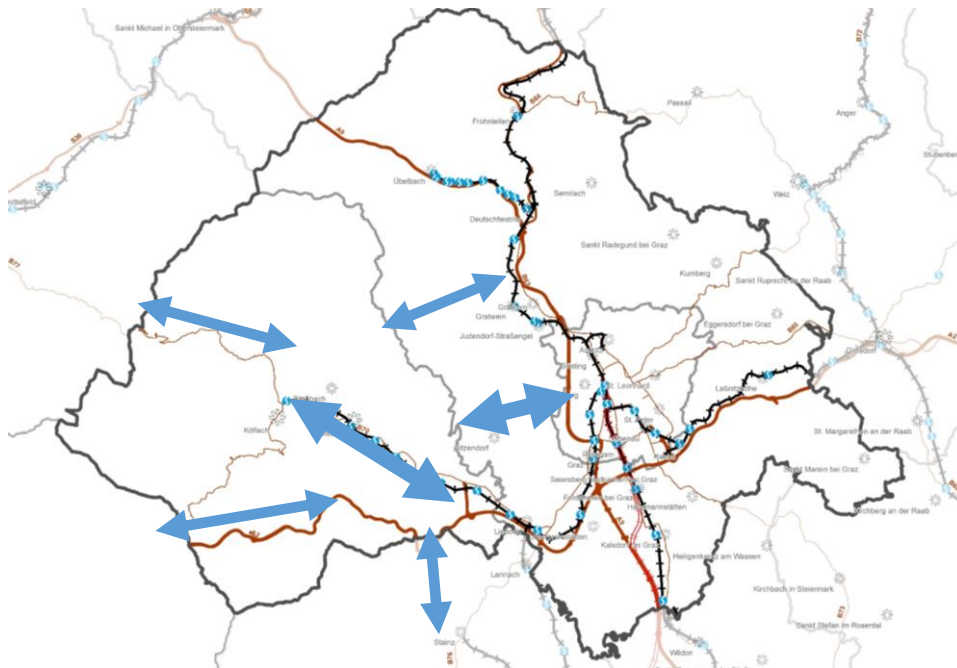


Abbildung 3: Das Planungsgebiet und die verkehrlichen Verflechtungen

2.1 RVK Graz und Graz Umgebung

Im Jahr 2010 wurde das direkt an die Teilregion Voitsberg angrenzende regionale Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung (RVK GGU, Bearbeitung: IBV-Fallast und Regionalentwicklung Tischler) beschlossen. Das regionale Verkehrsleitbild basierte auf folgenden Grundsätzen bzw. Schwerpunkten:

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

Die empfohlenen Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsträger basieren auf einem festgelegten Ziel-Modal-Split der erforderlich ist, damit die Anzahl der Überschreitung der maximalen Tagesmittelwerte der PM10 Belastung unter die zulässigen 21 fällt. Für den motorisierten Individualverkehr bedeutet das eine Verminderung der Emissionen aus dem Jahr 2008 auf rund 67 %, was trotz der vorhersehbaren Weiterentwicklung in der Motorentechnik und Entwicklung der Elektromobilität eine drastische Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bedeuten würde. Um die notwendige Verlagerung der Pkw-Verkehrsleistungen auf den Öffentlichen Verkehr erreichen zu können, ist in Graz eine Steigerung um 25 % und im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr eine Verdoppelung des Angebotes von S-Bahn, Straßenbahn und öffentlichen Buslinien erforderlich. Die Einhaltung der Umweltstandards macht somit einen massiven Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und eine ebenso große Reduktion des Anteils im motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Aufteilung der Verkehrsmittelanteile (Modal Split) erforderlich.

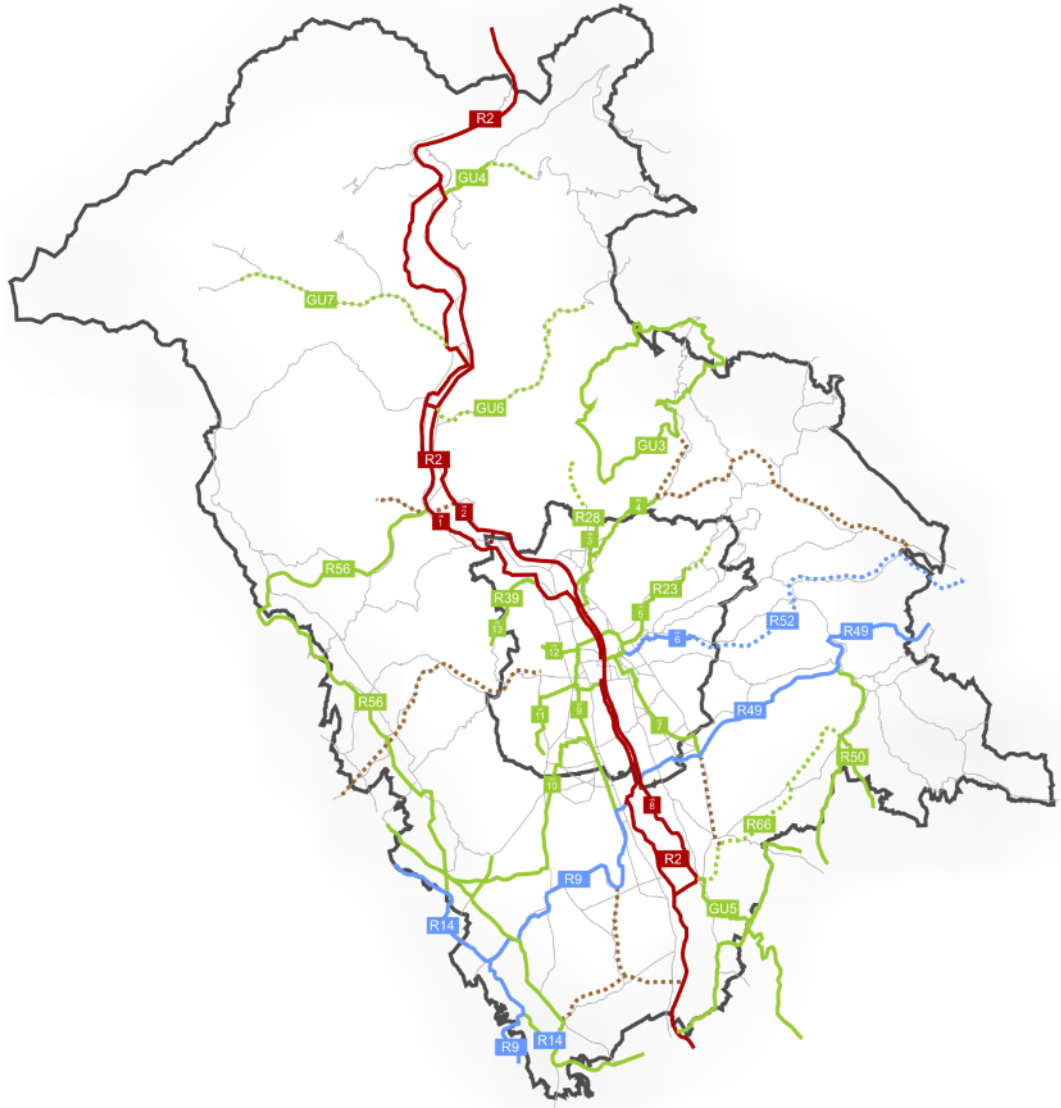


Abbildung 4: Kategorisierung des Radwegnetzes

Die Schaffung bzw. der Erhalt von direkten Wegverbindungen und die Erweiterung des Radwegnetzes für den Freizeitradverkehr auf den Alltagsradverkehr werden im nichtmotorisierten Individualverkehr aus dem Verkehrsleitbild abgeleitet. Die Schaffung von leistungsfähigen Hauptradrouten war im Rahmen der Erstellung der Radwegkategorien 2010 noch kein großes Thema, das von der Stadt Graz jedoch unmittelbar darauf angegangen wurde und in der zukünftigen Konzeption des stadtregionalen Radverkehrs eine wesentlich größere Rolle spielen wird.

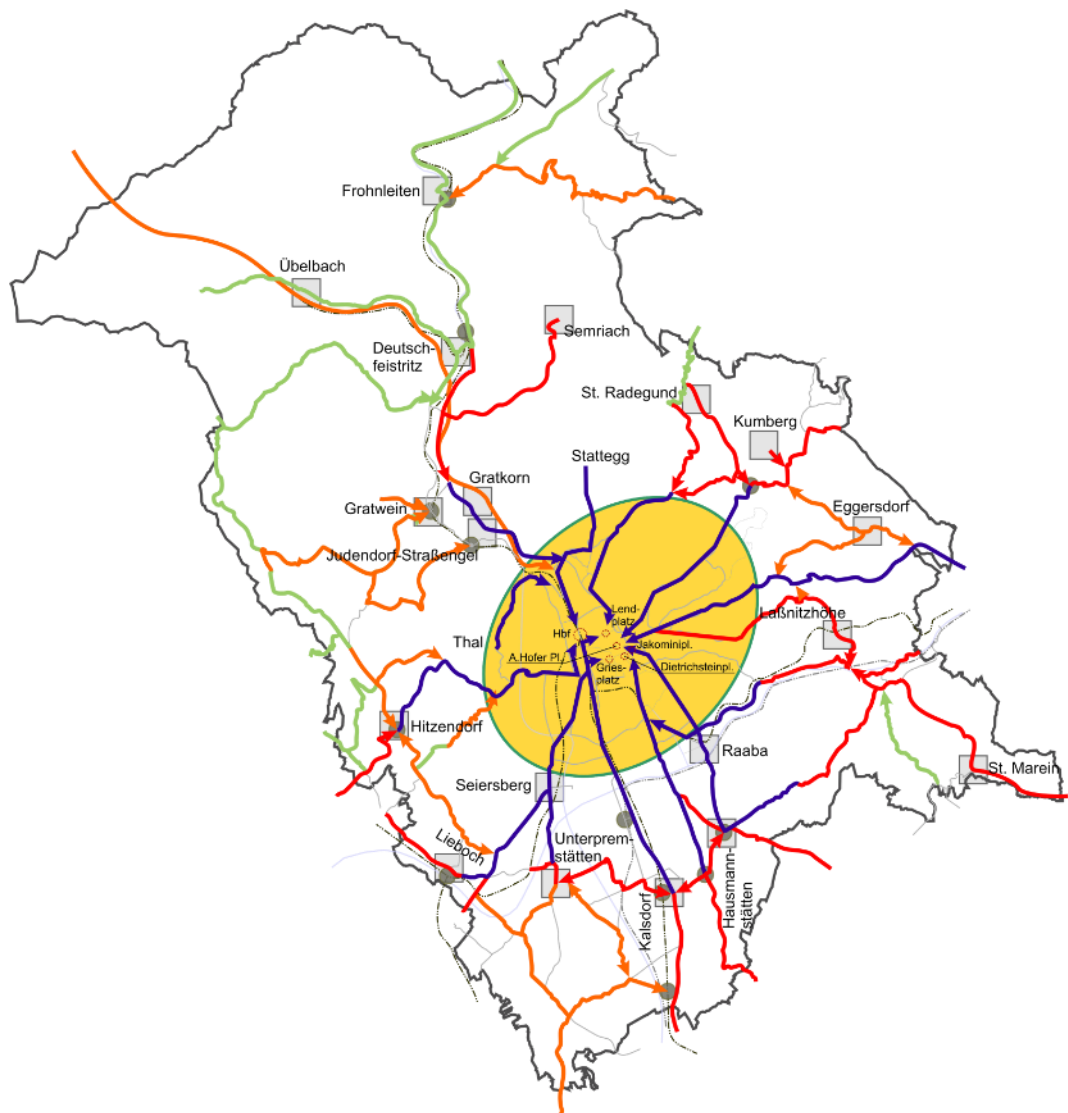


Abbildung 5: Kategorisierung der ÖV Achsen

Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sind massive Taktverdichtungen und Angebotsausweitungen als Maßnahmen unmittelbar mit der Einhaltung der Umweltstandards verbunden. Dies bedingt eine Weiterentwicklung der S-Bahn und einen Ausbau des städtischen und regionalen Busverkehrs. Eine Verbesserung der Verknüpfung von Regional- und Stadtverkehr und eine Verdichtung der ÖV-Knotenpunkte wird als essentiell beschrieben.

Beim wichtigen Thema der ÖV-Finanzierung ist jedoch noch keine Lösung in Sicht, auf deren Basis die entsprechenden öffentlichen Verkehre bestellt und für die Zukunft gesichert werden können.

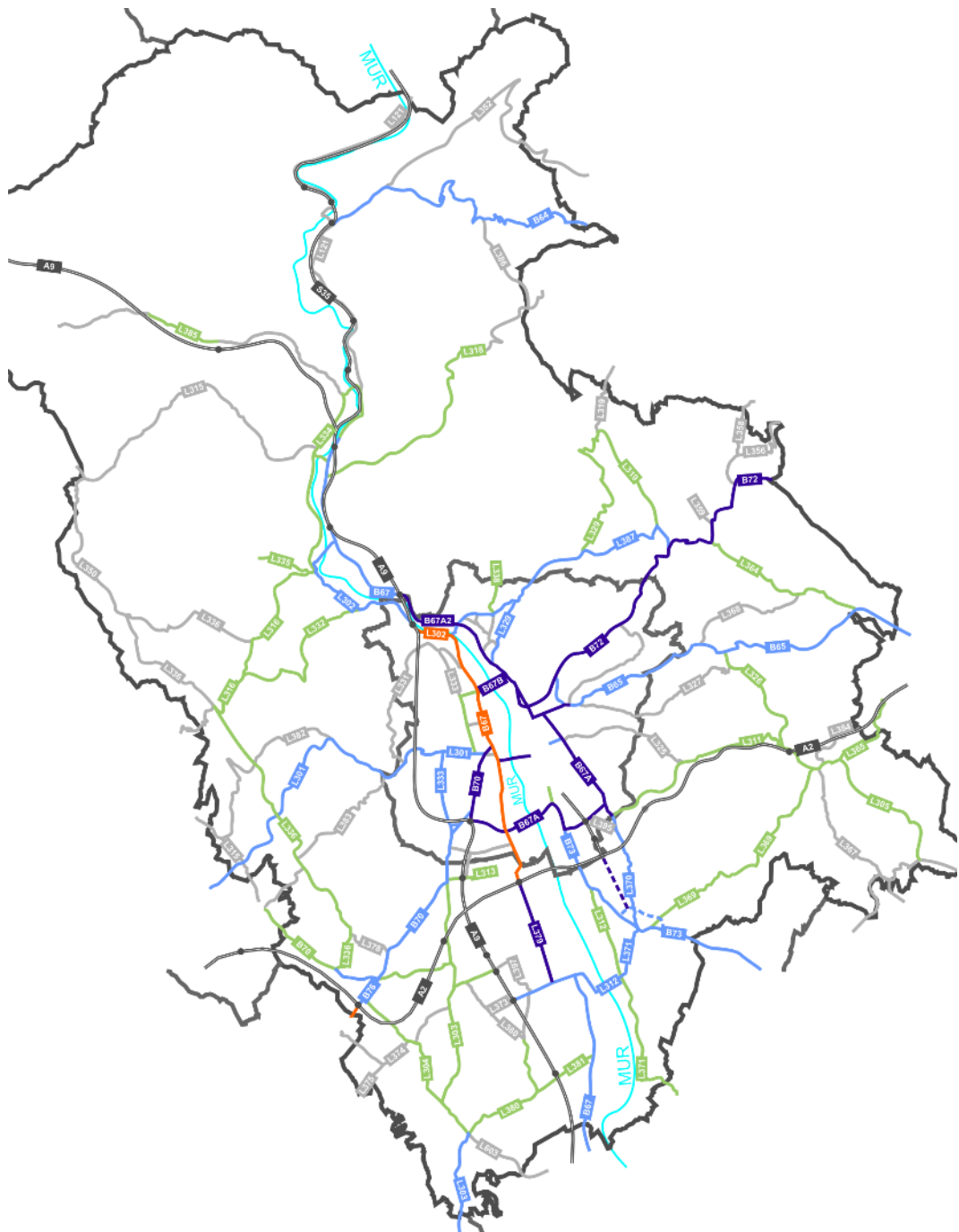


Abbildung 6: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

Die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr ist im Wesentlichen ausreichend. Handlungsschwerpunkte liegen bei der Errichtung des Südgürtels, der 2017 fertig gestellt wird, sowie die Umsetzung der A9 Begleitstraße, die Realisierung der Module 1-3 des Entwicklungskonzeptes GU Süd und die Errichtung der A2 Anschlussstelle Hart.

2.2 Raumordnungspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

2.2.1 Landesentwicklungsprogramm LEP 2009

Das Landesentwicklungsprogramm 2009 (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, A16, 2009) hat gemäß Erläuterungsbericht „...die anzustrebende räumlich-funktionelle Entwicklung des Landes darzustellen ...“

Dementsprechend definiert das LEP 2009 auch die Steirischen Planungsregionen, ihre Abgrenzung und generelle Funktion („... die erforderlichen Voraussetzungen für möglichst alle Daseinsgrundfunktionen ... wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bildung, Ver- und Entsorgung, soziale Kommunikation und Verkehr“). Die **Planungsregion Steirischer Zentralraum** wird in § 2 (2) festgelegt und besteht aus der Stadt Graz und den politischen Bezirken Voitsberg und Graz-Umgebung.

2.2.2 Landesentwicklungsleitbild LEB 2013

Das Landesentwicklungsleitbild (LEB) wurde am 18.04.2013 als zukunftsfähige räumliche Strategie zur Landesentwicklung von der Steiermärkischen Landesregierung beschlossen. Damit wurden verbindliche Richtlinien definiert, die nicht nur zur Positionierung regionalpolitischer Zielsetzungen der Steiermark nach außen dienen, sondern auch als Vorgabe für die Regionen der Steiermark, insbesondere bei der Erstellung der regionalen Entwicklungsleitbilder.

Das LEB geht von deutlichem Wachstum entlang von Entwicklungsachsen und einer damit verbundenen Urbanisierung aus. Mit der Graz-Köflacher-Bahn und der B 70 Packer Bundesstraße ist der Raum um Voitsberg und Köflach bereits jetzt gut an die Landeshauptstadt Graz angebunden. Weitere Ausbaumaßnahmen und Taktverdichtungen führen zu einer Stärkung der regionalen Erreichbarkeit.

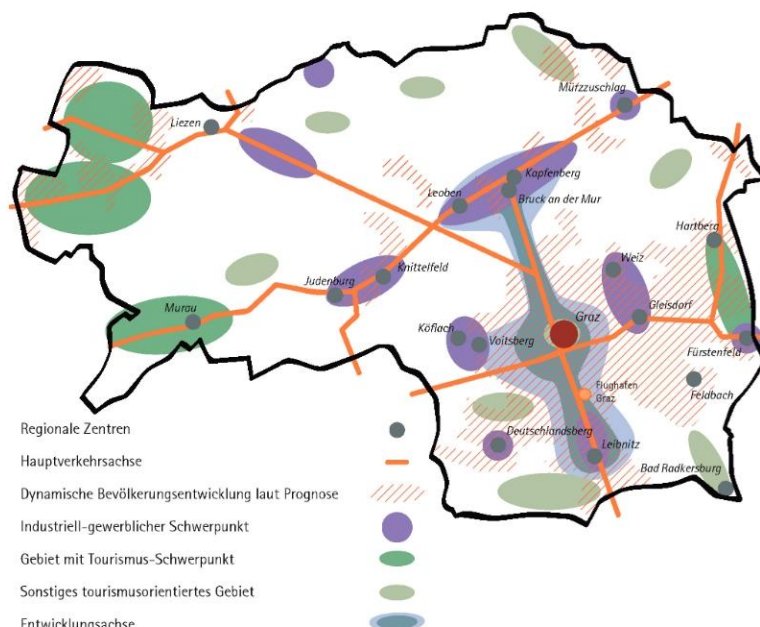


Abbildung 7: Strukturbild Steiermark (Quelle: Landesentwicklungsleitbild 2013)

2.2.3 Regionales Entwicklungsleitbild RELB 2014

Die Regionalversammlung der Planungsregion Steirischer Zentralraum hat das regionale Entwicklungsleitbild RELB 2014+ am 11.12.2014 beschlossen. Darin enthalten sind zukunftsfähige Visionen und gesamtregionale Strategien.

Als gesamtregionale Ziele wurden definiert:

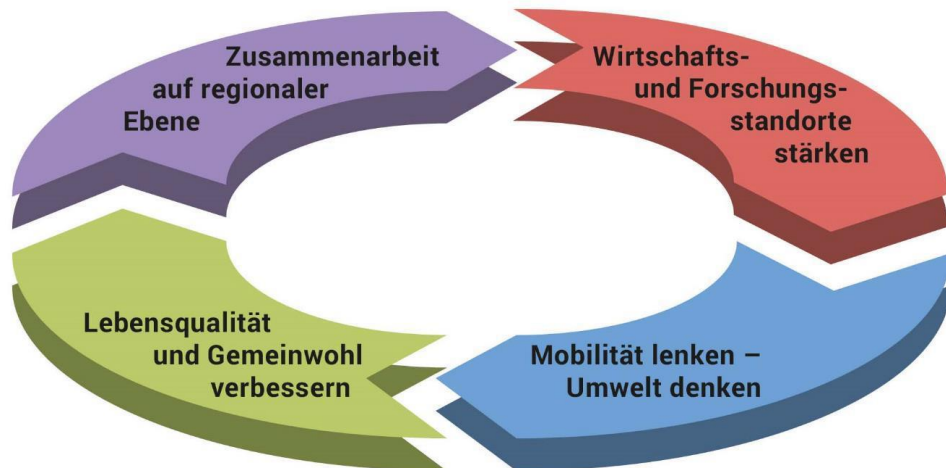
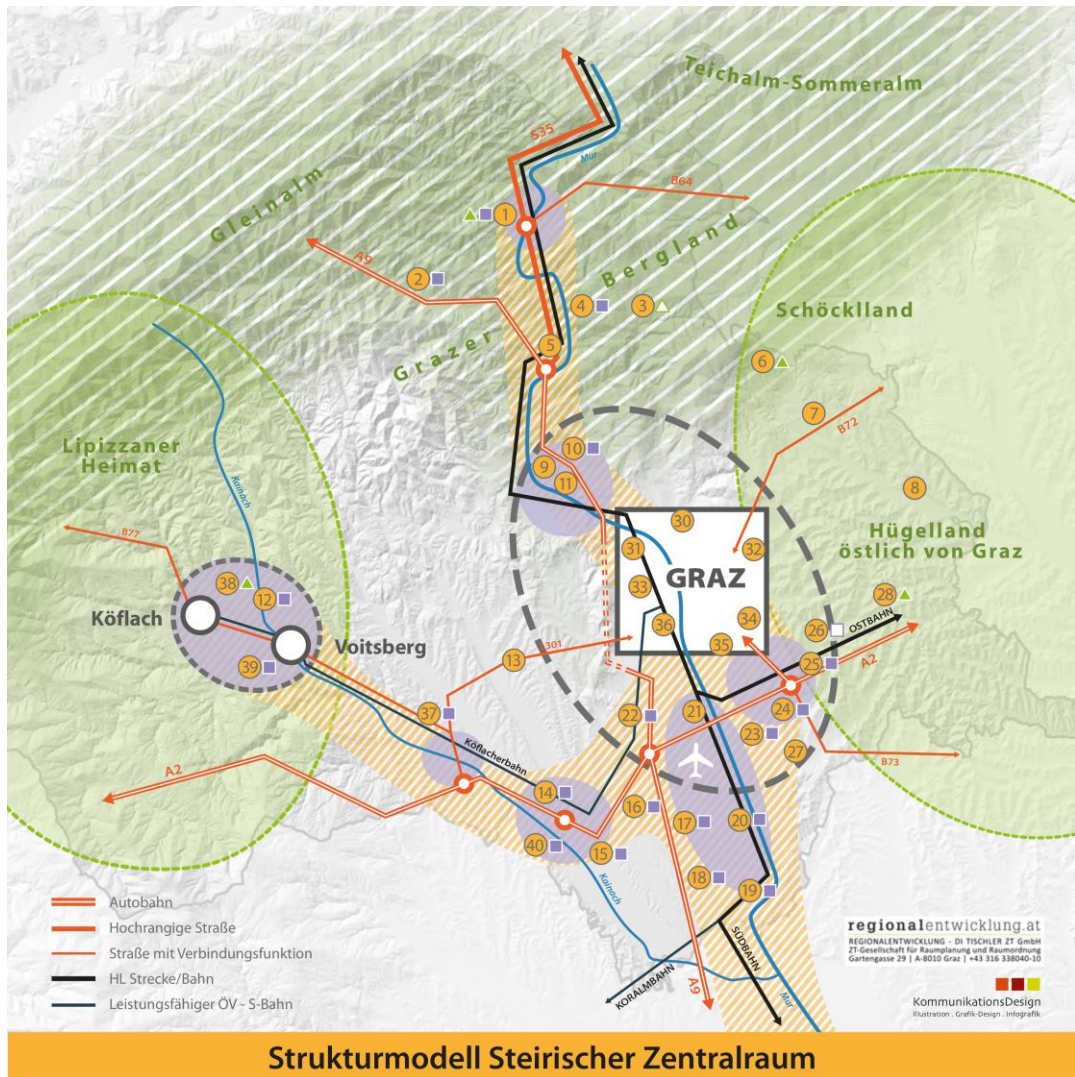


Abbildung 8: Gesamtregionale Ziele Steirischer Zentralraum, RELB 2014+

Diese regionalen Zielsetzungen wurden durch Strategien und Aktionsfelder definiert und werden im Rahmen von regionalen Leitprojekten sukzessive erarbeitet bzw. umgesetzt. Die Fortschreibung des regionalen Verkehrskonzeptes Graz/Graz-Umgebung bzw. die Erarbeitung eines regionalen Mobilitätsplanes für die Teilregion Voitsberg war bereits im RELB 2014 als konkretes Leitprojekt genannt.

Im **Strukturmodell** der Region Steirischer Zentralraum (erstellt im Rahmen des regionalen Leitprojektes „Regionales Entwicklungsleitbild 2014+Steirischer Zentralraum“) werden die regionalen und teilregionalen Zentren hinsichtlich ihrer Lage sowie die gesamtregionalen thematischen Schwerpunktsetzungen verdeutlicht:



Räumliche Entwicklungsziele		Festlegungen (REPRO)	
regional/überregional		Wohnstandorte/ Teilregionale Versorgungszentren	
	Kernstadt	23	Gössendorf
	Regionales Zentrum	24	Grambach
	Entwicklungsachse	25	Raaba
	Stadtrregionale Kooperationsräume	26	Hart bei Graz
	Industriell-gewerblicher Schwerpunkttraum	27	Hausmannstätten
	Bergregion Steirisches Randgebirge	28	Laßnitzhöhe
	LEADER Region	29	St. Marein bei Graz
kleinregional/lokal		30	Andritz
	Teilregionale Versorgungszentren/Wohnstandort	31	Gösting
	Industrie- und Gewerbestandort	32	Ries
	Tourismus Standort	33	Eggenberg
IST SOLL		34	St. Peter
		35	Liebenau
		36	Strassgang
		Industrie- und Gewerbestandorte	
		15	Dobl
		16	Unterpremstätten
		17	Zettling
		18	Wundschuh
		19	Wernsdorf
		40	Lannach

Abbildung 9: Strukturmodell Steirischer Zentralraum (Quelle: RELB 2014+ Steirischer Zentralraum, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)

2.2.4 Regionales Entwicklungsprogramm Steirischer Zentralraum REPRO 2016

Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung hat das regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) der Planungsregion Steirischer Zentralraum am 07.07.2016 beschlossen und definiert darin wesentliche Zielvorgaben für die räumliche Planung.

Vor allem die **zentralörtlichen Festlegungen** der regionalen und teilregionalen Zentren (siehe unten) wie auch die planlich erfassten **Vorrangzonen** für Industrie- und Gewerbe, Landwirtschaft, Rohstoffe sowie Grünzonen (siehe Regionalplan) sind für die zukünftige räumliche Entwicklung und verkehrliche Erschließung der Planungsregion von Bedeutung.

Gemäß Landesentwicklungsleitbild sind die Landeshauptstadt Graz als **Kernstadt** der Stadtregion Graz und im Bezirk Voitsberg die Städte Voitsberg und Köflach als **regionale Zentren** der Stadtregion Weststeiermark definiert.

Gemäß §4 des regionalen Entwicklungsprogrammes werden in der Gesamtregion 24 **Teilregionale Zentren** festgelegt, wovon nur **2** (namentlich Bärbach und Rosental an der Kainach) im Planungsraum des Bezirkes Voitsberg zu liegen kommen.

Die verschiedenen Vorrangzonen werden ebenso im regionalen Entwicklungsprogramm festgelegt (Abbildung 10)

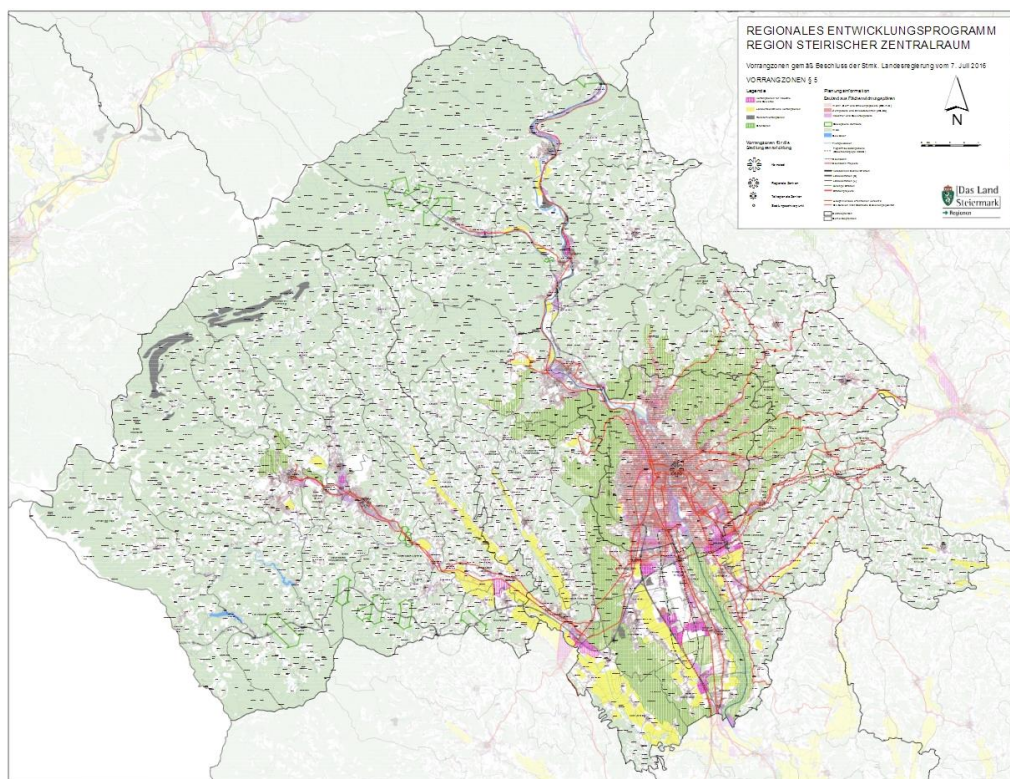


Abbildung 10: REPRO Region Steirischer Zentralraum: Übersicht Vorrangzonen (Quelle: Land Steiermark)

2.2.5 Regionsprofil: Kennzahlen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft

Aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten des Steirischen Zentralraumes ist der Osten der Region deutlich dichter besiedelt als die Ausläufer der Gebirgsregionen im Westen und Nord-Westen, wobei in der Landeshauptstadt natürlich am meisten Menschen leben. Der Bezirk Voitsberg hatte 2015 in Summe 51.702 Einwohner, Graz-Umgebung 147.097 und Graz 274.207 – die Gesamtregion somit 473.006 Einwohner. Der bereits deutliche Unterschied zwischen den Bezirken Voitsberg und Graz-Umgebung wird sich noch etwas verschärfen, da für Graz-Umgebung bis 2030 ein Bevölkerungsplus von 8,2 %, für Voitsberg eine Bevölkerungsabnahme um 3,3 % prognostiziert wird. Die Landeshauptstadt Graz wird weiterhin von deutlichen Bevölkerungsgewinnen (+18,1 %) profitieren.

Regionale Gewinner in der Einwohnerentwicklung bleiben Gemeinden mit Nähe zum Grazer Zentralraum sowie Gebiete entlang der bedeutenden Entwicklungsachsen Graz-Maribor und Graz Klagenfurt.

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigen ist im innerregionalen Vergleich die große Bedeutung der Landeshauptstadt abzulesen: im Bezirk Voitsberg gab es 2013 insgesamt 24.610 Erwerbstätige, im Bezirk Graz-Umgebung 74.713 und in Graz 124.673. Innerhalb des Bezirkes Voitsberg liegt hier der Schwerpunkt in der Stadtregion Weststeiermark mit Voitsberg und Köflach (gemeinsam über 8.500 Erwerbstätige).

Tabelle 1 Gemeindedaten Bezirk Voitsberg

* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark

** Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria

Bezirk Voitsberg	Bevölkerung 2015*	Bevölkerungsprognose 2030*	Bevölkerungsentwicklung in %	Erwerbstätige **
Bärnbach	5.631	5.649	+0,3	2.599
Edelschrott	1.773	1.559	-12,1	900
Geistthal-Södingberg	1.617	1.399	-13,5	875
Hirschegg-Pack	1.049	854	-18,6	554
Kainach bei Voitsberg	1.679	1.526	-9,1	868
Köflach	10.093	9.404	-6,8	4.352
Krottendorf-Gaisfeld	2.417	2.426	+0,4	1.225
Ligist	3.228	3.105	-3,8	1.640
Maria Lankowitz	2.923	2.732	-6,5	1.459
Mooskirchen	2.188	2.460	+12,4	1.105
Rosental an der Kainach	1.680	1.572	-6,4	774
Sankt Martin am Wöllmißberg	810	750	-7,4	420
Söding-St. Johann	4.049	4.313	+6,5	2.027
Stallhofen	3.128	3.096	-1,0	1.596
Voitsberg	9.437	9.147	-3,1	4.216
Summe Bezirk	51.702	49.992	-3,3	24.610

Tabelle 2 Gemeindedaten Bezirk Graz-Umgebung

* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark

** Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria

Bezirk Graz-Umgebung	Bevölkerung 2015*	Bevölkerungsprognose 2030*	Bevölkerungsentwicklung in %	Erwerbstätige **
Deutschfeistritz	4.211	4.184	-0,6	2.110
Dobl-Zwaring	3.423	3.781	+10,5	1.749
Eggersdorf bei Graz	6.467	6.640	+2,7	3.319
Feldkirchen bei Graz	5.840	6.502	11,3	2.919
Fernitz-Mellach	4.610	5.191	12,6	2.445
Frohnleiten	6.698	6.309	-5,8	3.342
Gössendorf	3.837	4.463	+16,3	2.007
Gratkorn	7.791	8.497	+9,1	3.828
Gratwein-Straßengel	12.786	13.635	+6,6	6.468
Hart bei Graz	4.538	5.191	+14,4	2.282
Haselsdorf-Tobelbad	1.353	1.393	+3,0	700
Hausmannstätten	2.988	3.304	+10,6	1.537
Hitzendorf	6.905	7.155	+3,6	3.637
Kainbach bei Graz	2.720	3.051	+12,2	1.103
Kalsdorf bei Graz	6.183	7.214	+16,7	3.178
Kumberg	3.728	4.088	+9,7	1.964
Laßnitzhöhe	2.690	2.811	+4,5	1.380
Lieboch	4.866	5.585	+14,8	2.460
Nestelbach bei Graz	2.669	2.749	+3,0	1.375
Peggau	2.201	2.261	+2,7	1.049
Premstätten	5.692	7.005	+23,1	2.847
Raaba-Grambach	4.029	4.756	+18,0	2.101
Sankt Bartholomä	1.379	1.393	+1,0	732
Sankt Marein bei Graz	3.580	3.692	+3,1	1.978
Sankt Oswald bei Planken-	1.214	1.253	+3,2	639
Sankt Radegund bei Graz	2.063	2.037	-1,3	1.020
Seiersberg-Pirka	10.699	11.588	+8,3	5.579
Semriach	3.327	3.575	+7,5	1.639
Stattegg	2.795	3.017	+7,9	1.354
Stiwoll	725	728	+0,4	375
Thal	2.265	2.285	+0,9	1.109
Übelbach	1.982	2.064	+4,1	989
Vasoldsberg	4.418	4.765	+7,9	2.200
Weinitzen	2.602	2.788	+7,1	1.290
Werndorf	2.278	2.540	+11,5	1.200
Wundschuh	1.545	1.705	+10,4	809
Summe Bezirk	147.097	159.197	+8,2	74.713

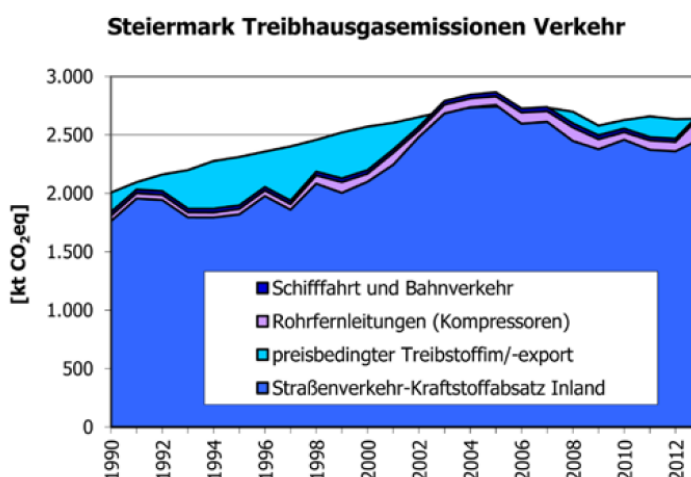


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsemissionen in der Steiermark (Zeitraum 1990 bis 2013) Quelle: Klimaschutzbericht 2014

Neben den Emissionen des Straßenverkehrs werden im Verkehrsbereich auch jene des Bahnverkehrs, der Schifffahrt, des militärischen Verkehrs sowie des Transports in Rohrfernleitungen hinzugerechnet. Seit 2005 ist im Straßenverkehr eine Stagnation bei den THG-Emissionen festzustellen. Insgesamt wurden im Jahr 2013 gegenüber 2005 um 0,3 Mt CO₂eq weniger emittiert. Um jedoch im Verkehrsbereich eine nachhaltige Trendumkehr erreichen zu können, ist es notwendig, den Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität (Fußgänger und Radverkehr) weiter zu forcieren.

Wie hoch das bestehende Potenzial dafür ist, zeigt die Tatsache, dass rund 40% der Wege, die in der Steiermark mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer als 5 km sind. Hier gilt es Anreize für aktive Mobilitätsformen zu schaffen (wie Radfahren oder zu Fuß gehen) und vermehrt neue Technologien für effiziente und klimaschonendere Fahrzeuge einzusetzen. Auch ist eine gezielte Information und Bewusstseinsbildung der steirischen Bevölkerung notwendig, um eine nachhaltige Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu erreichen.

Im Bereich Anpassung an den Klimawandel steht vor allem die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. In Zukunft ist mit steigenden Temperaturen und vermehrt mit extremen Wetterereignissen wie Starkniederschlägen zu rechnen. Die Maßnahmen in der „Klimawandel-Anpassungs-Strategie 2050“ zielen genau darauf ab, sich an diese geänderten klimatischen Rahmenbedingungen anzupassen, die gefährdete Infrastruktur zu sichern und damit die steirische Verkehrsinfrastruktur klimafitter zu machen.

Die aktuellen Strategien zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung, sowie der Stand der Umsetzung können auf www.technik-steiermark.at unter dem Bereich „Klimaschutz und –anpassung“ abgerufen werden.

2.4 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Die Mobilitätsplanung einer Region ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die nur zu einem Teil im Verantwortungsbereich der regionalen Entscheidungsträger selbst liegen. Externe Einflüsse

können von einer Region kaum maßgeblich beeinflusst werden. Umso wichtiger ist es deshalb, diese externen Rahmenbedingungen aufzuzeigen, zu analysieren und zu erkennen, welche Handlungsspielräume sich für die Region daraus ergeben.

Diese Handlungsspielräume bestmöglich zur Erreichung der eigenen Ziele auszuschöpfen und falls erforderlich, externe Rahmenbedingungen auch bestmöglich zu beeinflussen ist dann Aufgabe der Politik und Verwaltung.

2.4.1 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Verwaltung

Das **Weißbuch Verkehr** der EU beschreibt die Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraumes bis 2050. Nach diesen Zielvorgaben richten sich Legislativvorschläge und andere Initiativen der Europäischen Kommission. Es handelt sich um ein Strategiepapier mit definierten Zielen und Fristen für deren Umsetzung. Die wichtigsten Ziele darin sind die Dekarbonisierung des Verkehrs (Verminderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen) und die Verlagerung des Straßenverkehrs auf umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsmittel insbesondere im Zusammenhang mit der Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und umweltfreundlicher Stadt- und Pendelverkehre. Auch wenn sich das Weißbuch vor allem auf die internationalen Achsen und den urbanen Raum bezieht, sind die wichtigen Grundsätze der europäischen Verkehrspolitik auf Regionen anzuwenden.

Im **transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T)** wurden 9 prioritäre Verkehrskorridore definiert, die bis 2030 die TEN Standards erfüllen und damit das übrige Grundnetz höchstwertig ergänzen sollen. Ziel dieser Korridore ist die Verbesserung der Handelsbeziehungen aller EU Mitgliedsstaaten.

Im Planungsraum befindet sich die A2 Südbahn, die gemeinsam mit den außerhalb des Planungsraums liegenden Hauptverkehrsträgern Südbahn, Koralmbahn und A9 Pyhrnautobahn Teile des Kernnetzes und des Baltisch-Adriatischen Korridors sind. Aufgrund der bis in den Planungsraum ausstrahlenden verkehrlichen Wirkung dieser internationalen Anbindungen müssen sie aber ebenfalls mitbetrachtet werden.

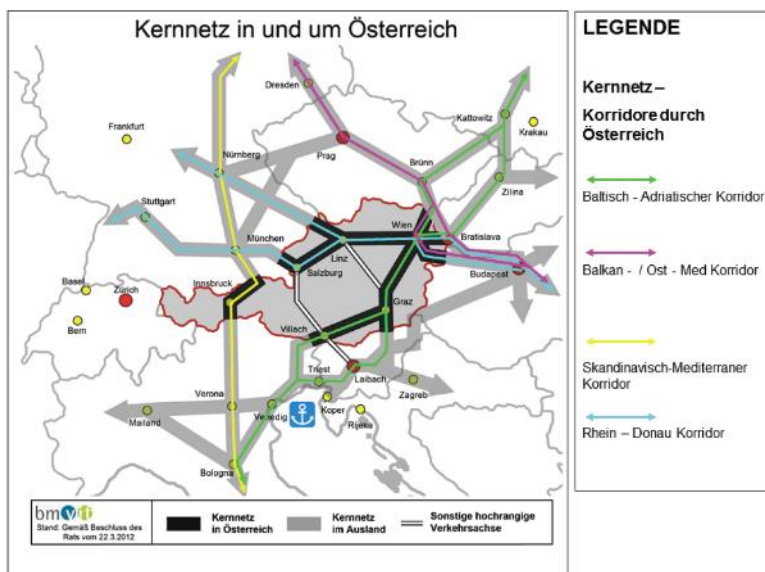


Abbildung 13: Kernnetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016

Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025 wurden im **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2012) formuliert. Als wichtige Ziele werden „Mobilität sozialer gestalten“, „Verkehr sicherer machen“, „Verkehr umweltfreundlicher machen“ und „Verkehr effizient organisieren“ genannt. Als wichtiges Infrastrukturprojekt mit Konnex zum Planungsraum wird die Koralmbahn Graz-Klagenfurt genannt (Abbildung 14).

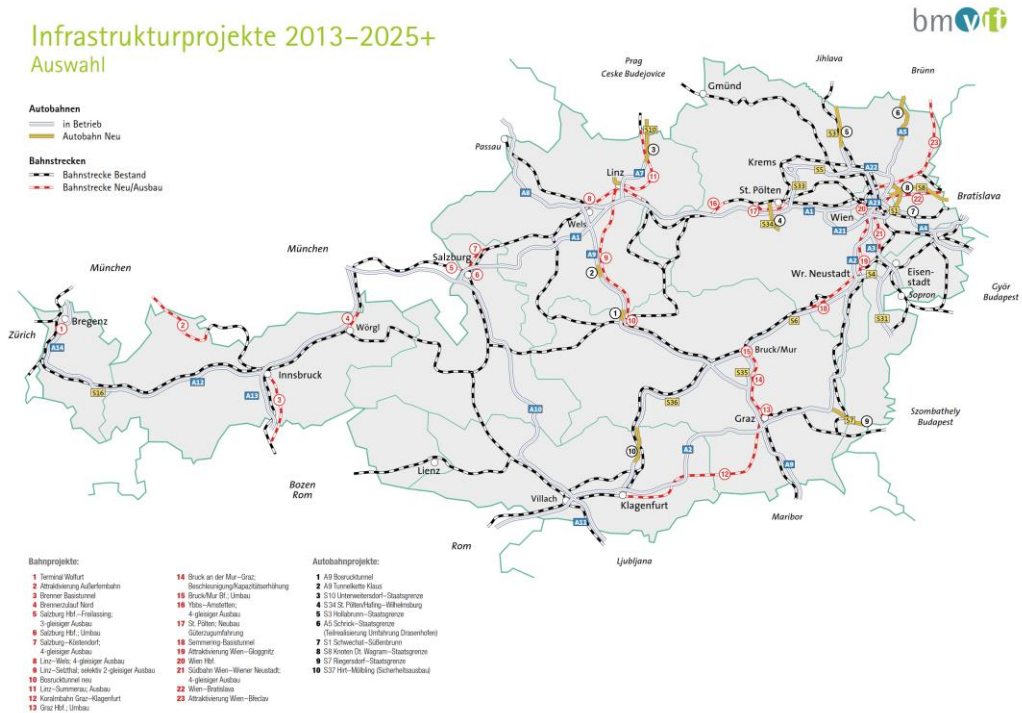


Abbildung 14: Infrastrukturprojekte 2013-2025+, Quelle bmvt 2013

In der **Verkehrsprognose Österreich 2025+** wird in verschiedenen Szenarien die österreichweite Verkehrsentwicklung dargestellt. Die darin erfolgte fundierte Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage bildet die Grundlage für alle weiteren Infrastrukturplanungen des Bundes. In den Szenarien spielt die Frage nach den Umweltauswirkungen und eine Verschiebung des Modal Splits in Richtung Schienenverkehr eine große Rolle.

Mit dem **Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020** wird naturgemäß eine Reduktion der Unfallzahlen und Verringerung der Unfallfolgen verfolgt.

In Bezug auf die österreichweit einheitliche Definition von Mindestbedienstandards im Öffentlichen Verkehr hat die LandesverkehrsreferentInnenkonferenz bundesweit **ÖV-Mindestangebote im regionalen Busverkehr** festgelegt und für verbindlich erklärt. Dabei wurden ÖV-Bediensstandards für Siedlungskerne zum nächsten ÖV-Knoten, dem nächsten regionalen Zentrum bzw. dem nächsten überregionalen Zentrum definiert (siehe Tabelle 4). Das Mindestangebot wurde für Werkzeuge von Montag bis Freitag (auch während der Ferien) festgelegt.

Tabelle 4: Bundesweite ÖV-Standards (Quelle: Abteilung 16)

Siedlungskerngröße	Empfohlenes Mindestangebot in Kurspaaren pro Werktag zum nächsten			Nachfrageabhängiges Mindestangebot in Kurspaaren / Werktag zum nächsten		
	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum	ÖV-Knoten	reg. Zentrum	überreg. Zentrum
ab 251 EW	-	-	-	4	-	-
ab 501 EW	4	-	-	-	6	-
ab 1.001 EW	-	6	-	-	8	6
ab 2.501 EW	-	8	-	-	13	8
ab 5.001 EW	-	-	13	-	-	13

Im Jahr 2008 wurde mit dem **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark bewegen soll. Die Grundpfeiler des Gesamtverkehrskonzeptes sind:

- Politischer Konsens für ein zukunftsfähiges System
- Überregionale, Ressourcen schonende Gesamtplanung
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark
- Sicherung der Mobilität für alle Menschen der Steiermark
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit
- Bewusstes Unterstützen der öffentlichen Verkehrsmittel, und des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schaffung eines umwelt- und sozialverträglichen sowie volkswirtschaftsförderlichen Gesamtverkehrssystems

In Anlehnung an das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm bildet eine dreisäulige Strategie die Basis für das **Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020**: „Bewusstseinsbildung und Mobilitätserziehung“, „Legislative und Überwachung“ und „Infrastruktur“. Als Schwerpunkte werden die Reduzierung der Risikobereitschaft, die Stärkung der Eigenverantwortung, die interdisziplinäre Zusammenarbeit zur Erhöhung der Wirkung bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen im Straßenverkehr und die Schaffung einer Verkehrskultur gesetzt, mit dem Ziel, die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr um 50 %, die der Schwerverletzten um 40 % und die Unfälle mit Personenschaden um 20 % zu reduzieren.

Mit der **Radstrategie Steiermark** wird der Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer zukunftsfähigen, aktiven und multimodalen Mobilität in der Steiermark gestärkt.²

Für die dünn besiedelten Bereiche von Voitsberg sind zur Verbesserung der Erreichbarkeit als Ergänzung zum linienhaften Öffentlichen Verkehr flexible Bedienungsformen erforderlich. Zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs abseits des konzessionierten Linienverkehrs befindet sich derzeit die **Mikro ÖV Strategie** des Landes Steiermark in Ausarbeitung, die bis Ende 2016 vorliegen soll.

2.4.2 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber

Die Graz-Köflacher Bahn hat mit dem **GKB Weißbuch 2025+** eine langfristige Strategie, mit skalierbaren Zielen entwickelt. Betrachtet wurden die GKB-Strecken Graz-Köflach und Lieboch-Wies/Eibiswald mit einer Netzlänge von rund 91 km und den S-Bahn Linien S7, S6 und S61. Beurteilt wurde ein Maßnahmenpool mit einem Umsetzungshorizont in drei Etappen, Etappe 1 bis 2025, Etappe 2 bis 2035 und Etappe 3 bis 2040. Wobei für die Etappen 2 und 3 eine zusätzliche Unterscheidung in Variante Diesel bzw. Elektrisch vorgenommen wurde.

Das Maßnahmenpaket zielt auf eine Erhöhung der Fahrgastzahlen im schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr ab. Im Sinne einer Gesamtoptimierung zur Kapazitätserhöhung und Beschleunigung der zumeist eingleisigen Eisenbahnstrecken und Attraktivierung der Verkehrsstationen (Haltestellen und Bahnhöfe) kann dies durch Adaptierung von Eisenbahnkreuzungen, Bahnhofsumbauten, Geschwindigkeitsanhebungen, Verschieben, Zusammenlegung bzw. Auflassung von Haltestellen, zweigleisigen Ausbau und durch Elektrifizierung erreicht werden. Bei Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen kann fast von einer Verdoppelung des ÖV-Anteils im Modal Split ausgegangen werden. Im Bereich von Voitsberg erhöht sich der ÖV-Anteil bei einem Vollausbau von 13 % auf 18 %. Bei den Fahrgastzahlen könnte damit eine Steigerung von bis zu 123 % erreicht werden.

² Vgl.: Radstrategie Steiermark 2025, Land Steiermark (Hrsg.) (2016); Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

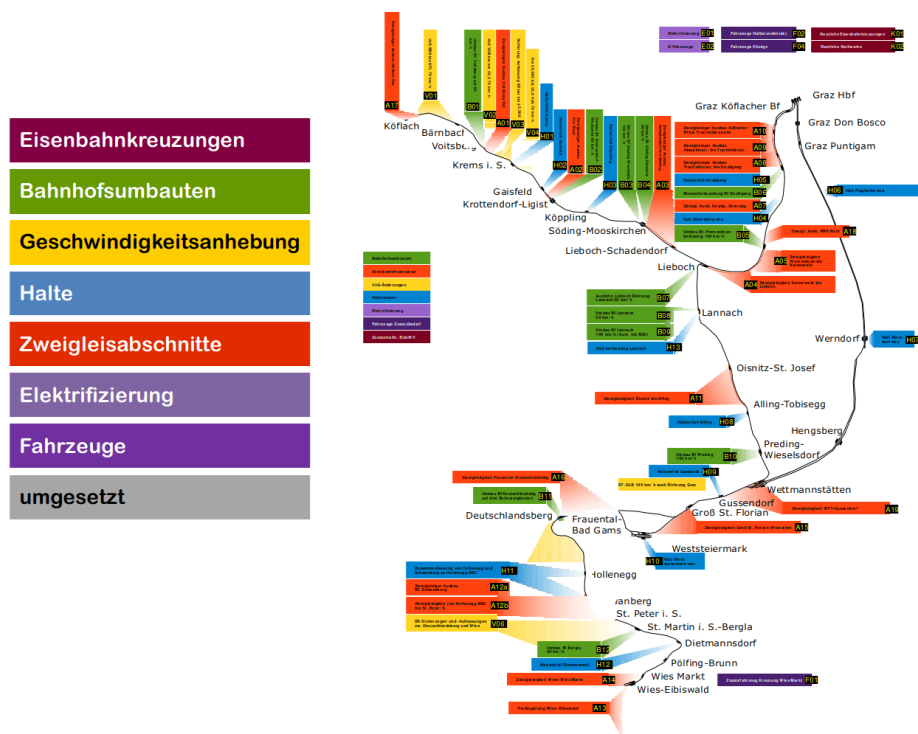


Abbildung 15: Maßnahmenpool Weißbuch GKB 2025+; Quelle: Vortrag GKB Weißbuch Infrastruktur 2025+, Fellendorf, Veit, 25.2.2016

Die **Ausbaustrategie der ÖBB** wurde im Einvernehmen mit dem BMVIT im Zielnetz 2025+ festgelegt. Damit liegt ein umfassendes Gesamtkonzept inklusive konkreter Umsetzungsschritte für die Bahninfrastruktur vor. Als vorrangige Ziele werden die Stärkung der Marktposition, die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und die Weiterentwicklung der Sicherheit definiert. Die Maßnahmen daraus befinden sich zwar nicht direkt im Planungsraum (siehe Abbildung 16), aufgrund der bis in den Planungsraum reichenden verkehrlichen Wirkung sind diese dennoch relevant. Insbesondere die Kapazitätsausweitungen auf der Südbahn und die Fertigstellung der Koralmbahn werden nicht nur entlang dieser Korridore bemerkbar sein, sondern auch zu einer Verbesserung der regionalen, nationalen und der internationalen Erreichbarkeit von Voitsberg führen.

2.5 Entwicklungen – Trends – Visionen

Wie Beobachtungen der Vergangenheit zeigten, entwickeln sich Raumnutzung und Mobilität auch ohne steuernde Maßnahmen weiter. Diese ungesteuerten Entwicklungen laufen allerdings in vielen Fällen entgegen den Vorstellungen und Werthaltungen der Gesellschaft.

Mit Maßnahmen lange zu warten bzw. überhaupt nichts zu tun, heißt also keineswegs Stillstand, sondern bedeutet, einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Der Trend ist in den meisten Fällen eine schlechte Option für eine zielbewusste Planung, der im ungünstigsten Fall ist eine Verschlechterung der Erreichbarkeit mit sich zieht. Damit verliert die Region im Wettbewerb mit anderen Regionen an Attraktivität.

Nichtstun ist also auch eine Entscheidung, auch wenn dies vielen EntscheidungsträgerInnen nicht bewusst ist.

Ein verzögertes Gegensteuern gegen den Trend erfordert dann viel größere Anstrengungen und in den meisten Fällen auch noch unpopulärere Entscheidungen als eine gleichmäßige Umsetzung zielorientierter Maßnahmen über einen definierten und vereinbarten Zeitraum. Solche Schritte sind leichter zu kommunizieren, die Akteure in einer Region können sich auf solche vorhersehbaren Maßnahmen und die dadurch veränderten Rahmenbedingungen (Wohnumfeld, Arbeitsplatzentwicklung, Mobilitätsangebote usw.) rechtzeitig einstellen.

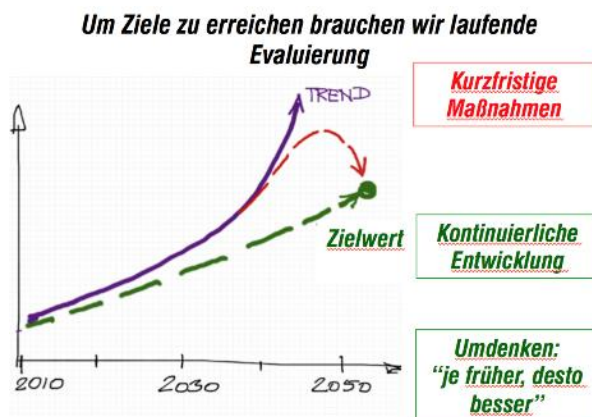


Abbildung 18: Trendkorrektur zur Zielerreichung

2.6 Bestandsanalyse

Die Analyse und Bewertung des regionalen Mobilitätsangebots der Teilregion Voitsberg stellt für die im Rahmen des regionalen Mobilitätsplans abgeleiteten Ziele und Strategien eine weitere Grundlage dar. Ziel ist es – neben der Bestandsanalyse des bestehenden Mobilitätsverhaltens – fachliche Auswertungen und Betrachtungen unter Einbezug von regionalen ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen vorzunehmen, um damit regionale Bedürfnisse zu erfassen und zu dokumentieren. Die Evaluierung der Ansprüche hinsichtlich Mobilität und an die Infrastruktur erfolgt daher in einem mehrstufigen, interdisziplinären Ansatz.

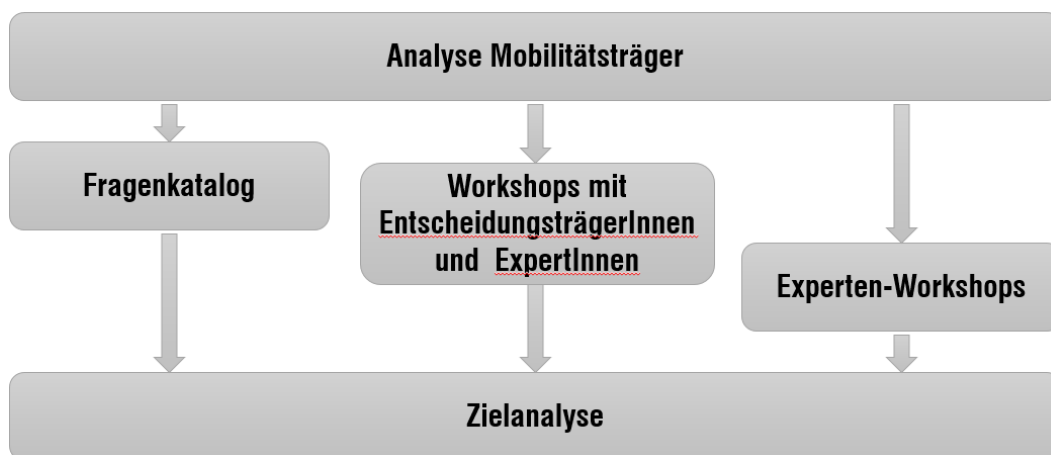


Abbildung 19: Übersicht mehrstufige Bearbeitung

2.6.1 Analyse Mobilitätsträger

Anhand der Visualisierung der Berufspendelbeziehungen der Bezirkshauptstadt Voitsberg lassen sich die Anforderungen an die Mobilitätsträger verdeutlichen.

Wie in Abbildung 20 ersichtlich ist, bestehen für Voitsberg enge Verflechtungen für den Verkehrszweck Berufspendler mit der Kernstadt Graz und den restlichen Gemeinden im Bezirk. Mit den politischen Nachbarbezirken Deutschlandsberg und Graz Umgebung gibt es Pendelströme nur in wesentlich geringerem Ausmaß.

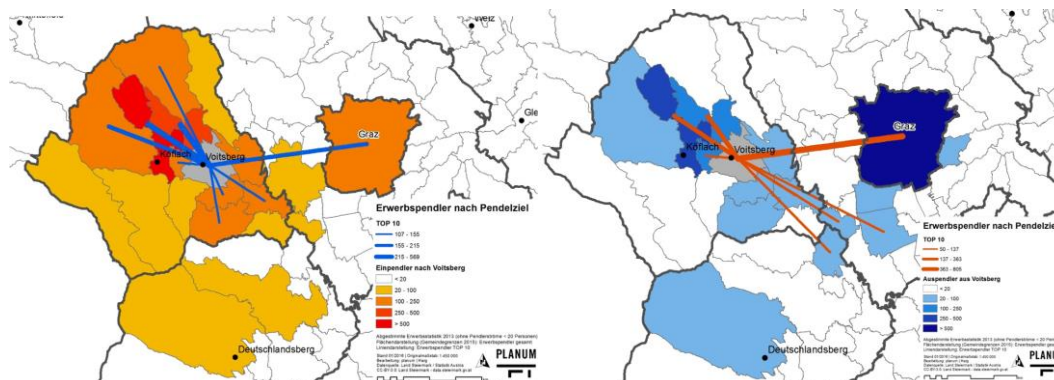


Abbildung 20: Ein- und Auspendler nach und von Voitsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013, eigene Darstellungen)

Die grobe Auswertung der Pendlerströme und der Bevölkerungsentwicklung im Vergleichszeitraum 2001-2013 bzw. der Prognose bis 2030 lassen erkennen, dass für den politischen Bezirk Voitsberg zwar mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen ist, die Zahl der Pendler aber auf annähernd gleichem Niveau verbleibt.

Tabelle 5: Auswertung Pendlerdaten für den politischen Bezirk Voitsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013)

PendlerInnen	2001	2013	2015	2030
<u>BinnenpendlerInnen</u> Bezirk Voitsberg	12.133	11.090	-	-
<u>AuspendlerInnen</u> VO → Graz	4.808	5.092	-	-
<u>AuspendlerInnen</u> VO (Stmk ohne Graz)	2.462	2.568	-	-
<u>EinpendlerInnen</u> Graz → VO	415	657	-	-
<u>EinpendlerInnen</u> VO (Stmk ohne Graz)	812	641	-	-
Bevölkerungsdaten	2001	2013	2015	2030
Bevölkerung Bezirk Voitsberg	53.600	51.700	51.700	50.000

Während der Anteil der BinnenpendlerInnen geringer wird, steigt insgesamt die Anzahl der Ein- und AuspendlerInnen. Dies bedeutet unter anderem, dass sich die Reiseweiten der ArbeitspendlerInnen erhöhen und damit die Herausforderungen an die Infrastruktur und an das Mobilitätsangebot steigen. In diesem Zusammenhang werden neben anderen hier nicht dargestellten Einflüssen nachfolgend das derzeitige Angebot bzw. die Rahmenbedingungen der einzelnen Mobilitätsträger analysiert.

Fuß- und Radverkehr

Rund 21 % aller täglichen Wege in der Steiermark werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt³, wobei zwischen zielorientierten Alltagswegen und wegorientierten Freizeitverkehren unterschieden wird. Dabei bestehen speziell für den Alltagsverkehr Defizite in der vorhandenen Infrastruktur. Lücken im Fuß- und Radwegenetz, zu schmale Geh- und Radwege oder schlechter Allgemeinzustand der Infrastruktur können hier genannt werden. Als Teil einer modernen Mobilitätsplanung ist der Fokus daher vermehrt auf die alltäglichen Verkehre zu legen, um bestehende Potenziale zu realisieren und die positiven Effekte hinsichtlich Umwelt-, Klima- und Ressourcenschonung sowie die Gesundheit der MobilitätsteilnehmerInnen zu fördern.

Um das Potenzial des Fuß- und Radverkehrs im zielorientierten Alltagsverkehr zu verdeutlichen, zeigen die nachfolgend dargestellten Erreichbarkeiten rund um den Bahnhof Söding die verschiedenen Einzugsbereiche an Hauptwohnsitzen und die daraus ableitbaren Potenziale für den Radverkehr. Während innerhalb eines Zeitbudgets von 10 Minuten nur 428 Wohnsitze zu Fuß (4 km/h) erreicht werden können, steigert sich diese Zahl bei einer mittleren Fahrradgeschwindigkeit von 15 km/h auf rund 2.531 Hauptwohnsitze und bei Zugrundelegung höherer Fahrradgeschwindigkeiten

^{3,4} (in) Land Steiermark (Hrsg.) (2016) Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

(22 km/h), die unter Nutzung eines E-Bikes leicht erreicht werden können, auf knapp 3.678 Hauptwohnsitze.

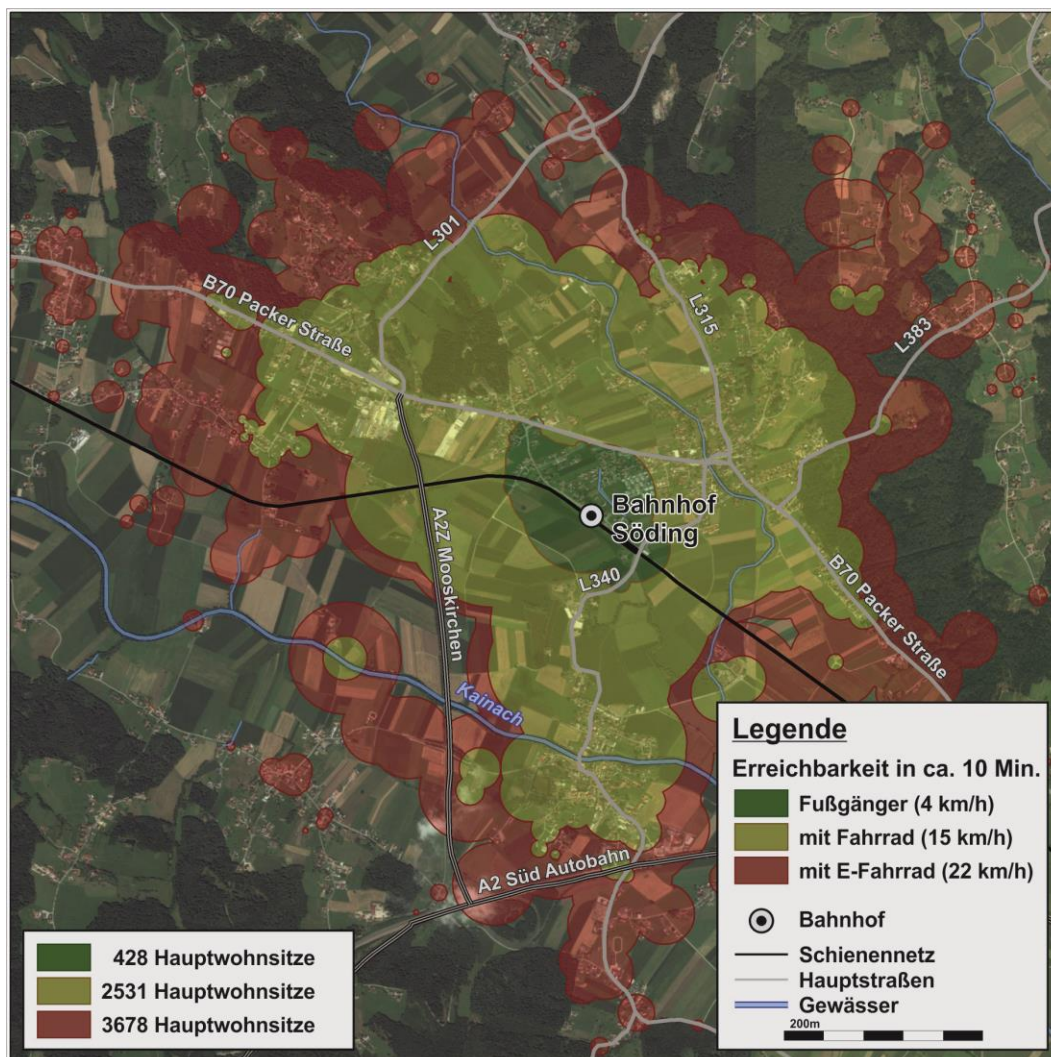


Abbildung 21: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof Söding

Dies ermöglicht im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Verkehr an neue, kombinierte Mobilitätsformen zu denken und hilft das Gesamtsystem nachhaltig positiv zu beeinflussen.

In der Betrachtung der wegorientierten Freizeitverkehre umfasst das Radwegenetz in Voitsberg aktuell 6 Landesradwege mit einer Gesamtlänge von rund 80 km. Es bestehen auch hier noch Mängel speziell in der Ausstattung der Verkehrswege. Es existiert zudem ein Netz an Wanderwegen durch die anmutende Landschaft, mit dem Sehenswürdigkeiten sowie regionale Attraktionen erreichbar sind.

Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bildet die S-Bahn Linie S7 welche durch rund 21 Regionalbuslinien ergänzt wird. Eine direkte nationale bzw. internationale Schienenanbindung der Region ist nicht vorhanden, sie erfolgt über die S-Bahn Linie S7 und den Grazer Hauptbahnhof oder zukünftig über die S-Bahn Linie S61 und die Koralmbahn. Seit dem Start der S-Bahn-Offensive im Jahr 2007 (Attraktivitätssteigerungen wie Taktverdichtung) konnten die Fahrgastzahlen der S7 zwi-

schen Köflach und Graz um 33% auf 4.700 Personen pro Wochentag gesteigert werden. Das entspricht einem Fahrgastzuwachs von rund 1.150 Personen.

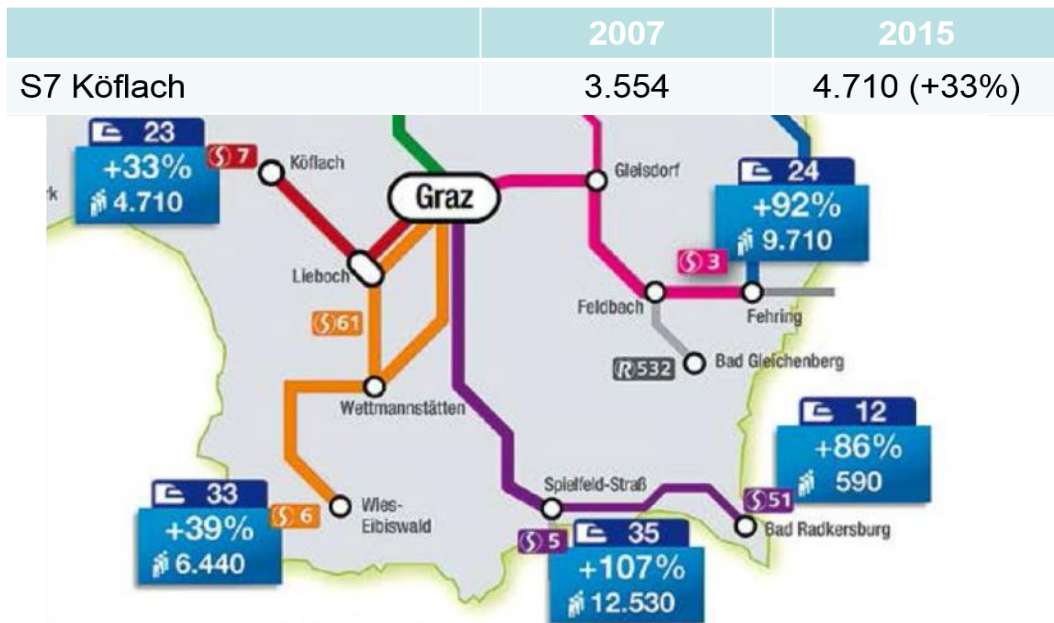


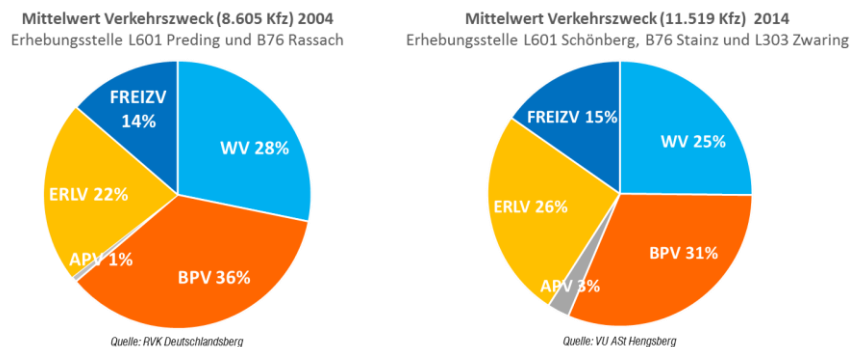
Abbildung 22: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2015 (Quelle: S-Bahn und RegioBahn Steiermark, Presseinformation 11.12.2015)

Im Bezirk Voitsberg haben sich noch keine Mikro-ÖV Systeme etabliert, die die konzessionierten Linien der öffentlichen Verkehrsmittel ergänzenden.

Motorisierter Individualverkehr

Die höherrangige Straßeninfrastruktur in Voitsberg umfasst ungefähr 253 Straßenkilometer, die sich in rund 58 km Autobahnen und 195 km Landesstraßen aufteilen.

Da im Bezirk Voitsberg keine Befragungen zum Verkehrsverhalten vorliegen, muss auf Befragungen aus den Nachbarbezirken zurückgegriffen werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass der Trend mit Deutschlandsberg und Leibnitz vergleichbar ist, die Größenordnung jedoch etwas kleiner ist. Ein Vergleich der Steigerung der S-Bahn Fahrgäste mit der Auswertung der Pendlerdaten bestätigt diese Annahme.



WV...Wirtschaftsverkehr, BPV...Berufspendlerverkehr, APV...Ausbildungspendlerverkehr, ERLV...Erledigungsverkehr, FREIZV...Freizeitverkehr

Abbildung 23: Verkehrszweck KFZ-Fahrten 2004 und 2014 (Quellen: RVK Deutschlandsberg Evaluierung 2009, VU Ast Hengsberg)

Wie unterschiedliche Erhebungen zum Verkehrszweck durchgeführter Kfz-Fahrten zeigen, nehmen Berufspendler- und Wirtschaftsverkehre den größten Anteil an der Verkehrsleistung auf dem Verkehrsträger Straße ein.

Trotz unterschiedlicher Erhebungsquerschnitte und dadurch erschwerter Vergleichbarkeit der Datengrundlagen, lässt sich die Wirksamkeit der S-Bahnoffensive ableiten, da im Vergleich zum Jahr 2004 der Anteil der Berufspendler- und Wirtschaftsverkehre um 8 Prozentpunkte auf 56 Prozent der Gesamtverkehrszwecke gesunken ist (siehe auch Entwicklung der Fahrgastzahlen in Abbildung 22).

2.6.2 Fragenkatalog

Die Analyse der Mobilitätsträger stellt einen nur sehr groben Überblick dar, da durch den interdisziplinären Ansatz der wesentliche Input für die Entwicklung der Region und der daraus zu entwickelnden Zukunftsstrategie durch Einbindung der regionalen EntscheidungsträgerInnen erfolgt.

Dazu wurden Fragebögen erstellt und an Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen adressiert und qualitative und quantitative Aussagen und Meinungen zu auszugsweise folgenden Themenfeldern abgefragt:

- Gibt es/ oder wird es ein Verkehrskonzept in der Gemeinde geben
- Existieren Verkehrsprobleme, wenn ja, welche
- Welche Restriktionen gibt es für den motorisierten Individualverkehr
- Wie richtet sich die Gemeinde hinsichtlich S-Bahn strategisch aus
- Welche Entwicklungen (Siedlung/Arbeitsplätze/...) sind vorgesehen
- Wie wird die Erreichbarkeit der Gemeinde mit dem ÖV eingeschätzt
- Meinungen zu Leitsätzen der Mobilität

Der erreichte Rücklauf (von Gemeinden 7 Fragebögen 41%, von Gemeinderatsfraktionen 21 Fragebögen und von Interessensvertretungen 14 Fragebögen) zeigt eine hohe Bereitschaft an der Mitentwicklung und –gestaltung des Mobilitätsplans.

Die Auswertung der Fragebögen ergibt folgendes Bild:

Die Gemeinden bzw. Regionen beurteilen ihre Erreichbarkeit mit dem Kfz als überwiegend sehr gut. Ebenso wird die Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Fahrrad und die bestehende Straßeninfrastruktur positiv bewertet. Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, und dort speziell in den Abendstunden, weist die Auswertung den notwendigen Handlungsbedarf aus.

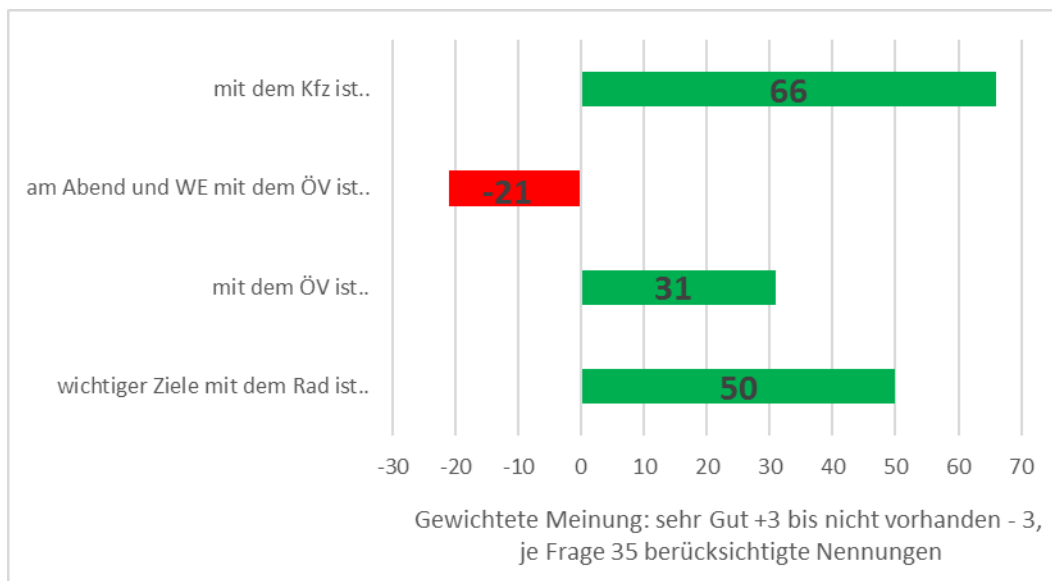


Abbildung 24: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region

Eine Auswertung der genannten Wünsche der Gemeinde zeigt die dringendsten Anliegen: eine bessere Anbindung an die regionalen Zentren und an Graz, sowohl im Öffentlichen Verkehr als auch auf der Straße. Eine verbesserte Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere auch Rad- und Fußverbindungen und die flächige Erschließung innerhalb der Gemeinden z.B. mit Mikro-ÖV-Systemen sind für die Gemeinden eher untergeordnete Themen.

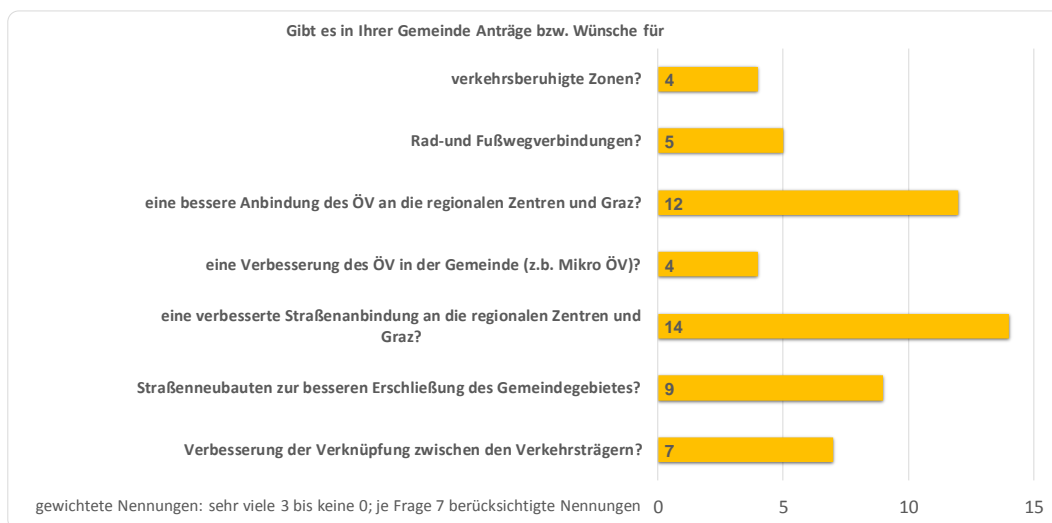


Abbildung 25: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinde

Obwohl die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr am schlechtesten beurteilt wurde, wird eine Verschiebung der Ausgaben für den Straßenbau zugunsten des Öffentlichen Verkehrs abgelehnt. Ebenso wird ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur befürwortet, auch wenn dafür Grünflächen verloren gehen – obwohl die Erreichbarkeit im Straßenverkehr sehr gut beurteilt wurde.

Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Freilandstraßen wird abgelehnt, wogegen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in Wohn- und Erholungsgebieten gewünscht wird.

Das dem Öffentlichen Verkehr mehr Platz zur Verfügung gestellt werden soll, wird positiv gesehen. Einer Förderung des ÖV durch Parkraumbewirtschaftung steht die Region positiv gegenüber, wogegen eine Mobilitätsabgabe stark abgelehnt wird.

Eine starke Zustimmung erfolgt zur Siedlungsverdichtung in den Siedlungsschwerpunkten und in den Einzugsbereichen der ÖV-Achsen. Dahingehend soll die Entwicklungs- und Flächenwidmungsplanung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Aspekte erfolgen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Landesstraßen wird sehr stark abgelehnt, wie auch die Einführung einer Mobilitätsabgabe.

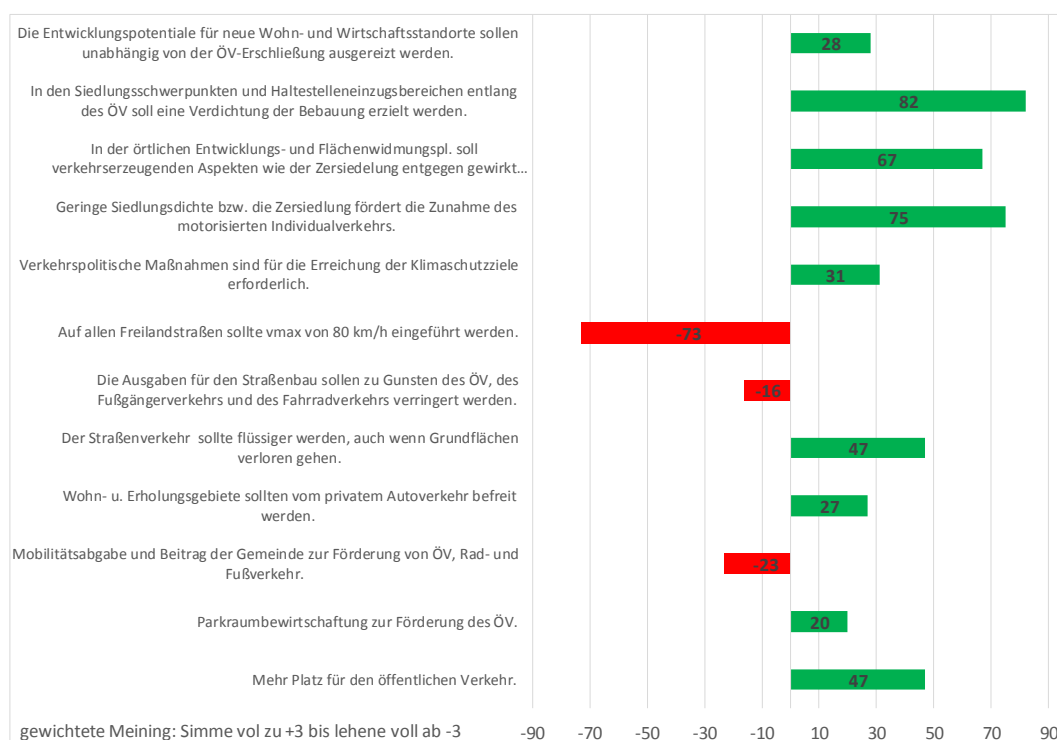


Abbildung 26: Auswertung Fragebögen: Meinungen

Resümiert man die Beantwortung der Fragen, so kann gesagt werden, dass der Weiterentwicklung unseres Mobilitätssystems ein hoher Stellenwert eingeräumt wird, wobei eine klare Priorisierung des Kfz Verkehrs gewünscht wird.

Restriktionen im Bereich des Kfz-Verkehrs werden vor allem für die gemeindeinternen Wohn- und Erholungsbereiche gewünscht, Temporeduktion auf Freilandstraßen, finanziellen Beiträgen durch die Gemeinden oder Verwendung von Straßenbaumitteln für die Förderung von ÖV, Rad- und Fußverkehr steht die Region Maßnahmen eher kritisch gegenüber.

Weiters wurden die Teilnehmer der Befragung gebeten, uns verkehrsspezifische Probleme mitzuteilen. Die häufigsten Wortmeldungen betrafen das Thema ÖV (28), wobei das Thema Ausbau des ÖV Systems und insbesondere der GKB mit 21 Nennungen am wichtigsten erschien. Die restlichen 7 Anmerkungen betrafen die Etablierung eines Mikro-ÖV Systems.

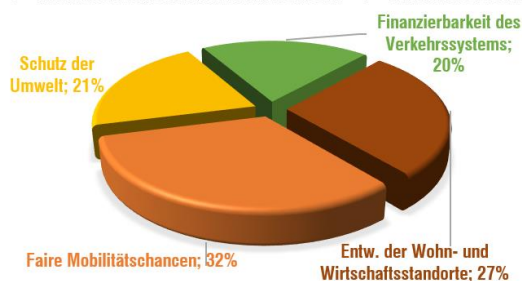
Von 72 Anmerkungen zum Verkehrssystem waren 24 zum Thema Landesstraßennetz zu verzeichnen, wobei der Ausbau der B70 18 mal genannt wurde und die erforderliche Sanierung des Landesstraßennetzes 6 mal.

Der Ausbau der Radinfrastruktur wurde 7 mal gefordert und die Erhöhung der Anzahl der P+R Stellplätze ebenfalls 7 mal.

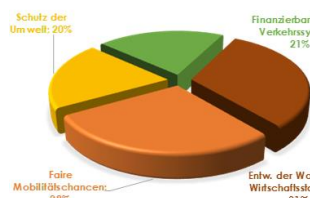
Wenig ausgeprägt war der Wunsch nach einem Ausbau des Ladestellennetzes für Elektrofahrzeuge und einer Einrichtung von Car- bzw. Bike-Sharing Systemen.

Als weiterer Schwerpunkt der Befragung wurde die Wichtigkeit einzelner Mobilitätsleitsätze ausgewertet. Dabei zeigt sich, dass als größtes Anliegen die Sicherstellung einer fairen Mobilität und die Orientierung und Entwicklung der Wohn- und Wirtschaftsstandorte anhand der Erschließung bewertet wird. Ähnliche Gleichwertigkeit erreichen angepasstes Mobilitätsverhalten hinsichtlich Schutz der Umwelt und die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

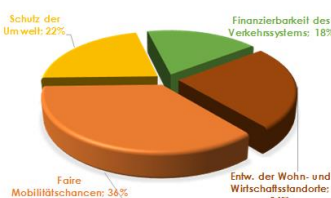
Gemeinde + Gemeinderatsfraktionen + Interessensvertretungen



Gemeinde



Gemeinderatsfraktionen



Interessensvertretungen

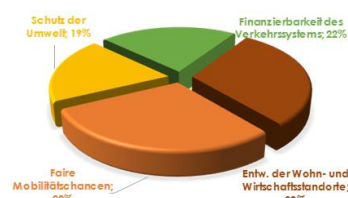


Abbildung 27: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze

2.6.3 Workshops mit EntscheidungsträgerInnen

In insgesamt 3 Workshops wurden unter Einbezug regionaler EntscheidungsträgerInnen Bedürfnisse an die unterschiedlichen Mobilitätsträger evaluiert und ergänzend zu den Ergebnissen der Fragebögen verdichtet. Die Ergebnisse fließen in die Kategorisierung der Verkehrsnetze ein. Zudem wurde die Mobilität in der Region aufbereitet, dokumentiert und in den Workshops präsentiert. Im abschließenden Workshop konnten den EntscheidungsträgerInnen Umsetzungsstrategien vorgestellt werden.

- 1. Workshop: 01.04.2016 - Schwerpunkt: Mobilität in der Region
- 2. Workshop: 30.05.2016 - Schwerpunkt: Kategorisierung Verkehrsnetze, ergänzende Mobilität, Leitsätze
- 3. Workshop: 26.09.2016 - Schwerpunkt: Umsetzungsstrategien

In der Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Befragung und der Workshops ergeben sich für die RegionsvertreterInnen folgende Schwerpunkte:

- Eine hochrangige Anbindung der regionalen Zentren Voitsberg und Köflach an die Kernstadt Graz hat oberste Priorität.
- Der Ausbau der B70 wird als vorrangige Notwendigkeit für die Teilregion Voitsberg gesehen.
- Im Öffentlichen Verkehr hat die weitere Entwicklung der GKB-Strecke und der S-Bahn Linie S7 höchste Priorität. Die Verbesserung der Zubringerfunktion des Regionalbusverkehrs und die Entwicklung eines Mikro-ÖV Systems wird für wichtig erachtet, damit auch die Siedlungsbereiche abseits der S-Bahn eine adäquate ÖV-Versorgung erhalten. Ergänzend zum linienhaften Öffentlichen Verkehr wird ein Mikro-ÖV System für die dünn besiedelten Randbereich als sinnvoll erachtet, wobei die Gemeinden eine (Mit)Finanzierung durch das Land erwarten.
- Im Bereich des Landesstraßennetzes wird auf die Sanierung wertgelegt, wobei auch punktuelle Ausbaumaßnahmen gefordert werden.
- Eine gute Ergänzung des Verkehrssystems wird durch den Ausbau der Radinfrastruktur, von R+R Parkplätzen, sowie von Verleihinfrastruktur (Auto und Rad) erwartet.

2.6.4 Experten-Workshops

In den jeweils nachgelagerten Experten-Workshops konnten unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen die Kategorisierung der Verkehrsnetze abgeschlossen werden. Die Regionspläne zum Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr und zum Straßenverkehr sind Kapitel 3.3 zu entnehmen.

3 Strategie regionaler Mobilitätsplan Teilregion Voitsberg

Unabhängig der zum Teil sehr konkret vorgebrachten Wünsche und Projekte der RegionsvertreterInnen, bedarf es der Formulierung von Zielen und Strategien zur Zielerreichung, die auch langfristig Gültigkeit haben und zur Sicherung der Mobilität der Menschen der Region und die Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems als Richtschnur dienen.

3.1 Leitsätze

Um ein gesellschaftspolitisch solidarisches und zukunftsfähiges Verkehrssystem für Voitsberg aufzubauen, bedarf es der gemeinsamen Bemühungen aller Partner der Verkehrspolitik, insbesondere der Gemeinden der Planungsregion und des Landes Steiermark.

Aufbauend auf das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ wurden in Zusammenarbeit mit VertreterInnen der Region und des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Gemeinden, Regionalmanagement, regionale EntscheidungsträgerInnen, Baubezirksleitung, Abteilung 16 und 17) Leitsätze ausgearbeitet.

Grundlage für die Erstellung der Leitsätze waren die Ergebnisse der Befragung und der Workshops, die unter Einbeziehung von neuen Rahmenbedingungen (Verkehrspolitik, Megatrends, Mobilitätsentwicklungen udgl.) eine Leitlinie für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems in der Teilregion Voitsberg vorgeben.

Diese Leitsätze sind Grundlage eines abgestimmten Strategie- und Maßnahmenpaketes für die Gesamtmobilität und für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkehrserschließung.

Der in einem partizipativen Planungsprozess in Kooperation mit den regionalen EntscheidungsträgerInnen entwickelte regionale Mobilitätsplan berücksichtigt die Bedürfnisse, Problemlagen und Chancen des Planungsraums. Die EntscheidungsträgerInnen einigten sich auf folgende Leitsätze:

In Hinblick auf die Siedlungsstruktur in der Teilregion Voitsberg ist aufbauend auf eine sehr gute Verkehrsanbindung des Kernraumes Voitsberg – Köflach, abseits des Kainachtales ein flächenhaftes Verkehrssystem erforderlich, welches aufgrund der budgetären Situation derzeit nicht im erforderlichen Ausmaß finanzierbar ist. Hohe Mobilitätskosten, weite Reisewege gepaart mit mangelhafter ÖV-Erschließung (nicht nur) abseits der Hauptachsen und ein nicht ausreichendes Arbeitsplatzangebot führen nahezu im gesamten Bezirk zu Bevölkerungsrückgängen. Für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit ist das Erfüllen wesentlicher Daseinsfunktionen (Arbeit, Einkauf, Ausbildung oder Freizeit) schwer möglich.

Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen sollen unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die sie zur Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse benötigen.

Die Erhöhung der Chancengleichheit im Bereich der Mobilität wird folgendermaßen erreicht:

- Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere in Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr (multimodaler Verkehr) **reduziert die Abhängigkeit vom Kfz** und erhöht die Anteile des aktiven Verkehrs und des ÖV.
- Eine verstärkte Innenentwicklung bzw. Siedlungsentwicklung entlang hochrangiger ÖV-Achsen und eine **mobilitätsschonende Raumentwicklung** wirken der Zersiedelung und kontraproduktiven Standortpolitik entgegen.
- Durch zusätzliche **Mobilitätsangebote im ÖV-System für periphere Regionen** erfolgt eine Stärkung des ländlichen Raumes.
- Für das Landesstraßennetz haben künftig die **Anbindung der Region** an das hochrangige Straßennetz (A2 Südautobahn) **über die B70**, die **bauliche Qualitätssicherung** (z.B. Straßeninstandhaltung) und punktuelle Kapazitätsverbesserung (z.B. Kreuzungsausbauten) Vorrang.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Die positive Tendenz der letzten Jahre ist zu verstärken. Innerhalb der Planungsperiode bis 2020 ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20% und die mit schwer Verletzten um 40% zu senken. Die Anzahl der Getöteten ist um 50% zu reduzieren. Die Anzahl der Unfallhäufungsstellen soll reduziert werden.

Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr finden in vielen Bereichen statt. Neben Luftschadstoffen (Treibhausgase, PM10, Ozon) und Lärm sind auch längerfristige Auswirkungen wie der Flächenverbrauch, Versiegelung und die Trennwirkung durch neue Verkehrsanlagen sowie der Eintrag von Schadstoffen in den Boden und die Gewässer anzuführen. Obwohl die Region dem Umweltschutz in der Befragung den niedrigsten Stellenwert eingeräumt hat, wird dieses Thema aufgrund von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und der erforderlichen Reduktion von negativen Umweltauswirkungen (zB. PM10) als sehr wichtig erachtet.

Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogene Zielvorgaben eingehalten werden können.

- Umweltschonende Mobilitätsformen werden gefördert. Die Evaluierung erfolgt über den Anteil der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Fahrzeuge im **Modal-Splits**.
- Durch die Förderung multimodaler Mobilität wird die **Kfz-Fahrleistung zugunsten des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs reduziert**.
- Die **Kfz-Geschwindigkeit in Wohngebieten und auf Plätzen mit Aufenthaltsfunktion wird so reduziert**, dass sich die Wohn- und Aufenthaltsfunktion wesentlich verbessert.
- Straßenneubau ist nur **bei Erhöhung der Verkehrssicherheit** und einer in der Gesamtbetrachtung relevanten **Verringerung von negativen Umweltauswirkungen** (Lärm, Luft, etc.) vertretbar.

Die derzeitige budgetäre Situation verlangt einen äußerst effizienten Einsatz der finanziellen Mittel, damit ein funktionierendes und finanzierbares Verkehrssystem auch künftigen Generationen zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein.

- **Straßenneubauten** sind nur mehr in einem beschränkten Ausmaß möglich und beschränken sich im Landesstraßennetz auf die B70 als Anbindung der regionalen Zentren Voitsberg und Köflach an die A2 Südautobahn.
- **Wartung und Instandhaltung** der vorhandenen Straßeninfrastruktur steht im Vordergrund.
- Die **Bedienung von peripheren Regionen** mit konventionellem Linienverkehr ist nicht finanzierbar, daher muss ein Angebot alternativer Bedienungsformen für diese Regionen entwickelt werden.
- Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind bei der Beurteilung der Wirkung auch die **Folgekosten**, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstigen Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihenungen miteinzubeziehen.

Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen und Verkehr erzeugen. Das wird für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer. In der Region herrscht diesbezüglich ein sehr hohes Problembewusstsein, wie Anhand der Ergebnisse der Befragung gezeigt werden konnte.

Die **Entwicklung von Wohn und Wirtschaftsstandorten** orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung und an den Siedlungsschwerpunkten.

- Durch verstärkte Innenentwicklung und **Siedlungsentwicklung entlang der ÖV-Hauptachsen** sollen **weitere Zersiedlung und steigende Mobilitätskosten** vermieden werden. Durch lagebezogene Wohnbauförderung wird diese Entwicklung unterstützt.
- **Standortentscheidungen für große Verkehrserreger** sollen auf Basis von interkommunalen Gesamtkonzepten erfolgen. Dies gilt insbesondere für die regional wirksamen Industrie- und Gewerbestandorte mit hohem Entwicklungspotenzial (z.B. I+G Vorrangzone Rollau und I+G Standort ÖDK).
- Zur Absicherung der Wohn- und Wirtschaftsstandorte in den regionalen Zentren Voitsberg und Köflach ist eine **leistungsfähige Anbindung** im Öffentlichen Verkehr (S-Bahn GKB) und im motorisierten Individualverkehr (B70) erforderlich.

3.2 Ziele für den Planungsraum Voitsberg

3.2.1 Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung

Seitens der ÖROK-Geschäftsstelle wurde im Rahmen ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ im März 2015 ein **Argumentarium mit Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung** ausgearbeitet und im laufenden Abstimmungsprozess mit dem BMVIT und der Landesverkehrsreferentenkonferenz als Grundlage für weitere Planungen eingebracht.

Um die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft auf raumverträgliche Weise bestmöglich befriedigen zu können, ist der Ansatz einer integrierten Raumordnungs- und Verkehrspolitik erforder-

lich. Im Rahmen der Erstellung des regionalen Mobilitätsplans werden übergeordnete Ziele der Mobilitätsentwicklung definiert.

Grundsätzliche übergeordnete Ziele und Indikatoren aus **verkehrspolitischer** Sicht sind:

- Erhöhung des ÖV-Anteils
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung
- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs

In der Planungsregion Voitsberg orientiert sich die Ableitung **regionsspezifischer Ziele** für eine integrierte Raum- und Mobilitätsplanung im Wesentlichen an den im Planungsprozess erarbeiteten Ergebnissen sowie den Zielformulierungen zur Stabilisierung der peripheren ländlichen Räume und zur Sicherung der Funktionalität stadtreionaler Räume:

- Der Steirische Zentralraum weist mit der Kernstadt Graz und den umliegenden regionalen Zentren eine starke Zentralörtlichkeit auf. In der Betrachtung der Teilregion Voitsberg stellen die **2 regionalen Zentren** (Voitsberg und Köflach) sowie die **2 teilregionalen Zentren** (Bärnbach und Rosental an der Kainach) die wichtigsten „Ankerpunkte“ der räumlichen Entwicklung dar. Diese Zentren werden untereinander über starke Verkehrsachsen verbunden und an das hochrangige Verkehrsnetz sowie den steirischen Zentralraum angebunden.
- Durch den Erhalt und Ausbau der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in fuß- und radläufiger Entfernung wird die **Stärkung der Ortszentren** unterstützt.
- Durch eine Orientierung der zukünftigen **Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung entlang der Hauptachsen und Knoten des leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs (S-Bahn)** wird die Siedlungsentwicklung und das Mobilitätssystem besser aufeinander abgestimmt. In den Ortsplanungen werden diese Entwicklungspotenziale klar priorisiert.
- Zum Ausbau einer zukunftsfähigen Mobilität erfolgt auf regionaler und örtlicher Ebene die **Flächen- und Korridorvorsorge für Infrastrukturmaßnahmen** (bspw. Trassensicherung und Flächensicherung für den Ausbau der B70 zwischen Mooskirchen und Krottendorf, für Maßnahmen aus dem Weißbuch GKB, für Radverkehrsinfrastruktur etc.).
- Im Zuge der **Neuorientierung der örtlichen Raumplanung** (Siedlungsleitbilder in ÖEK/STEK, FLÄWI) werden Mobilitäts- und Umweltkosten sowie Folgewirkungen bei Standortwahl und Widmungsverfahren berücksichtigt (bspw. Energieraumplanung).

3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die Vorgaben übergeordneter Planungen und Konzepte (wie z.B. der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025) sowie die regionalen Besonderheiten (regionale Zentren, Entwicklungsachsen, Topographie) lassen Zielsetzungen für den Fußgänger- und Radverkehr auf Ebene der Teilregion Voitsberg ableiten.

Die Attraktivierung des **Fußgängerverkehrs** ist primär auf lokaler Ebene zu erreichen; dazu sind insbesondere bei Planungs- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Hand unter anderem folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Schaffung eines funktionierenden Netzes an Gehwegen und Querungen
- Komfortverbesserung des Gehens (insbesondere in den Ortszentren) durch Beachtung der Mindestbreiten und durchgehender Barrierefreiheit
- Vermeidung von Umwegen für FußgängerInnen mittels Durchwegung öffentlicher Räume und Sicherung von Potenzialflächen bei Änderungen von Widmungen und in Bebauungsplänen
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes als Bewegungs- und Ruhefläche (Durchgrünung, Beleuchtung, Rastmöglichkeiten, Begegnungszonen)

Bei der Attraktivierung des **Radverkehrs** kann auf ein bestehendes Netz an überregionalen Radwegen (mit meist touristischem Fokus) aufgebaut werden. Durch den weiteren Ausbau von Radwegen mit dem Fokus auf den Alltagsradverkehr können sowohl die Lebensqualität, als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden. In Anlehnung an die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 werden folgende Schwerpunkte und Zielsetzungen definiert:

- Der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung gleichwertig mit allen anderen Verkehrsträgern behandelt
- Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel, Radfahren als Lebensgefühl
- Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer zukunftsfähigen, aktiven und multimodalen Mobilität positionieren
- Integrative Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in der Stadtregion Voitsberg/Rosental/Bärnbach/Köflach
- Ganzheitliche Planung und Umsetzung lokaler und regionaler Radwegenetze mit Fokus auf Siedlungsschwerpunkte, starke ÖV Korridore und Ortsdurchfahrten
- Gemeindeübergreifende Vernetzung bestehender und zukünftiger Radinfrastruktur unter Nutzung der bestehenden Strukturen
- Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau sollen auch dauerhaft Mittel für Bewusstseinsbildung und organisatorische Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Analyse und Sanierung der Unfallstellen
- Stärkung der Multimodalität durch Verbesserung der Kombinationsmöglichkeit von Rad & ÖV
- Regelmäßige Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen

3.2.3 Öffentlicher Verkehr

Zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr soll ein flächendeckendes ÖV-Angebot geschaffen werden, welches **flexibel** auf die vorhandene Nachfrage abgestimmt werden kann. Als oberste Priorität gilt die Weiterentwicklung der S-Bahn Linie S7 und die Verstärkung der Zubringerfunktion des regionalen Busverkehrs zur S-Bahn.

Der **S-Bahn als Rückgrat** der ÖV-Erschließung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, sie sichert die regionale Erreichbarkeit zwischen den regionalen Zentren Voitsberg und Köflach und der Kernstadt Graz. Hier soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke eine besonders hohe Angebotsqualität geschaffen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem

Weißbuch GKB stehen im Vordergrund. Eine große Übereinstimmung herrscht bezüglich der Ziele mit dem Weißbuch GKB, die einzelnen Maßnahmen müssen jedoch noch mit der Region und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark abgestimmt werden.

Aufbauend auf die S-Bahn (S7) soll bei entsprechender Nachfrage ein qualitativ hochwertiger, linienhafter **Regionalbusverkehr** die teilregionalen Zentren Bärbach und Rosental an der Kainach, aber auch die restlichen Siedlungsschwerpunkte mit den regionalen Zentren, der S-Bahn und der Kernstadt Graz verbinden. Im Rahmen einer länderübergreifenden Initiative wurde bundesweit eine **Mindestbedienqualität für Siedlungskerne** festgelegt, die auch in Voitsberg Anwendung findet (siehe Kapitel 2.4.1). Die Anzahl der Kurspaare zum nächsten ÖV-Knoten, regionalen Zentrum bzw. überregionalen Zentrum ist abhängig von der Siedlungsgröße (Einwohner in den definierten Siedlungskernen). Unterschieden wird dabei ein nachfrageabhängiges und ein **nachfrageunabhängiges Mindestangebot im Linienbusverkehr**.

In den dünn besiedelten Randbereichen der Region (Geistthal-Södingberg, Hirscheegg-Pack, Maria Lankowitz, St. Martin etc.) soll durch **Einrichtung von Mikro-ÖV-Systemen** die Erreichbarkeit verbessert werden. Um derartige Systeme effizient und effektiv gestalten zu können, ist eine gründliche Planung und Koordination mit dem Linienverkehr notwendig. Ebenso ist eine Flexibilisierung des bisher sehr starren Konzessionsmodells im Öffentlichen Verkehr erforderlich. Damit können die Grundsätze zur Förderung eines derartigen ÖV-Systems festgelegt werden.

Für den Öffentlichen Verkehr werden folgende Ziele definiert:

- Weiterentwicklung der S-Bahn
- Entwicklungen mit großer Verkehrserregung nur an leistungsfähigen ÖV-Achsen
- Umsetzung der Mindestbedienqualität entsprechend der österreichweit geltenden Standards und Kriterien
- Ausbau der Verbindungsqualitäten gemäß Kategorisierung
- Reduzierung der Umsteigezeit an (Takt)Knoten
- Erhöhung der Fahrgastzahlen
- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität
- Implementierung von regelmäßigen Erhebungen der Fahrgastzahlen (Evaluierung der Maßnahmen)
- Flexibilisierung des derzeitigen Konzessionsmodells

3.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Voitsberg verfügt über ein gut ausgebautes Straßenverkehrsnetz. Für die Region sind jedoch Qualitätsverbesserungen der **Anbindung** an die A2 Südautobahn und damit an die **Kernstadt Graz** von hoher Bedeutung. Diese Verbesserung der Anbindung stellt gemeinsam mit der **Erhöhung der Verkehrssicherheit**, die **Verbesserung der Verträglichkeit des Straßenverkehrs** (Lärm, Schadstoffe und Trennwirkung) für Anwohner und Umwelt und die Instandhaltung des bestehenden Landesstraßennetzes stellen Hauptziele für das Straßennetz dar. Dadurch wird es notwendig, den Durchgangsverkehr möglichst schnell und direkt in Richtung A2 Südautobahn weiterzuleiten, durch begleitende Maßnahmen eine verträgliche Abwicklung des auftretenden Verkehrsaufkommens zu gewährleisten und die Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen so weit wie möglich zu heben.

Aufgrund der Wichtigkeit der B70 Packer Straße für die Weiterentwicklung der Region wird eine von der A2 (Anschlussstelle Mooskirchen) bis nach Voitsberg durchgehende Verordnung der B70, als Autostraße angestrebt.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region ist die Anbindung von regionalen Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe bzw. ausgewiesenen überregionalen Gewerbestandorten wie die Entwicklungsflächen Rollau und die Nachnutzung des ÖDK-Geländes an das hochrangige Straßennetz vorzusehen.

Durch den Bau von **Park+Drive-Anlagen** als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften und ein entsprechendes **Car-Sharing Angebot** sollen einerseits die Pkw-Fahrleistungen andererseits auch die Notwendigkeit für die Anschaffung eines Zweitautos reduziert werden. Zur **Förderung der E-Mobilität** ist ein dichtes Netz von Ladestationen erforderlich, die vor allem in den städtischen Räumen und an den Bahnstationen sinnvoll sind.

Folgende Ziele werden für die Region Voitsberg definiert:

- Verbesserung der Anbindung der Teilregion Voitsberg an die A2 Südbahn
- Trassensicherung und Ausbau der B70 NEU
- Reduzierung des Finanzbedarfes für den Straßenneubau
- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Sanierung der Unfallhäufungsstellen
- Sicherung der Straßeninstandhaltung
- Förderung der E-Mobilität und Errichtung von Ladestationen
- Sanierung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Wohngebieten unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität
- Ausbau von Park+Drive Anlagen an Autobahnanschlussstellen
- Ausbau von Park+Ride Anlagen an ÖV-Knoten in der Region

3.3 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Kategorisierung der Verkehrsnetze stellt eine Priorisierung für Netzteile dar. Die Reihung erfolgt mit Bezug auf Bedeutung und Gesamtnutzen für die gesamte Region entsprechend der Zielsetzungen. Dabei werden für die Netzteile der einzelnen Verkehrsträger unter Bezugnahme auf die verkehrsmittelübergreifende Betrachtung Standards und die erforderlichen Leistungsmerkmale festgelegt. Die Kategorisierung erfolgt im Rahmen mehrerer Workshops mit der Region bzw. mit den Verkehrsexperten der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark und ist in den Regionsplänen dargestellt.

3.3.1 Fußgänger- und Radverkehr

Eine Kategorisierung für den Radverkehr im Bezirk Voitsberg wird unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten und der landesweiten Vorgaben vorgenommen. Für den Fußgängerverkehr sind Maßnahmen auf lokaler örtlicher Ebene zu setzen, weshalb im Regionalplan keine Kategorisierung dargestellt ist.

Kategorien Radverkehr in der Teilregion Voitsberg:

- Alltagsradverkehr
 - Landesroute Alltag (LHR): für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit primärer Verbindungs- und Durchleitungsfunktion; verbindet oder durchquert Siedlungsschwerpunkte des Landes (z.B. innerhalb der Stadtregion Voitsberg/Rosental/Bärbach/Köflach).
 - Örtliche Hauptradroute Alltag (HR): ein für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit primärer örtlicher Verbindungs- und Durchleitungsfunktion; verbindet oder durchquert Gemeinden und wichtige Ortsteile sowie Ziele mit überkommunaler Bedeutung (wie Ortszentren, Schulen mit über die Gemeinde- bzw. Ortsteilgrenze hinausreichendem Einzugsgebiet, Bahnhöfe, Sportstätten, regionale Freizeiteinrichtungen udgl.)
 - Örtliche Nebenrouten Alltag (NR): für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit wichtiger Sammel- und Zubringerfunktion für Hauptradrouten.
- Touristischer Radverkehr
 - Touristische Radroute mit bundesweiter Bedeutung (LR-A): vorrangig für den Freizeitradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit überregionaler Bedeutung; wichtige grenzüberschreitende Verbindungen im Freizeitnetz
 - Touristische Radroute mit regionaler Bedeutung (LR-B): vorrangig für den Freizeitradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit regionaler und örtlicher Bedeutung (z.B. Längsverbindungen durch das Kainachtal von Lieboch nach Bärbach)
 - Radverkehrsanlagen (R): Infrastrukturen für den fließenden Radverkehr, z.B. Radweg, Geh- und Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen. Diese Anlagen haben kleinräumige Bedeutung (z.B. Verbindung zwischen Ortszentren und ÖV-Haltestellen, Verbindung von Attraktionen), jedoch keine Netzwirksamkeit bzw. sind diese keinem Netz zuordenbar. Diese Anlage ist keiner der oben genannten Kategorie zuzuordnen (LHR, HR, NR, TR-A, TR-B).

Aufgrund der hohen Potenziale im Bereich der regionalen Zentren Voitsberg und Köflach wird einer qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur große Wichtigkeit beigemessen. Weiters soll abseits der touristischen Radinfrastruktur die Anbindung der Bahnhöfe Bärbach, Söding-Mooskirchen, Köppling und Krottendorf-Ligist an das Radverkehrsnetz verbessert und die Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr ausgebaut werden.

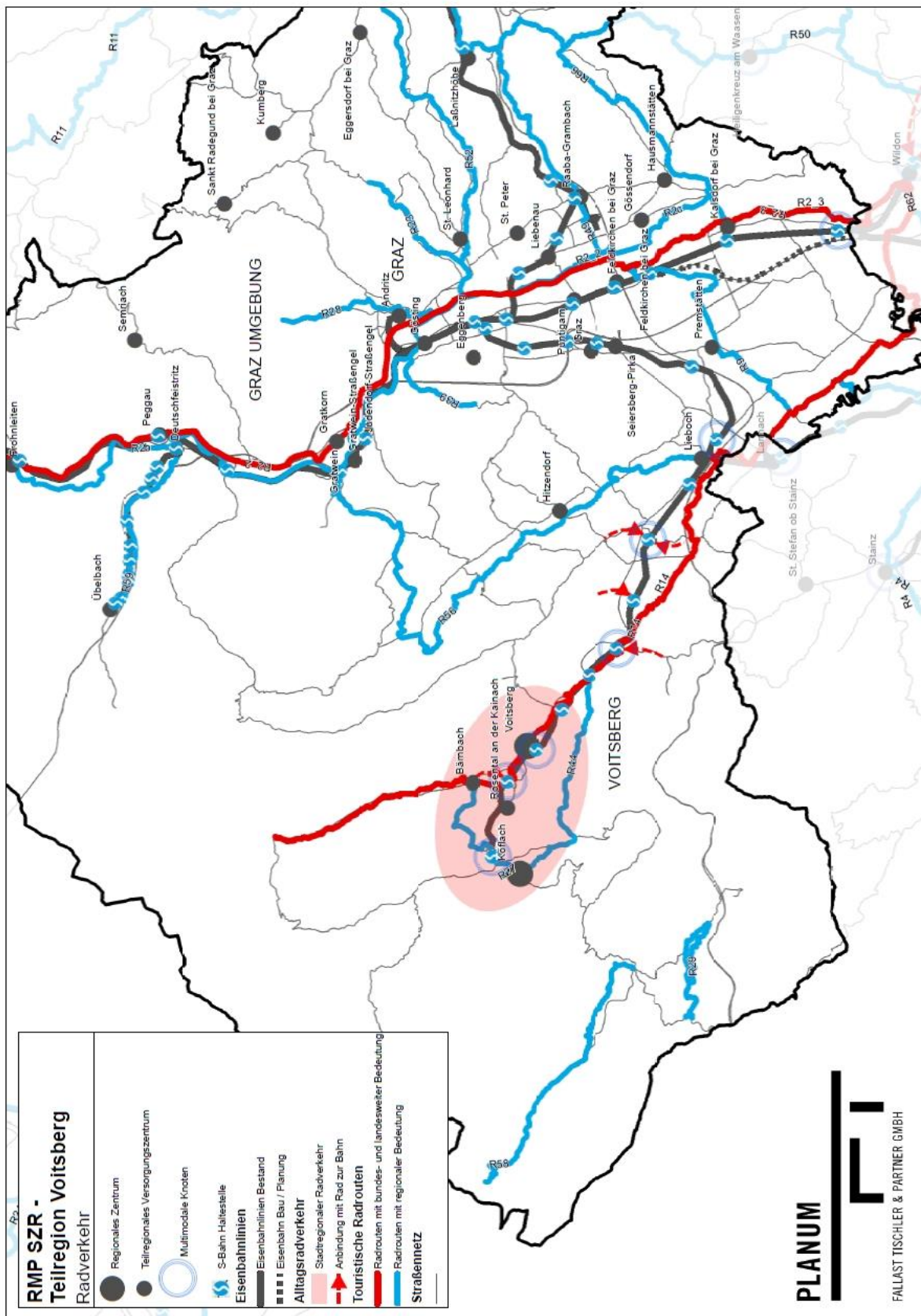


Abbildung 28: Kategorisierung des Radwegenetzes

3.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Entwicklung der Kategorisierung erfolgte unter Bedachtnahme auf regionale Bedürfnisse bzw. Potenziale, die aufgrund der Größe der einzelnen Siedlungsräume bzw. Siedlungskerne (regionale Zentren, teilregionale Zentren und Siedlungsschwerpunkte) hergeleitet werden konnten und in Übereinstimmung mit den Leitsätzen bzw. den unter Punkt 3.2 definierten Zielen stehen.

Demzufolge nimmt im Öffentlichen Verkehr die S-Bahn Linie S7 die höchste ÖV-Kategorie ein. Durch das Ausbauziel eines 30 Minuten Takt, der zu den Hauptverkehrszeiten durch Sprinter verstärkt wird (siehe Abbildung 29) ist sichergestellt, dass insbesondere für die die regionalen Zentren Köflach und Voitsberg eine ausreichende Transportkapazität zur Verfügung gestellt wird, aber auch für die Bereiche der übrigen S-Bahn Haltestellen ausreichende Bedienqualität erfüllt ist.



Abbildung 29: Netzentwicklung S-Bahn Steiermark

Abseits der S-Bahn wo die Buslinien die Hauptfunktion im ÖV übernehmen müssen, besteht großer Handlungsbedarf. Aber auch dort, wo die S-Bahn fährt, ist der Busverkehr aufgrund der geografischen Gegebenheiten nicht zur Gänze substituierbar. Dennoch soll grundsätzlich die Kapazität der S-Bahn genutzt werden und der Busverkehr als Zubringerverkehr zur S-Bahn fungieren.

Die Bedienungsqualität des ÖV in der Region leitet sich vor allem von der Größe der Siedlungskerne und der Zentralörtlichkeit der bedienten Gemeinde ab und ist in Abbildung 30 ersichtlich. Entsprechend der österreichweit geltenden Standards sind Siedlungskerne ab 501 EinwohnerInnen mit mindestens 4 Kurspaaren pro Tag an den nächsten ÖV Knoten angebunden. Ab 1.001 (bzw. 2.501) EinwohnerInnen ist ein Siedlungskern mit mindestens 6 (bzw. 8) Kurspaaren an das nächste regionale Zentrum anzubinden (siehe Tabelle 6).

Daher ist für die teilregionalen Zentren (Bärnbach und Rosental an der Kainach) eine entsprechende Mindestbedienung für die Anbindung an die regionalen Zentren bzw. an die nächstgelegenen Bahnhöfe der S-Bahn erforderlich, der gemäß Tabelle 6 mit regionalen Hauptlinien entsprochen wird. Krottendorf-Gaisfeld, Maria Lankowitz, Söding-St. Johann und Stallhofen werden mit regionalen Hauptlinien und Mooskirchen und Ligist mit regionalen Ergänzungslinien im Öffentlichen Linienverkehr versorgt. Die Anbindungen der übrigen Gemeinden (Edelschrott, Geistthal-Södingberg, Hirscheegg-Pack, Kainach bei Voitsberg, Ligist, Mooskirchen und St. Martin am Wöllmißberg) werden entsprechend ihrer Siedlungsstruktur als bedarfsorientierte Buslinien bzw. Schülerverkehr kategorisiert.

Somit ergibt sich im gesamten Kainachtal ab Bärnbach, mit Anbindung von Maria Lankowitz, bzw. mit der Verbindung von Krems über Stallhofen, bzw. St. Bartholomä nach Hitzendorf und Graz ein dichtes Netz an regionalen Hauptlinien in der Teilregion Voitsberg.

Die Kategorisierung des Regionalbusnetzes ist die Basis für die anstehenden Planungen und Verhandlungen in der Vergabe des Linienbündels in Voitsberg.

Tabelle 6: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr

Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertags
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungssachse	5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
bedarfsorientierte Verkehr	Schülerkurse + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

Da eine alleinige Verbesserung des Angebotes zu keiner grundlegenden Änderung des Modal Splits führen wird, sind einerseits Verringerungen der Wartezeiten bei Umsteigeknoten und ein stark verbessertes Angebot für den multimodalen Verkehr, aber andererseits insbesondere in städtischen Bereichen auch restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr notwendig. Es ist auch darauf zu achten, dass die Bedienqualität auch zu den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist, da dies von der Region als größte Schwäche des derzeitigen Verkehrssystems benannt wurde. Die Kategorisierung des regionalen Busliniennetzes ist in Abbildung 30 ersichtlich.

Als weitere Problembereiche wurden die dünn besiedelten Randbereiche des Planungsgebietes wie Kainach, Geistthal-Södingberg, Hirscheegg-Pack, Edelschrott und St. Martin identifiziert. Hier ist aus Kostengründen ein linienhaftes ÖV-Angebot nicht möglich und Mikro-ÖV-Angebote haben sich bis dato im Bezirk noch nicht etabliert. Vor allem hier muss durch geeignete Fördermaßnahmen der Mikro-ÖV stark verbessert werden, damit eine Übereinstimmung mit dem Leitsatz bezüglich der fairen Mobilitätschance gefunden werden kann.

Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden in Kooperation mit der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark. Derzeit ist auf Landesseite ein Fördermodell für Mikro-ÖV-Angebote in Ausarbeitung, das einerseits Fördergrundsätze und -ausmaße festlegen und andererseits entsprechende Budgetmittel zur Verfügung stellen wird. Dieses Fördermodell soll bis Ende 2016 ausgearbeitet und seitens des Landes beschlossen werden.

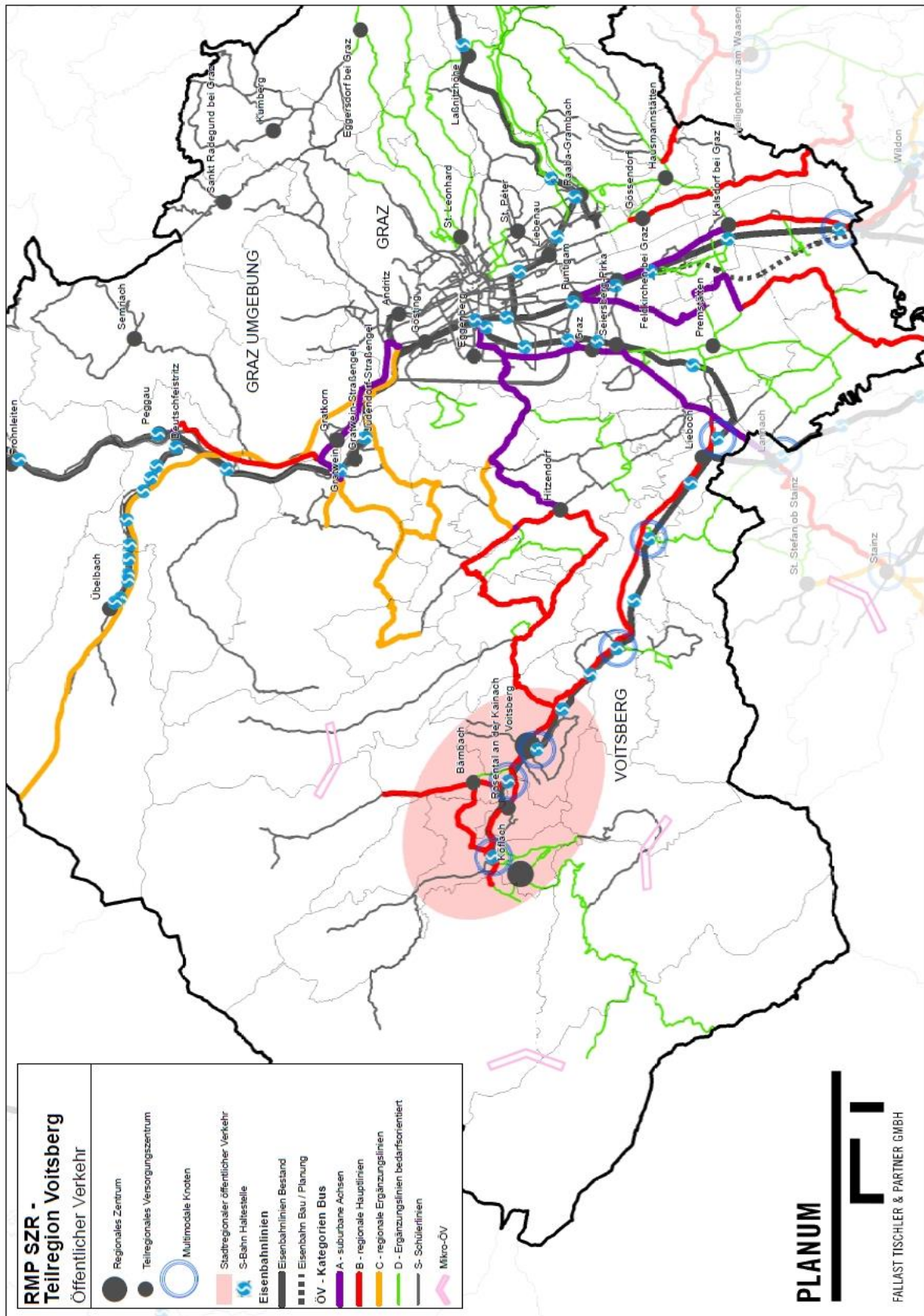


Abbildung 30: Kategorisierung des Regionalbusnetzes

3.3.3 Motorisierter Individualverkehr

Grundlage für die Kategorisierung des Landesstraßennetzes im Bezirk Voitsberg bildete die Kategorisierung entsprechend des Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ bzw. den Festlegungen aus dem RVK Graz/Graz-Umgebung.

Für die Kategorisierung des Straßennetzes sind steiermarkweit fünf Kategorien definiert, denen unterschiedliche Anforderungen bzw. Qualitäten zugeordnet werden. Die unterschiedlichen Anforderungen für Landesstraßen im Freiland und in Ortsgebieten sind in Tabelle 7 und Tabelle 8 dargestellt, wobei diese Qualitäten derzeit landesweit evaluiert und überarbeitet werden.

Die Kategorisierung des Straßennetzes richtet sich nach der räumlichen Struktur und der funktionalen Bedeutung der Straßenabschnitte, wobei regionale Zentren grundsätzlich mit der Landesstraßenkategorie B an die Kernstadt Graz bzw. an das übergeordnete Bundesstraßennetz (Autobahn oder Schnellstraße der ASFINAG) angeschlossen werden. Teilregionale Zentren werden grundsätzlich mit Straßen der Landesstraßenkategorie C2 an das nächste regionale Zentrum angeschlossen.

Diese Kategorisierung ist nicht nur mit einem Ausbau der Straßen entsprechend dem zugeordneten Anforderungsprofil verbunden, sondern beinhaltet – insbesondere für die Gemeinden – auch Restriktionen. Beispielsweise wird es nicht mehr möglich sein, neue Gewerbegebiete an Straßen der Kategorie B oder C1 außerhalb von Ortsgebieten direkt anzuschließen. Das Verkehrsaufkommen solcher Flächen ist zu sammeln und an definierten Punkten einzuleiten.

So sind in Zukunft für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc. an Straßen der Kategorie B und C1 verbindliche Konzepte zu deren Anbindung vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren. Neue Anbindungen sind nur in Verbindung mit einer Verbesserung der gesamten verkehrlichen Situation, vor allem durch Zusammenlegung bestehender Zufahrten möglich.

Aufgrund der Wichtigkeit einer hochrangigen Anbindung der regionalen Zentren Voitsberg und Köflach an die A2 wird der B70 zwischen Köflach und der A2 die Landesstraßenkategorie B zugewiesen. Dem entsprechend ist für alle Entwicklungen entlang der B70 zwischen der ASt Mooskirchen und dem Zentralraum Voitsberg/Köflach ein geeignetes und verbindliches Verkehrserschließungskonzept zu erstellen und zu vereinbaren (z.B. Entwicklungsflächen Rollau und Nachnutzung ÖDK Gelände).

Von Köflach in Richtung Packsattel herhält die B70 die Landesstraßenkategorie C2, was vor allem auf die Wichtigkeit dieses Straßenabschnittes bei einer Sperre der A2 zurückzuführen ist. Die Anbindung des Bezirkes an die Kernstadt Graz über die L301 (Hitzendorf) wird ebenfalls mit der Kategorie C2 ausgewiesen. Somit liegen zwei hochwertige Straßenanbindungen an die Kernstadt Graz vor. Aufgrund der Teilregionalität von Bärbach und dem daraus folgenden Erfordernis einer guten Anbindung an die B70 wurden die L345 zwischen Köflach und Bärbach und die L347 zwischen Bärbach und Rosental ebenfalls mit C2 kategorisiert.

Somit werden alle regionalen Zentren mit Straßen der Kategorie B und alle teilregionalen Zentren mindestens mit Straßen der Kategorie C2 angebunden. Die gesamte Kategorisierung des Landesstraßennetzes kann der Abbildung 31 entnommen werden.

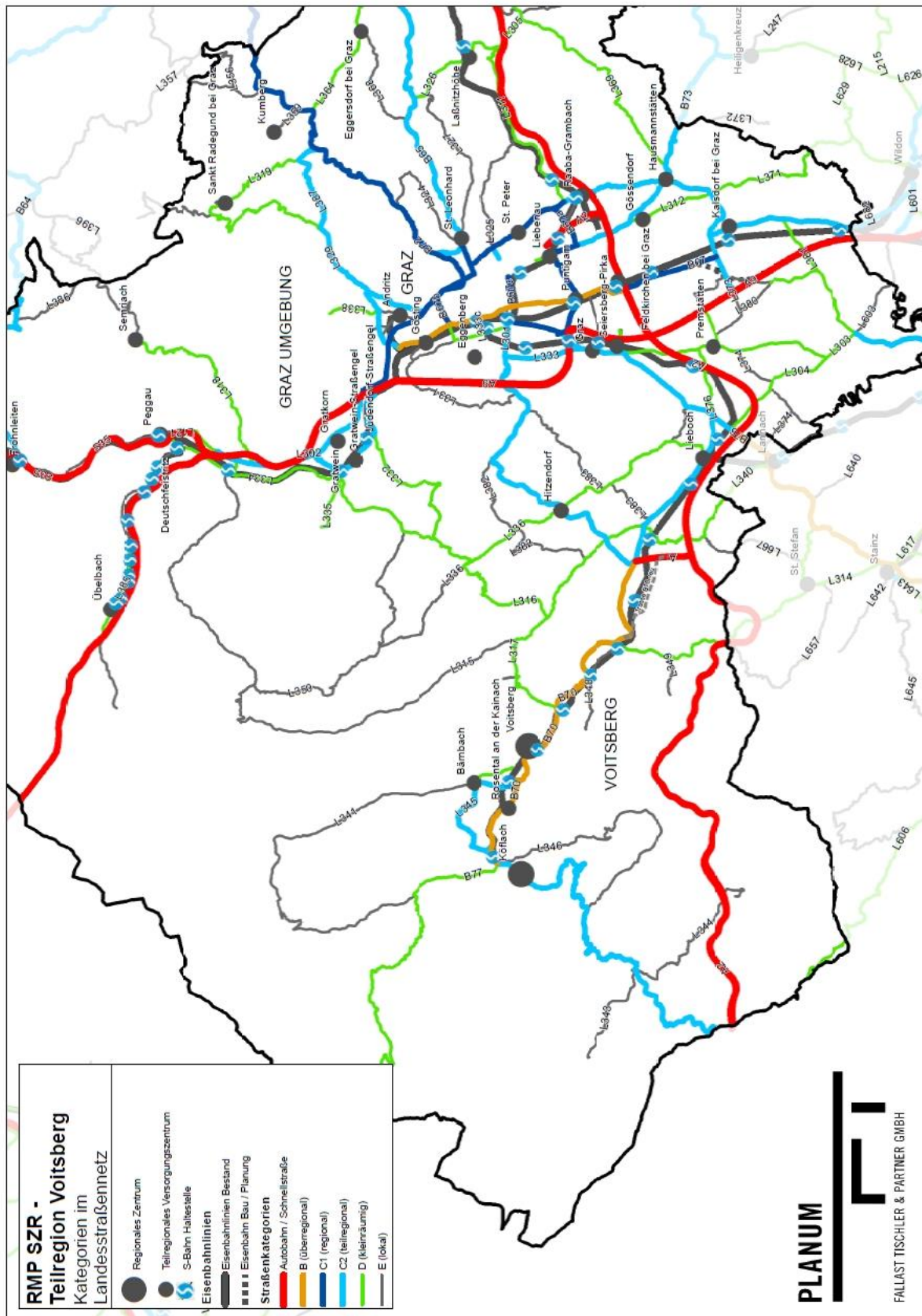


Abbildung 31: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

Tabelle 7: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland

Freiland, außerhalb von Ortsgebieten						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	transnationale oder transregionale Hauptverbindungen: Verbindung zwischen den steirischen Zentralräumen (Graz und Obersteiermark) mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen	zentralörtliche Hauptverbindungen: Anbindung der regionalen Zentren (Bezirkshauptstädte) an Graz	innerregionale Hauptverbindungen: Anbindungen von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz	innerregionale Verbindungen: Anbindung teilregionaler Zentren und hochwertiger Standorte an das regionale Zentrum und an das übergeordnete Straßennetz	kleinräumige, teilregionale Verbindungen: Anbindung von Gemeinden an regionale und teilregionale Zentren	lokale Verbindungen: Anbindungen von Gemeindeflecken an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz
Kategorie lt. RVS 03.01.13	II	III	IV	V		
Kategorie lt. RVS 03.03.23	Schnellstraße oder Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße, Straße mit großer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung		Straße mit geringerer regionaler Verkehrsbedeutung	
RVS 03.03.31						
Straßen-Typ	Schnellstraße oder Autostraße	Vorrangstraße, Autostraße anstreben		Vorrangstraße		
Ortsgebiet	nein	Umfahrungen anstreben		ja		
Querschnitt	2-4 streifig je nach Bemessung lt. RVS ..., ggf. mit Mittelrennung		2 streifig, ggf. mit lokal erforderlicher zusätzlicher Steigungsspur je nach Bemessung lt. RVS ...		2-streifig	
Anbindungen	nein	über bestehende Knoten mit Gemeindestrassen bzw. öffentliches Gut ***	über bestehende Knoten, Gemeindestrassen oder öffentliches Gut anstreben ***		entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen	
Knotentyp	planfrei	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich		plangleich, KVA oder VLSA möglich		
V _{20%} [km/h]	100	100 (50-70 im Bereich von Knoten)		80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)	50-60	40-50
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80	60-75	50-70		
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer Fußgängerquerung	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung		Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz		baulich getrennter Radweg		Radweg, Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen	
Bernaubarkeit	ja		nur im Rahmen einer flächendeckenden Straßenberaumung			

* Die Qualitätsanforderungen für die Landesstraßenkategorien sind als Zielqualitäten zu verstehen. Allenfalls werden in den einzelnen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) für einzelne Landesstraßenabschnitte davon abweichende Ausprägungen der Qualitäten festgelegt.
 ** insbesondere bei autobarren Straßenschnitten kann lt. Erhaltungsmanagement Straße (EMS) eine höhere Kategorie erforderlich sein.
 *** für die Erschließung von Standorten, Anschlussgebieten etc., die über private Zulassen erfolgen sollen, oder für jene, die in jeweils gültigen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) in dafür festgelegten Straßenschnitten liegen, sind verbindliche Konzepte zur Abklärung dieser Standorte, Anschlussgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Tabelle 8: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz in Ortsgebieten

		Ortsgebiet				E
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungsfunktion		durchleiten, verbinden	verbinden	verbinden	verbinden, erschließen	erschließen
Querschnitt		4-streifig	2- bis 4-streifig	2-streifig	2-streifig	
Knoten		niveaugleich, niveaufrei möglich		niveaugleich		
STVO		Vorrangstraße				
Einmündungen		richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten	richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten anstreben	je nach verkehrstechnischen Erfordernisse		
Radverkehrsanlagen im Straßenraum		Radweg oder parallel geführter Radweg im untergeordneten Straßennetz	Radweg, Radfahrstreifen	Radweg, Radfahrstreifen möglich		
Verordnete Geschwindigkeit [km/h]		50-60	50-60*	50*	50*	30-50
Bemautbarkeit		flächenhafte Bemautung möglich				
Busverkehr		Busbucht; Mischverkehr	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur oder Mischverkehr	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung in Busspuren	Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr
Straßenbahnverkehr		selbstständiger Gleiskörper	selbstständiger Gleiskörper anstreben	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung auf selbstständigem Gleiskörper		

* punktuelle bzw. kleinräumige Geschwindigkeitsreduktion (bei Schulen, für Begegnungszonen, etc.) auf 30 km/h möglich. (Richtlinien und SVO-Konformität vorausgesetzt)

3.3.4 Multimodales Verkehrsverhalten

Multimodales Verkehrsverhalten bedeutet z.B., wenn für einen Weg unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet werden, wie wenn für eine Anreise zum Bahnhof das Fahrrad oder der Pkw verwendet wird und die daraufhin folgende Weiterfahrt mit dem Zug erfolgt. Die Ausstattung von S-Bahnstationen als multimodalen Knoten fördert dieses Mobilitätsverhalten, das die Reduktion der Verkehrsleistungen mit Pkw zum Ziel hat. Die Ausstattungsqualität erfolgt in Abhängigkeit von der damit erschlossenen Region. So wäre in Voitsberg bzw. Köflach eine Vollaussstattung (wie unten angeführt) sinnvoll. In Söding oder Krottendorf ist die Ausstattung mit einem Basisangebot ausreichend.

Voraussetzung für einen multimodalen Knoten ist eine Haltestelle einer hochrangigen ÖV-Linie (S-Bahn oder Hauptachse des regionalen Busverkehrs). Solche Knoten werden wie in Abbildung 28 und Abbildung 30 ersichtlich an folgenden hochrangigen ÖV-Haltestellen für sinnvoll erachtet:

- Bhf. Köflach
- Bhf. Bämbach
- Bhf. Voitsberg
- Bhf. Krottendorf-Ligist
- Bhf. Söding-Mooskirchen

Ausschlaggebend für die Auswahl waren die Einwohnerpotenziale im Einzugsbereich dieser Bahnhöfe.

Die Abstufung der Ausstattung richtet sich sowohl nach dem Standort als auch nach den Kategorien der zu verbindenden bzw. angebotenen Verkehrsmittel, wobei eine Vollaussstattung folgende Elemente umfasst:

- ÖV-Ergänzung / Mikro-ÖV
- Anbindung an das Radverkehrsnetz (sicher und direkt)
- Sichere Radabstellplätze / Radboxen / Schließfächer
- P+R
- Car-Sharing bzw. E-Car-Sharing
- E-Ladestationen
- Radverleih
- Mietauto
- Paketboxen

4 Handlungsfelder

Im Rahmen des regionalen Mobilitätsplans werden für einen kurz- bis mittelfristigen Zeitraum Handlungsschwerpunkte entwickelt. Dabei handelt es sich nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten um Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr um Handlungsschwerpunkte, die im Sinne einer multimodalen Mobilität die Richtung für die auf den regionalen Mobilitätsplan basierenden sektoralen Planungen vorgeben. Bei deren Umsetzung sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Entwicklung der darauf basierenden Maßnahmen und Maßnahmenprogramme kann durchaus flexibel vorgegangen werden. Alle Verantwortlichen werden bei der Realisierung diese Flexibilität an den Tag legen müssen, damit die Maßnahmen an die jeweils aktuelle Situation angepasst werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark.

4.1 Handlungsfeld Fußgänger- und Radverkehr

Das Handlungsfeld **Fußgängerverkehr** wird auf lokaler örtlicher Ebene behandelt, wobei als Akteure vor allem die Gemeinden aktiv werden. Die Umsetzung der Maßnahmen entlang von Landesstraßen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark. Die Ziele können auf strategischer Ebene (z.B. in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen) definiert und auf konkreter Projektebene umgesetzt werden.

Die zentrale Stadtregion im Bezirk Voitsberg mit den (teil)regionalen Zentren **Voitsberg, Köflach, Bärbach sowie Rosental an der Kainach** bietet das größte Potenzial für die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Ein gemeindeübergreifendes Radverkehrskonzept soll sich entsprechend der aktuellen Radverkehrsstrategie Steiermark am 3-Säulen-Modell (Planen & Bauen, Kommunizieren & Motivieren, Organisieren & Kooperieren) orientieren. Abseits der Stadtregion hat die **Anbindung der Siedlungsgebiete an die ÖV-Hauptknoten** eine besondere Bedeutung, wobei der Fokus auf die Knotenpunkte entlang der GKB-Bahnachse, auf den Bahnhöfe Krottendorf-Ligist und Söding-Mooskirchen liegt. Aber auch an den Haltestellen der regionalen Busachsen hat das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zum leistungsfähigen ÖV eine hohe Bedeutung. Dies bedeutet eine konsequente Weiterentwicklung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des Planungsgrundsatzes „leicht, sicher, flüssig und umwegfrei“⁴, begleitend dazu aber auch die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs und zur Etablierung desselben zur Gesundheitsförderung und als positives Lebensgefühl.

Für die Teilregion Voitsberg lassen sich folgende **Strategien und Maßnahmen für den Radverkehr** festmachen:

- Erarbeitung eines überörtlich wirksamen Radverkehrskonzeptes in der Stadtregion Voitsberg – Köflach – Bärbach – Rosental an der Kainach.
- Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel im Bezirk Voitsberg:

⁴ Vgl.: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S36 ff

- Schaffung von Fahrradverleihsystemen, insbes. in den regionalen Zentren Voitsberg und Köflach
- Lokale und regionale Radroutennetze schaffen und Erreichbarkeiten der öffentlichen Einrichtungen verbessern (Lückenschlüsse im Bestandsnetz, Abstellanlagen etc.)
- Freizeitradverkehr und touristisches Potenzial weiter ausbauen, wo auch ein Mehrwert für den Alltagsverkehr vorhanden ist, und somit als „Katalysator (Beschleuniger)“ für Alltagsradverkehr nutzen (z.B. Fahrradmitnahme im Bus durch Pilotprojekte erproben und in zukünftigen Konzessionsvergaben verankern).
- Bewusstseinsbildung, -kampagnen, aktives „Vorleben“ durch regionale MeinungsbildnerInnen
- Fahrrad-Erreichbarkeiten der multimodalen Knoten an der Bahn, aber auch an den Regionalbushaltestellen ausbauen und gewährleisten (Anbindung der regionalen und touristischen Zentren; Bike&Ride-Anlagen z.B. am Bhf. Söding-Mooskirchen, Krottendorf, Voitsberg, Bärbach, Köflach etc.)
- Fahrradmitnahme in der Bahn sowie im Bus durch aktives Lobbying verbessern (GKB) bzw. ermöglichen (Buslinien)
- Etablierung von lokalen Radverkehrsbeauftragten als Ansprechpartner und Bindeglieder zur regionalen (Baubezirksleitung) und landesweiten (Radverkehrskordinator) Ebene.

Ansprechpartner:

Radverkehrskordinator: Mag. Bernhard Krause, Abteilung 16

Radverkehrsbeauftragter: derzeit offen, Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum

4.2 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Um eine Verkehrsverlagerung in Richtung Öffentlichen Verkehr und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw-Verkehr zu erreichen, sind die Fahrzeiten zu verkürzen, der Takt zu verdichten und das Angebot auszuweiten. Die wichtigsten Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr sind daher die Weiterentwicklung der S-Bahn und der Ausbau des regionalen Busverkehrs.

Die internationale Anbindung der Teilregion Voitsberg und die Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Österreichs ist durch den weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecken im Baltisch-Adriatischen-Kernnetzkorridor (Koralmbahn und Südbahn) sicher zu stellen.

Zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit ist die Weiterentwicklung der S-Bahn Steiermark (S-Bahn Linie S7) voranzutreiben. In diesem Sinne sind die infrastrukturellen Verbesserungen entsprechend dem GKB-Weißbuch Infrastruktur 2025+ umzusetzen.

Das regionale Busverkehrssystem muss weiterentwickelt werden. Um Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zu minimieren, sind die regionalen Buslinien verstärkt als Zubringerverkehrsmittel zur S-Bahn einzusetzen.

Die Bedienungsqualitäten entsprechend der Kategorisierungen sind zu realisieren. Großes Potential wird auch in der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadtregion Weststeiermark gesehen.

Für Siedlungskerne ab 500 Einwohner ist eine Mindestbedienung zu garantieren, wobei diese im Bestand entsprechend der Standards (siehe Punkt 2.4.1) bereits eingehalten sind.

Die für die Teilregion Voitsberg relevanten Linienbündel des regionalen Busverkehrs werden 2021 neu in Betrieb gehen. Jeweils ca. zwei Jahre im Vorlauf wird mit einem kooperativen Planungsprozess begonnen. Nach Maßgabe vorhandener Budgetmittel sind auch zu einem früheren Zeitpunkt Verbesserungen bzw. zusätzliche Verkehrsdienstleistungen möglich.

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen den regionalen Verkehrsmitteln ist ein schnelles Umsteigen in den ÖV-Knotenpunkten zu gewährleisten.

Im Planungsraum soll ein Netz von multimodalen Knoten (siehe Abbildung 30 und Kapitel 4.4) die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessern. Aufgrund des zu erwartenden Potenzials wird an den Bahnhöfen Köflach, Bärnbach, Voitsberg, Krottendorf-Ligist und Söding-Mooskirchen die Errichtung von multimodalen Knoten vorgeschlagen.

Dort wo linienhafter Öffentlicher Verkehr nicht mehr finanzierbar ist, gewinnen Mikro-ÖV Lösungen immer mehr an Bedeutung. Dies gilt vor allen für die peripheren Gemeinden wie, Kainach, Geistthal-Södingberg, Hischegg-Pack, Edelschrott und St. Martin. Wichtig ist die Zubringerfunktion des Mikro-ÖV zum öffentlichen Buslinienverkehr und damit die Abstimmung zwischen den beiden Systemen.

Auf struktureller Ebene ist eine Koordination der unterschiedlichen Akteure und Ebenen für den Bereich Mikro-ÖV sinnvoll. Für den effizienten Austausch von Informationen, die Unterstützung bei strategischen und projektbezogenen Fragestellungen sowie als Ansprechpartner für die verschiedenen Handlungsebenen Land – Region – Gemeinden bietet sich als Koordinierungsstelle das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum an.

Als wichtiger Startpunkt für die Förderung des Mikro-ÖV werden seitens des Landes Steiermark Ende 2016 das Förderprogramm inklusive der Fördersätze beschlossen, sowie entsprechende Budgetmittel bereitgestellt.

Aufgabenträger für den Ausbau der S-Bahn ist das Land Steiermark und für das regionale Busangebot das Land Steiermark in Kooperation mit den Gemeinden. Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark.

Ansprechpartner:

Öffentlicher Verkehr:	DI Bernhard Breid, Abteilung 16
Mikro-ÖV:	DI Gernot Aigner, Abteilung 16 Dr. Bernd Gassler, Regionalmanagement Steirischer Zentralraum
Eisenbahninfrastruktur:	DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.3 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine kontinuierliche Entschärfung der Unfallhäufungsstellen vorzunehmen. In Ortszentren, Wohngebieten und im Bereich von Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen ist die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß zu reduzieren und entsprechend zu überwachen.

Die immer knapper werdenden Budgetmittel auf der einen und die steigenden Verkehrsmengen (insbesondere im Schwerverkehr) auf der anderen Seite, fordern einen durchdachten optimalen Einsatz von Finanzmitteln. Dies wird im Bereich des Landesstraßennetzes durch die Anwendung des „Erhaltungsmanagement Straße“ (EMS) als strategische Maßnahmenplanung garantiert. Als Grundlage für die Prioritätensetzung zum Einsatz der Landesmittel dient die Kategorisierung des Landesstraßennetzes.

Da die Erhaltung des Landesstraßennetzes immer mehr finanzielle Mittel in Beschlag nimmt, ist auch bei der Errichtung von neuen Landesstraßenabschnitten der Aspekt der Erhaltung zu berücksichtigen.

Zentrales Thema im Bereich der Straßeninfrastruktur ist die Verbesserung der Anbindung der regionalen Zentren an die A2 Südautobahn. Dies wird durch eine durchgehende Verordnung der B70 als Autostraße zwischen der A2 und Voitsberg erreicht. Dadurch werden Maßnahmen im Bereich zwischen Gaisfeld und Krems (Kremser Reihen) sowie zwischen der A2 Anschlussstelle Mooskirchen und Krottendorf (B70 NEU) erforderlich. In den Bereichen wo die B70 als Autostraße verordnet werden soll, ist ein Sekundärwegenetz für den Langsamverkehr erforderlich.

Mit Stand Ende 2016 befindet sich das Projekt „**Landesstraße B70 Packer Straße, Abschnitt Mooskirchen-Krottendorf**“ (B70 NEU) kurz vor der Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Lageplan des Projektes ist in Abbildung 32 ersichtlich.

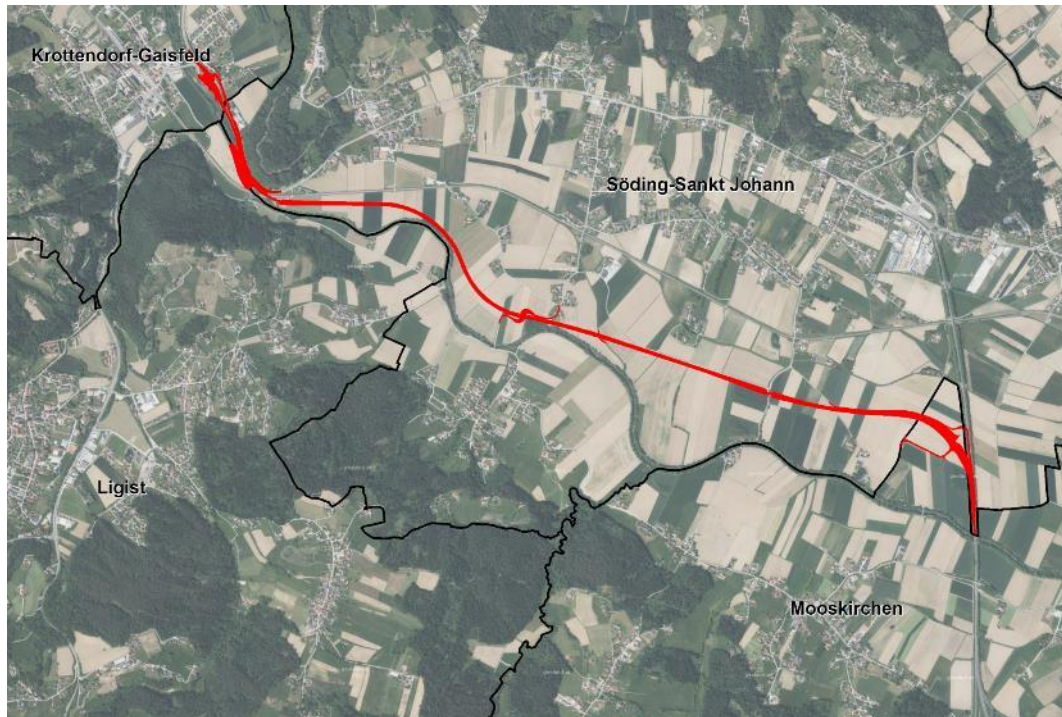


Abbildung 32: Übersichtsplan Ausbauplan B70, Abschnitt Mooskirchen – Krottendorf, Quelle Projektunterlagen UVE Landesstraße B70, Abschnitt Mooskirchen Krottendorf

Im Rahmen der UVP werden bereits die erforderlichen Materienrechte mitabgehandelt, sodass mit dem Vorliegen eines positiven Bescheids unmittelbar mit der Ausführungsplanung begonnen werden kann. Der Baubeginn der B70 NEU ist – vorbehaltlich der Genehmigung des erforderlichen Sonderbudgets – frühestens ab 2019 möglich.

In den Untersuchungen zur B70 NEU wurde eine zukünftige Anbindung der regionalen Vorrangzone für Industrie und Gewerbegebiet „**Mittleres Kainachtal / Rollau**“ verkehrlich berücksichtigt, aus verkehrstechnischer Sicht bereits voruntersucht und aus technischer Sicht als machbar erachtet. Die Anbindung ist nicht Projektbestandteil des Landesstraßenprojektes, kann jedoch, bei Vorliegen der entsprechenden Genehmigungen, mit diesem gemeinsam realisiert werden. Bei etwaiger Verzögerung des Baubeginns zur B70 NEU bzw. bei vorzeitiger Entwicklung der Vorrangzone Rollau ist prinzipiell auch ein Anschluss der industriell-gewerblichen Entwicklungsflächen an den bestehenden Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Mooskirchen möglich; dazu ist jedenfalls eine vertiefte Prüfung und Abstimmung mit den betroffenen Landes- und Bundesdienststellen erforderlich.

Zur durchgehenden Verordnung der B70 als Autostraße sind im Bereich der **Kremser Reihen** die getrennten, jeweils zweistreifigen Richtungsfahrbahnen aufzulassen und der Verkehr auf dem südwestlich liegenden Straßenabschnitt mit der gestreckteren Linienführung im Gegenverkehr zu führen. Dem gesamten Langsamverkehr und dem lokalen Verkehr steht der nordöstlich liegende kurvigere Straßenabschnitt (ebenfalls im Gegenverkehr) zur Verfügung. Damit kann auch ein unfallträchtiger Straßenabschnitt entschärft und die Verkehrssicherheit ohne weitere Geschwindigkeitsreduktionen auf diesem hochrangigen Straßenzug erhöht werden.

Aufgrund der Kategorisierung der B70 zwischen der A2 und Köflach als Landesstraße der Kategorie B ist bei künftigen Erschließungen besonderes Augenmerk auf die Verkehrsqualität der B70 zu legen.

In diesem Sinne erfordert die vorherrschende Verkehrssituation im Bereich des Kreisverkehrs „Kastner & Öhler“ im Gemeindegebiet von Voitsberg einen Ausbau des bestehenden Knotenpunktes. Dies bedingt eine Verlegung der Grenzgasse, welche die Funktion einer lokalen Aufschließungsstraße hat, und die Errichtung eines neuen Knotenpunktes an der B70, da die bestehende Erschließung über den Kreisverkehr entfällt. Dadurch kann ein wichtiges **I+G Ergänzungsgebiet südlich der B70** gegenüber dem regionalen Industrie- und Gewerbestandort ÖDK-Gelände erschlossen werden. Diese Sondersituation mit öffentlichem Interesse ist ein Einzelfall bzw. eine Ausnahme, da neue Knoten mit Erschließungsfunktion an B-wertigen Straßen grundsätzlich nicht vorgesehen sind (kein Präjudiz für weitere Erschließungen).

Wenn im Zuge von Neubaumaßnahmen (z.B. im Bereich der B70) bestehende Landesstraßenabschnitte an regionaler Bedeutung verlieren, sollen im Sinnen+ eines umwelt- und anrainerfreundlichen Verkehrssystems entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs getroffen werden.

Durch die Errichtung von Sammelparkplätzen an den hochrangigen Verkehrsachsen (B70 und A2) soll eine Steigerung des Besetzungsgrades und damit eine Reduktion der Pkw-Verkehrsleistungen erreicht werden. Insbesondere für einen möglichen Standort im Bereich der Autobahnanschlussstelle Mooskirchen ist die Asfinag ein wichtiger Partner.

Durch Förderung der E-Mobilität kann aktiv die Lärm- und Luftschadstoffbelastung minimiert werden. Hierfür ist es vor allem notwendig, die multimodalen Knotenpunkte, Park+Ride Anlagen mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auszustatten und ein dichtes Netz von Schnellladestation zu errichten. Auch durch die Etablierung von E-Carsharing wird „umweltfreundliche“ Mobilität gefördert.

Ansprechpartner:

Straßeninfrastruktur:	Ing. Mag. Thomas Hofer, Baubezirksleitung
Straßeninfrastruktur – Neubau:	DI Herbert Reiterer, Abteilung 16
Straßeninfrastruktur – Bestand:	DI Robert Rast, Abteilung 16
E-Mobilität:	RegR. Werner Mosser, Abteilung 16

4.4 Handlungsfeld multimodales Verkehrsverhalten

Entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten (siehe Abbildung 30), an denen NutzerInnen ein attraktives Angebot an Fahrzeugstellplätzen bis zu Fahrzeugverleihsystemen zur Verfügung steht. Diese multimodalen Knoten sind Mobilitätshotspots zur Verknüpfungen von ÖV, Radverkehr, (E)-Carsharing, und (E)-Taxis und dem konventionellen Pkw-Verkehr. Das Angebot ist stark vom jeweiligen Standort abhängig, zwingend notwendig ist jedoch ein sehr gutes ÖV-Angebot, Park+Ride Anlagen mit einer ausreichenden Kapazität und Bike+Ride Anlagen, wobei auf den Witterungsschutz und aufgrund der steigenden Bedeutung der Elektromobilität auf den Diebstahlschutz besonderes Augenmerk zu legen ist. Bei höherer Bedeutung des Knotenpunktes soll das Angebot auf Carsharing und Taxi erweitert werden. Zur Unterstützung der

E-Mobilität ist auch die Errichtung von Ladestationen notwendig. Eine hohe Bedeutung werden die Knotenpunkt Köflach, Bärnbach und Voitsberg erhalten, eine untergeordnete Rolle spielen Krotendorf Ligist und Söding-Mooskirchen.

Die Umsetzung eines derartigen Pilotprojekts wurde über das Regionalmanagement bereits im Rahmen des Antrages für das EU-Projekt „Peripheral Access“ eingereicht.

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.5 Handlungsfeld Bewusstseinsbildung

Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur allein führt nicht im gewünschten Zeitraum zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Regelmäßige, bewusstseinsbildende Maßnahmen, wie zum Beispiel in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 angeführt, sind für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der aktiven Mobilität (Fußgänger- und Radverkehr) und des Öffentlichen Verkehrs sehr wichtig.

Die Vorbildfunktion von in der Öffentlichkeit stehenden Personen kombiniert mit einer entsprechenden medialen Aufbereitung garantiert besonders große Reichweiten (z.B. GemeindeRADsitzung – alle Gemeinderäte kommen mit dem Fahrrad zur Sitzung).

Mit Straßenfesten und Straßenmalwettbewerben kann gezeigt werden, dass der Straßenraum nicht nur Verkehrsfläche für Kraftfahrzeuge, sondern auch Lebensraum sein kann. Aktionen im Bereich der Mobilität z.B. in der europäischen Mobilitätswoche (jährlich eine Woche um den 22. September) weisen auf eine geänderte Werthaltung im Mobilitätsbereich hin. BürgerInnen erhalten die Möglichkeit den Straßenraum, der meist mit Kraftfahrzeugen besetzt ist, als Genuss- oder Erlebnisraum mit neuen Angeboten (Musik, Frühstückstafel im Freien, Erlebnisparcours für Kinder, etc.) wahrzunehmen.

Da die Veränderung des Mobilitätsverhaltens eine schwierige Herausforderung für alle darstellt, müssen vor allem neuen BewohnerInnen der Region Alternativen zum Pkw-Verkehr präsentiert werden. Mit der Zurverfügungstellung von Schnuppertickets und Mobilitätsberatungen für neu Zugezogene, aber natürlich auch für alt eingesessene Personen, wird der Öffentliche Verkehr oder auch der Radverkehr als ernst zu nehmende Alternative präsentiert.

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von den Siedlungsgebieten bzw. von der Straße auf die Schiene ist ein Ziel, das sich von der EU bis zur am Durchgangsverkehr geplagten Gemeinde durchzieht. Die Herausforderung im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr liegt vor allem in der Bereitstellung von nachhaltigen Lieferketten und der Verbesserung der Anbindung der regionalen Standorte für Industrie und Gewerbe (z.B.: Rollau, ÖDK udgl.) an die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (A2 und B70). Zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene soll insbesondere der internationale Logistikknoten CCG Terminal Werndorf verstärkt genutzt werden. Der verbleibende

Straßengüterverkehr soll zur Reduzierung von Verkehrssicherheitsproblematiken und Lärmbelastigungen möglichst schnell auf das hochrangige Straßennetz geleitet werden.

Eine Ausweisung von Zielgebieten für Industrie und Gewerbe kann nur mehr bei ausreichender Verkehrserschließung erfolgen.

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.7 Erfolgskontrolle / Monitoring

Die Festlegung von quantifizierbaren und evaluierbaren Zielen ist eine wichtige Basis für die Erfolgskontrolle. Die Festlegung dieser Ziele ergibt sich aus der Beobachtung der Entwicklungen der Vergangenheit und aus einer Vorschau auf die unmittelbare Zukunft. Entwicklungen aus der Vergangenheit fortzuschreiben ist jedoch nur sinnvoll, wenn die Tendenz der Zielerfüllung dient, andernfalls muss durch eine gezielte Setzung von Maßnahmen der gewünschte Endzustand bzw. die gewünschte Richtung erzielt werden.

Aufgrund der Zielsetzung wird ein Mobilitätsmonitoring anhand folgender Kriterien [] empfohlen:

- Erreichbarkeit der Region / der Gemeinden mit dem ÖV [Anzahl der Kurspaare an Werktagen] [Anzahl der Kurspaare am Abend und an Wochenenden] [durchschnittliche Fahrzeiten in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz] [% der Wohnbevölkerung im Einzugsbereich des ÖV]
- Erreichbarkeit der Region / der Gemeinden mit dem Pkw [durchschnittliche Fahrzeiten in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz] Überprüfung der Erreichbarkeit der Region / Gemeinden mit dem ÖV [Anzahl der Kurspaare an Werktagen]
- Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie Nahversorgungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, Kinderbetreuungseinrichtungen und Ortszentren zu Fuß und per Fahrrad über gesonderte Fußwege bzw. Radwege und Radrouten [% der Wohnbevölkerung im Einzugsbereich für Fußgänger- und Radverkehr] Überprüfung der Erreichbarkeit mit dem Kfz [Fahrzeit in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz]
- Modal Split [Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an Wegen]
- Pkw Besetzungsgrad [durchschnittliche Anzahl an Personen pro Pkw]
- Verkehrssicherheit [Unfallhäufungsstellen] [Unfallzahlen]

Darüber hinaus kann auch durch eine Befragung der Bevölkerung eine Evaluierung von qualitativen Zielen erfolgen. Durch einen Vergleich mit der Befragung, die im Zuge der Erstellung des RMPs Teilregion Voitsberg durchgeführt wurde, kann die subjektive Wahrnehmung der Bevölkerung bezüglich der umgesetzten Maßnahmen aufgezeigt werden.

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsraum Voitsberg	4
Abbildung 2: Ablaufplan RMP Teilregion Voitsberg – (Steirischer Zentralraum)	6
Abbildung 3: Das Planungsgebiet und die verkehrlichen Verflechtungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 4: Kategorisierung des Radwegnetzes	9
Abbildung 5: Kategorisierung der ÖV Achsen	10
Abbildung 6: Kategorisierung des Landesstraßennetzes	11
Abbildung 7: Strukturbild Steiermark (Quelle: Landesentwicklungsleitbild 2013)	12
Abbildung 8: Gesamtregionale Ziele Steirischer Zentralraum, RELB 2014+	13
Abbildung 9: Strukturmodell Steirischer Zentralraum (Quelle: RELB 2014+ Steirischer Zentralraum, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)	14
Abbildung 10: REPRO Region Steirischer Zentralraum: Übersicht Vorrangzonen (Quelle: Land Steiermark)	15
Abbildung 11: Bevölkerungsveränderung 2015-2030 in %, (Entwurf PLANUM, Datenquelle: Landesstatistik Steiermark)	18
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsemissionen in der Steiermark (Zeitraum 1990 bis 2013) Quelle: Klimaschutzbericht 2014	19
Abbildung 13: Kernnetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016	20
Abbildung 14: Infrastrukturprojekte 2013-2025+, Quelle bmvit 2013	21
Abbildung 15: Maßnahmenpool Weißbuch GKB 2025+; Quelle: Vortrag GKB Weißbuch Infrastruktur 2025+, Fellendorf, Veit, 25.2.2016	24
Abbildung 16: Österreichisches Zielnetz Projekte Personenverkehr; Quelle: Zielnetz 2025+, ÖBB Infrastruktur AG, September 2001	25
Abbildung 17: Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016, Quelle: www.afinag.at vom 03.11.2016	25
Abbildung 18: Trendkorrektur zur Zielerreichung	26
Abbildung 19: Übersicht mehrstufige Bearbeitung	27
Abbildung 20: Ein- und Auspendler nach und von Voitsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013, eigene Darstellungen)	27
Abbildung 21: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof Söding	29
Abbildung 22: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2015 (Quelle: S-Bahn und RegioBahn Steiermark, Presseinformation 11.12.2015)	30
Abbildung 23: Verkehrszweck KFZ-Fahrten 2004 und 2014 (Quellen: RVK Deutschlandsberg Evaluierung 2009, VU Ast Hengsberg)	31
Abbildung 24: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region	32
Abbildung 25: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinde	32

Abbildung 26: Auswertung Fragebögen: Meinungen	33
Abbildung 27: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze	34
Abbildung 28: Kategorisierung des Radwegenetzes	45
Abbildung 29: Netzentwicklung S-Bahn Steiermark	46
Abbildung 30: Kategorisierung des Regionalbusnetzes	48
Abbildung 31: Kategorisierung des Landesstraßennetzes	50
Abbildung 32: Übersichtsplan Ausbauplan B70, Abschnitt Mooskirchen – Krottendorf, Quelle Projektunterlagen UVE Landesstraße B70, Abschnitt Mooskirchen Krottendorf	58

6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Gemeindedaten Bezirk Voitsberg * Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark **Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria	16
Tabelle 2 Gemeindedaten Bezirk Graz-Umgebung * Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark **Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria	17
Tabelle 3 Gemeindedaten Graz * Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark **Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria	18
Tabelle 4: Bundesweite ÖV-Standards (Quelle: Abteilung 16)	22
Tabelle 5: Auswertung Pendlerdaten für den politischen Bezirk Voitsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013)	28
Tabelle 6: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr	47
Tabelle 7: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland	51
Tabelle 8: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz in Ortsgebieten	52

7 Anhang

Factsheet WIBIS Steiermark

Voitsberg (616) Bezirksprofil

Autoren: Michael Kernitzky, Eric Kirschner, Raimund Kurzmann

ENERGIE :: GLAS UND FAHRZEUGBAU :: THERME NOVA KÖFLACH

Mensch	Arbeit	Wirtschaft																																																																																																																																																																																																																																													
<p>Demographie 2016</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01.01.2016</td> <td>51.851</td> <td>1.232.012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Einwohner (EW) 2016</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2012-2016</td> <td>-0,3 %</td> <td>1,9 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Prognose 2016-2030</td> <td>-3,6 %</td> <td>1,9 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Anteil an der Bevölkerung</td> <td>4,2 %</td> <td></td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Geburtenquote²</td> <td>7,6</td> <td>9,0</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Sterbquote²</td> <td>12,2</td> <td>10,4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Wanderquote²</td> <td>7,5</td> <td>9,8</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Katasterfläche [km²]</td> <td>679</td> <td>16.401</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Flächenanteil Bundesland</td> <td>4,1 %</td> <td></td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dauerwohnsiedlungsraum</td> <td>36 %</td> <td>32 %</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Einwohner / km²</td> <td>76</td> <td>75</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bevölkerungspyramide 1.1.2016</p> <p>Prognose Bevölkerungsanteile 2030</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>unter 20</th> <th>20 bis 64</th> <th>65 plus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>17,5 %</td> <td>60,8 %</td> <td>21,7 %</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>17,2 %</td> <td>59,9 %</td> <td>22,9 %</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>17,2 %</td> <td>54,1 %</td> <td>28,7 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bruttomedianeinkommen 2014 in €</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Insgesamt</td> <td>2.257</td> <td>2.374</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.566</td> <td>1.777</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.595</td> <td>2.814</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>		VO	Stmk.	Rang ¹	01.01.2016	51.851	1.232.012		Einwohner (EW) 2016				Trend 2012-2016	-0,3 %	1,9 %	7	Prognose 2016-2030	-3,6 %	1,9 %	7	Anteil an der Bevölkerung	4,2 %		12	Geburtenquote ²	7,6	9,0	12	Sterbquote ²	12,2	10,4	4	Wanderquote ²	7,5	9,8	5	Katasterfläche [km ²]	679	16.401		Flächenanteil Bundesland	4,1 %		12	Anteil Dauerwohnsiedlungsraum	36 %	32 %	8	Einwohner / km ²	76	75	6	Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus	2016	17,5 %	60,8 %	21,7 %	2030	17,2 %	59,9 %	22,9 %	2030	17,2 %	54,1 %	28,7 %		VO	Stmk.	Rang	Insgesamt	2.257	2.374	7	Frauen	1.566	1.777	11	Männer	2.595	2.814	7	<p>Beschäftigung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unselbständig Beschäftigte 2015</td> <td>12.221</td> <td>477.477</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2014-2015</td> <td>0,2 %</td> <td>1,0 %</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Trend Frauen 2014-2015</td> <td>0,3 %</td> <td>1,3 %</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Trend Männer 2014-2015</td> <td>0,1 %</td> <td>0,7 %</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Trend 0 2011-2015</td> <td>0,3 %</td> <td>0,8 %</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Beschäftigten 2015</td> <td>2,6 %</td> <td></td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Beschäftigungsstruktur 2015</p> <p>Arbeitsmarkt 2015</p> <p>Arbeitslosenquote</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitslosenquote 2015</td> <td>8,2 %</td> <td>8,3 %</td> <td>10⁴</td> </tr> <tr> <td>Arbeitslose</td> <td>1.808</td> <td>44.461</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>780</td> <td>18.437</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>1.028</td> <td>26.024</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schulungsteilnehmer</td> <td>370</td> <td>8.332</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>203</td> <td>4.575</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>167</td> <td>3.757</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lehrlingsuchende</td> <td>32</td> <td>978</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>11</td> <td>420</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>20</td> <td>558</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Arbeitslose nach Bildung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>keine abgeschlossene Bildung</td> <td>1,9 %</td> <td>2,9 %</td> </tr> <tr> <td>Pflichtschule</td> <td>34,8 %</td> <td>39,7 %</td> </tr> <tr> <td>Lehre bzw. Meisterprüfung</td> <td>46,0 %</td> <td>38,8 %</td> </tr> <tr> <td>Fachschule ohne Matura</td> <td>6,3 %</td> <td>4,6 %</td> </tr> <tr> <td>Matura</td> <td>8,4 %</td> <td>8,6 %</td> </tr> <tr> <td>Universität, Akademie, FH</td> <td>2,6 %</td> <td>5,4 %</td> </tr> </tbody> </table>		VO	Stmk.	Rang	Unselbständig Beschäftigte 2015	12.221	477.477		Trend 2014-2015	0,2 %	1,0 %	8	Trend Frauen 2014-2015	0,3 %	1,3 %	11	Trend Männer 2014-2015	0,1 %	0,7 %	6	Trend 0 2011-2015	0,3 %	0,8 %	11	Anteil an den Beschäftigten 2015	2,6 %		12		VO	Stmk.	Rang	Arbeitslosenquote 2015	8,2 %	8,3 %	10 ⁴	Arbeitslose	1.808	44.461		Frauen	780	18.437		Männer	1.028	26.024		Schulungsteilnehmer	370	8.332		Frauen	203	4.575		Männer	167	3.757		Lehrlingsuchende	32	978		Frauen	11	420		Männer	20	558			VO	Stmk.	keine abgeschlossene Bildung	1,9 %	2,9 %	Pflichtschule	34,8 %	39,7 %	Lehre bzw. Meisterprüfung	46,0 %	38,8 %	Fachschule ohne Matura	6,3 %	4,6 %	Matura	8,4 %	8,6 %	Universität, Akademie, FH	2,6 %	5,4 %	<p>Unternehmen 2015</p> <p>Unternehmensneugründungen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Kameramitglieder 31.12.2015</td> <td>2.890</td> <td>68.143</td> </tr> </tbody> </table> <p>Betriebsstruktur 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Betriebe</th> <th>Beschäftigte⁴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gesamt</td> <td>1.294</td> <td>100,0 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)</td> <td>1.119</td> <td>24,4 %</td> </tr> <tr> <td> Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)</td> <td>150</td> <td>25,4 %</td> </tr> <tr> <td>Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)</td> <td>22</td> <td>26,2 %</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)</td> <td>3</td> <td>24,1 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tourismus⁵</p> <p>Nächtigungsentwicklung (2011 = 100)</p> <p>Tourismuseinkalorien 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>VO</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl der Nchtigungen</td> <td>143.415</td> <td>11.759.402</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>-22,1 %</td> <td>7,2 %</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Nchtigungen</td> <td>1,2 %</td> <td></td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Nchtigungsdichte⁶</td> <td>2,8</td> <td>9,6</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Auslastung der Betriebe</td> <td>23,5 %</td> <td>35,1 %</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Nchtigungsanteil Ausländer</td> <td>22,8 %</td> <td>39,2 %</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Anteil Winterurlaub im Familienverband</td> <td>43,7 %</td> <td>44,7 %</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Mittlere Aufenthaltsdauer</td> <td>3,6</td> <td>3,1</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>		VO	Stmk.	Aktive Kameramitglieder 31.12.2015	2.890	68.143		Betriebe	Beschäftigte ⁴	Gesamt	1.294	100,0 %	Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.119	24,4 %	Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	150	25,4 %	Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	22	26,2 %	Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	3	24,1 %		VO	Stmk.	Rang	Anzahl der Nchtigungen	143.415	11.759.402		Trend 2011-2015	-22,1 %	7,2 %	13	Anteil an den Nchtigungen	1,2 %		13	Nchtigungsdichte ⁶	2,8	9,6	13	Auslastung der Betriebe	23,5 %	35,1 %	11	Nchtigungsanteil Ausländer	22,8 %	39,2 %	10	Anteil Winterurlaub im Familienverband	43,7 %	44,7 %	4	Mittlere Aufenthaltsdauer	3,6	3,1	4
	VO	Stmk.	Rang ¹																																																																																																																																																																																																																																												
01.01.2016	51.851	1.232.012																																																																																																																																																																																																																																													
Einwohner (EW) 2016																																																																																																																																																																																																																																															
Trend 2012-2016	-0,3 %	1,9 %	7																																																																																																																																																																																																																																												
Prognose 2016-2030	-3,6 %	1,9 %	7																																																																																																																																																																																																																																												
Anteil an der Bevölkerung	4,2 %		12																																																																																																																																																																																																																																												
Geburtenquote ²	7,6	9,0	12																																																																																																																																																																																																																																												
Sterbquote ²	12,2	10,4	4																																																																																																																																																																																																																																												
Wanderquote ²	7,5	9,8	5																																																																																																																																																																																																																																												
Katasterfläche [km ²]	679	16.401																																																																																																																																																																																																																																													
Flächenanteil Bundesland	4,1 %		12																																																																																																																																																																																																																																												
Anteil Dauerwohnsiedlungsraum	36 %	32 %	8																																																																																																																																																																																																																																												
Einwohner / km ²	76	75	6																																																																																																																																																																																																																																												
Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus																																																																																																																																																																																																																																												
2016	17,5 %	60,8 %	21,7 %																																																																																																																																																																																																																																												
2030	17,2 %	59,9 %	22,9 %																																																																																																																																																																																																																																												
2030	17,2 %	54,1 %	28,7 %																																																																																																																																																																																																																																												
	VO	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																												
Insgesamt	2.257	2.374	7																																																																																																																																																																																																																																												
Frauen	1.566	1.777	11																																																																																																																																																																																																																																												
Männer	2.595	2.814	7																																																																																																																																																																																																																																												
	VO	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																												
Unselbständig Beschäftigte 2015	12.221	477.477																																																																																																																																																																																																																																													
Trend 2014-2015	0,2 %	1,0 %	8																																																																																																																																																																																																																																												
Trend Frauen 2014-2015	0,3 %	1,3 %	11																																																																																																																																																																																																																																												
Trend Männer 2014-2015	0,1 %	0,7 %	6																																																																																																																																																																																																																																												
Trend 0 2011-2015	0,3 %	0,8 %	11																																																																																																																																																																																																																																												
Anteil an den Beschäftigten 2015	2,6 %		12																																																																																																																																																																																																																																												
	VO	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																												
Arbeitslosenquote 2015	8,2 %	8,3 %	10 ⁴																																																																																																																																																																																																																																												
Arbeitslose	1.808	44.461																																																																																																																																																																																																																																													
Frauen	780	18.437																																																																																																																																																																																																																																													
Männer	1.028	26.024																																																																																																																																																																																																																																													
Schulungsteilnehmer	370	8.332																																																																																																																																																																																																																																													
Frauen	203	4.575																																																																																																																																																																																																																																													
Männer	167	3.757																																																																																																																																																																																																																																													
Lehrlingsuchende	32	978																																																																																																																																																																																																																																													
Frauen	11	420																																																																																																																																																																																																																																													
Männer	20	558																																																																																																																																																																																																																																													
	VO	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																													
keine abgeschlossene Bildung	1,9 %	2,9 %																																																																																																																																																																																																																																													
Pflichtschule	34,8 %	39,7 %																																																																																																																																																																																																																																													
Lehre bzw. Meisterprüfung	46,0 %	38,8 %																																																																																																																																																																																																																																													
Fachschule ohne Matura	6,3 %	4,6 %																																																																																																																																																																																																																																													
Matura	8,4 %	8,6 %																																																																																																																																																																																																																																													
Universität, Akademie, FH	2,6 %	5,4 %																																																																																																																																																																																																																																													
	VO	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																													
Aktive Kameramitglieder 31.12.2015	2.890	68.143																																																																																																																																																																																																																																													
	Betriebe	Beschäftigte ⁴																																																																																																																																																																																																																																													
Gesamt	1.294	100,0 %																																																																																																																																																																																																																																													
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.119	24,4 %																																																																																																																																																																																																																																													
Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	150	25,4 %																																																																																																																																																																																																																																													
Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	22	26,2 %																																																																																																																																																																																																																																													
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	3	24,1 %																																																																																																																																																																																																																																													
	VO	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																												
Anzahl der Nchtigungen	143.415	11.759.402																																																																																																																																																																																																																																													
Trend 2011-2015	-22,1 %	7,2 %	13																																																																																																																																																																																																																																												
Anteil an den Nchtigungen	1,2 %		13																																																																																																																																																																																																																																												
Nchtigungsdichte ⁶	2,8	9,6	13																																																																																																																																																																																																																																												
Auslastung der Betriebe	23,5 %	35,1 %	11																																																																																																																																																																																																																																												
Nchtigungsanteil Ausländer	22,8 %	39,2 %	10																																																																																																																																																																																																																																												
Anteil Winterurlaub im Familienverband	43,7 %	44,7 %	4																																																																																																																																																																																																																																												
Mittlere Aufenthaltsdauer	3,6	3,1	4																																																																																																																																																																																																																																												

¹ Reihung der 13 steirischen Bezirke. Mit Ausnahme der Arbeitslosenquote absteigend gerahmt (höchster Wert entspricht Rang 1).
² Geburten, Todesfälle und Wanderungssaldos je 1.000 Einwohner.
³ Aufsteigend gerahmt (niedrigster Wert entspricht Rang 1).
 Quellen: WIBIS Steiermark, AMS, HVS, Statistik Austria, DRÖK, WK, Berechnungen und Darstellung JR-POLICES.
⁴ Anteil der Beschäftigten, welcher in der jeweiligen Betriebsgrößenklasse tätig ist.
⁵ Angaben beziehen sich mit Ausnahme des Anteils des Winterurlaubs auf das Kalenderviertel.
⁶ Nchtigungen je Einwohner.
 Stand: 28. Juli 2016

Im Auftrag von: Erstellt durch:

Anhang 1: Regionsprofil Voitsberg (Quelle: wibis-steiermark.at, 10/2016)

Factsheet

Graz Stadt (601)

WIBIS Steiermark

Bezirksprofil

Autoren: Michael Kernitzky, Eric Kirschner, Raimund Kurzmann

INNOVATIONS- UND DIENSTLEISTUNGSZENTRUM :: KUNST UND KULTUR :: UNIVERSITÄTEN UND FHs



Mensch	Arbeit	Wirtschaft																																																																																																																																																																																																																																									
Demographie 2016 <table border="1"> <thead> <tr> <th>01.01.2016</th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einwohner (EW) 2016</td> <td>280.258</td> <td>1.232.012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2012-2016</td> <td>6,9 %</td> <td>1,9 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Prognose 2016-2030</td> <td>15,5 %</td> <td>1,9 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Anteil an der Bevölkerung</td> <td>22,7 %</td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Geburtenquote²</td> <td>10,8</td> <td>9,0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Sterbquote²</td> <td>8,3</td> <td>10,4</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Wanderquote²</td> <td>19,1</td> <td>9,8</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Katasterfläche [km²]</td> <td>127</td> <td>16.401</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Flächenanteil Bundesland</td> <td>0,8 %</td> <td></td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dauerwohnortraum</td> <td>82 %</td> <td>32 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Einwohner / km²</td> <td>2.198</td> <td>75</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> Bevölkerungspyramide 1.1.2016 Prognose Bevölkerungsanteile 2030 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>unter 20</th> <th>20 bis 64</th> <th>65 plus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>17,7%</td> <td>65,4%</td> <td>16,9%</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>16,2%</td> <td>63,2%</td> <td>17,4%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>13,4%</td> <td>61,1%</td> <td>25,4%</td> </tr> </tbody> </table> Bruttomedianeinkommen 2014 in € <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Insgesamt</td> <td>2.427</td> <td>2.374</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.959</td> <td>1.777</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.890</td> <td>2.814</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	01.01.2016	G	Stmk.	Rang ¹	Einwohner (EW) 2016	280.258	1.232.012		Trend 2012-2016	6,9 %	1,9 %	1	Prognose 2016-2030	15,5 %	1,9 %	1	Anteil an der Bevölkerung	22,7 %		1	Geburtenquote ²	10,8	9,0	1	Sterbquote ²	8,3	10,4	13	Wanderquote ²	19,1	9,8	1	Katasterfläche [km ²]	127	16.401		Flächenanteil Bundesland	0,8 %		13	Anteil Dauerwohnortraum	82 %	32 %	1	Einwohner / km ²	2.198	75	1	Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus	2016	17,7%	65,4%	16,9%	2020	16,2%	63,2%	17,4%	2030	13,4%	61,1%	25,4%		G	Stmk.	Rang	Insgesamt	2.427	2.374	5	Frauen	1.959	1.777	1	Männer	2.890	2.814	4	Beschäftigung 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unselbständig Beschäftigte 2015</td> <td>179.963</td> <td>477.477</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2014-2015</td> <td>1,7 %</td> <td>1,0 %</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Trend Frauen 2014-2015</td> <td>1,8 %</td> <td>1,3 %</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Trend Männer 2014-2015</td> <td>1,7 %</td> <td>0,7 %</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Trend @ 2011-2015</td> <td>1,2 %</td> <td>0,8 %</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Beschäftigten 2015</td> <td>37,7 %</td> <td></td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> Beschäftigungsstruktur 2015 Arbeitsmarkt 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitslosenquote 2015</td> <td>13,2 %</td> <td>8,3 %</td> <td>13¹</td> </tr> <tr> <td>Arbeitslose</td> <td>14.222</td> <td>44.461</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>5.600</td> <td>18.437</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>8.622</td> <td>26.024</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schulungsteilnehmer</td> <td>2.360</td> <td>8.332</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.231</td> <td>4.575</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>1.130</td> <td>3.757</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lehrstellensuchende</td> <td>347</td> <td>978</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>132</td> <td>420</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>215</td> <td>558</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Arbeitslose nach Bildung 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>keine abgeschlossene Bildung</td> <td>4,1 %</td> <td>2,9 %</td> </tr> <tr> <td>Pflichtschule</td> <td>48,8 %</td> <td>39,7 %</td> </tr> <tr> <td>Lehre bzw. Maturaprüfung</td> <td>22,9 %</td> <td>38,8 %</td> </tr> <tr> <td>Fachschule ohne Matura</td> <td>3,1 %</td> <td>4,6 %</td> </tr> <tr> <td>Matura</td> <td>10,5 %</td> <td>8,6 %</td> </tr> <tr> <td>Universität, Akademie, FH</td> <td>10,5 %</td> <td>5,4 %</td> </tr> </tbody> </table>		G	Stmk.	Rang	Unselbständig Beschäftigte 2015	179.963	477.477		Trend 2014-2015	1,7 %	1,0 %	3	Trend Frauen 2014-2015	1,8 %	1,3 %	3	Trend Männer 2014-2015	1,7 %	0,7 %	3	Trend @ 2011-2015	1,2 %	0,8 %	2	Anteil an den Beschäftigten 2015	37,7 %		1		G	Stmk.	Rang	Arbeitslosenquote 2015	13,2 %	8,3 %	13 ¹	Arbeitslose	14.222	44.461		Frauen	5.600	18.437		Männer	8.622	26.024		Schulungsteilnehmer	2.360	8.332		Frauen	1.231	4.575		Männer	1.130	3.757		Lehrstellensuchende	347	978		Frauen	132	420		Männer	215	558			G	Stmk.	keine abgeschlossene Bildung	4,1 %	2,9 %	Pflichtschule	48,8 %	39,7 %	Lehre bzw. Maturaprüfung	22,9 %	38,8 %	Fachschule ohne Matura	3,1 %	4,6 %	Matura	10,5 %	8,6 %	Universität, Akademie, FH	10,5 %	5,4 %	Unternehmen 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Kamernmitglieder 31.12.2015</td> <td>17.368</td> <td>68.143</td> </tr> </tbody> </table> Betriebsstruktur 2016 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Betriebe</th> <th>Beschäftigte⁴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gesamt</td> <td>10.544</td> <td>100,0 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)</td> <td>8.546</td> <td>11,0 %</td> </tr> <tr> <td>Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)</td> <td>1.501</td> <td>16,1 %</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (50-249 Beschäftigte)</td> <td>361</td> <td>19,0 %</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)</td> <td>136</td> <td>53,9 %</td> </tr> </tbody> </table> Tourismus⁵ <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>G</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl der Nächtigungen</td> <td>1.080.409</td> <td>11.759.402</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>19,0 %</td> <td>7,2 %</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Nächtigungen</td> <td>9,2 %</td> <td></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsdichte⁴</td> <td>3,9</td> <td>9,6</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Ausstattung der Betriebe</td> <td>47,9 %</td> <td>35,1 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsanteil Ausländer</td> <td>55,2 %</td> <td>39,2 %</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear</td> <td>41,8 %</td> <td>44,7 %</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Mittlere Aufenthaltsdauer</td> <td>1,8</td> <td>3,1</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>		G	Stmk.	Aktive Kamernmitglieder 31.12.2015	17.368	68.143		Betriebe	Beschäftigte ⁴	Gesamt	10.544	100,0 %	Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	8.546	11,0 %	Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)	1.501	16,1 %	Großbetriebe (50-249 Beschäftigte)	361	19,0 %	Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	136	53,9 %		G	Stmk.	Rang	Anzahl der Nächtigungen	1.080.409	11.759.402		Trend 2011-2015	19,0 %	7,2 %	2	Anteil an den Nächtigungen	9,2 %		4	Nächtigungsdichte ⁴	3,9	9,6	10	Ausstattung der Betriebe	47,9 %	35,1 %	1	Nächtigungsanteil Ausländer	55,2 %	39,2 %	2	Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear	41,8 %	44,7 %	6	Mittlere Aufenthaltsdauer	1,8	3,1	13
01.01.2016	G	Stmk.	Rang ¹																																																																																																																																																																																																																																								
Einwohner (EW) 2016	280.258	1.232.012																																																																																																																																																																																																																																									
Trend 2012-2016	6,9 %	1,9 %	1																																																																																																																																																																																																																																								
Prognose 2016-2030	15,5 %	1,9 %	1																																																																																																																																																																																																																																								
Anteil an der Bevölkerung	22,7 %		1																																																																																																																																																																																																																																								
Geburtenquote ²	10,8	9,0	1																																																																																																																																																																																																																																								
Sterbquote ²	8,3	10,4	13																																																																																																																																																																																																																																								
Wanderquote ²	19,1	9,8	1																																																																																																																																																																																																																																								
Katasterfläche [km ²]	127	16.401																																																																																																																																																																																																																																									
Flächenanteil Bundesland	0,8 %		13																																																																																																																																																																																																																																								
Anteil Dauerwohnortraum	82 %	32 %	1																																																																																																																																																																																																																																								
Einwohner / km ²	2.198	75	1																																																																																																																																																																																																																																								
Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus																																																																																																																																																																																																																																								
2016	17,7%	65,4%	16,9%																																																																																																																																																																																																																																								
2020	16,2%	63,2%	17,4%																																																																																																																																																																																																																																								
2030	13,4%	61,1%	25,4%																																																																																																																																																																																																																																								
	G	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																								
Insgesamt	2.427	2.374	5																																																																																																																																																																																																																																								
Frauen	1.959	1.777	1																																																																																																																																																																																																																																								
Männer	2.890	2.814	4																																																																																																																																																																																																																																								
	G	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																								
Unselbständig Beschäftigte 2015	179.963	477.477																																																																																																																																																																																																																																									
Trend 2014-2015	1,7 %	1,0 %	3																																																																																																																																																																																																																																								
Trend Frauen 2014-2015	1,8 %	1,3 %	3																																																																																																																																																																																																																																								
Trend Männer 2014-2015	1,7 %	0,7 %	3																																																																																																																																																																																																																																								
Trend @ 2011-2015	1,2 %	0,8 %	2																																																																																																																																																																																																																																								
Anteil an den Beschäftigten 2015	37,7 %		1																																																																																																																																																																																																																																								
	G	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																								
Arbeitslosenquote 2015	13,2 %	8,3 %	13 ¹																																																																																																																																																																																																																																								
Arbeitslose	14.222	44.461																																																																																																																																																																																																																																									
Frauen	5.600	18.437																																																																																																																																																																																																																																									
Männer	8.622	26.024																																																																																																																																																																																																																																									
Schulungsteilnehmer	2.360	8.332																																																																																																																																																																																																																																									
Frauen	1.231	4.575																																																																																																																																																																																																																																									
Männer	1.130	3.757																																																																																																																																																																																																																																									
Lehrstellensuchende	347	978																																																																																																																																																																																																																																									
Frauen	132	420																																																																																																																																																																																																																																									
Männer	215	558																																																																																																																																																																																																																																									
	G	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																									
keine abgeschlossene Bildung	4,1 %	2,9 %																																																																																																																																																																																																																																									
Pflichtschule	48,8 %	39,7 %																																																																																																																																																																																																																																									
Lehre bzw. Maturaprüfung	22,9 %	38,8 %																																																																																																																																																																																																																																									
Fachschule ohne Matura	3,1 %	4,6 %																																																																																																																																																																																																																																									
Matura	10,5 %	8,6 %																																																																																																																																																																																																																																									
Universität, Akademie, FH	10,5 %	5,4 %																																																																																																																																																																																																																																									
	G	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																									
Aktive Kamernmitglieder 31.12.2015	17.368	68.143																																																																																																																																																																																																																																									
	Betriebe	Beschäftigte ⁴																																																																																																																																																																																																																																									
Gesamt	10.544	100,0 %																																																																																																																																																																																																																																									
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	8.546	11,0 %																																																																																																																																																																																																																																									
Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)	1.501	16,1 %																																																																																																																																																																																																																																									
Großbetriebe (50-249 Beschäftigte)	361	19,0 %																																																																																																																																																																																																																																									
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	136	53,9 %																																																																																																																																																																																																																																									
	G	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																								
Anzahl der Nächtigungen	1.080.409	11.759.402																																																																																																																																																																																																																																									
Trend 2011-2015	19,0 %	7,2 %	2																																																																																																																																																																																																																																								
Anteil an den Nächtigungen	9,2 %		4																																																																																																																																																																																																																																								
Nächtigungsdichte ⁴	3,9	9,6	10																																																																																																																																																																																																																																								
Ausstattung der Betriebe	47,9 %	35,1 %	1																																																																																																																																																																																																																																								
Nächtigungsanteil Ausländer	55,2 %	39,2 %	2																																																																																																																																																																																																																																								
Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear	41,8 %	44,7 %	6																																																																																																																																																																																																																																								
Mittlere Aufenthaltsdauer	1,8	3,1	13																																																																																																																																																																																																																																								

Im Auftrag von:



Anhang 2: Regionsprofil Graz Stadt (Quelle: wibis-steiermark.at, 10/2016)

Factsheet

Graz-Umgebung (606)



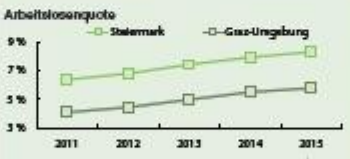

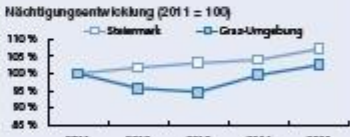
WIBIS Steiermark

Bezirksprofil

Autoren: Michael Kernitzky, Eric Kirschner, Raimund Kurzmann

INFRASTRUKTUR :: VERKEHR :: INFORMATION- UND KOMMUNIKATION :: PAPIER



Mensch	Arbeit	Wirtschaft																																																																																																																																																																																																																																																					
<p>Demographie 2016</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>01.01.2016</th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einwohner (EW) 2016</td> <td>148.830</td> <td>1.232.012</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2012-2016</td> <td>3,8 %</td> <td>1,9 %</td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Prognose 2016-2030</td> <td>7,0 %</td> <td>1,9 %</td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Anteil an der Bevölkerung</td> <td>12,1 %</td> <td></td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Geburtenquote²</td> <td>9,0</td> <td>9,0</td> <td></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Sterbquote²</td> <td>9,7</td> <td>10,4</td> <td></td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Wanderquote²</td> <td>12,4</td> <td>9,8</td> <td></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Katasterfläche (km²)</td> <td>1.086</td> <td>16.401</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Flächenanteil Bundesland</td> <td>6,6 %</td> <td></td> <td></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dauerledungsraum</td> <td>48 %</td> <td>32 %</td> <td></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Einwohner / km²</td> <td>137</td> <td>75</td> <td></td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bevölkerungspyramide 1.1.2016</p>  <p>Prognose Bevölkerungsanteile 2030</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>unter 20</th> <th>20 bis 64</th> <th>65 plus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>16,8 %</td> <td>61,9 %</td> <td>16,3 %</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>16,9 %</td> <td>52,1 %</td> <td>19,1 %</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>13,2 %</td> <td>35,4 %</td> <td>34,3 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bruttomedianeinkommen 2014 in €</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>insgesamt</td> <td>2.459</td> <td>2.374</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.796</td> <td>1.777</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.787</td> <td>2.814</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>		01.01.2016	GU	Stmk.	Rang ¹	Einwohner (EW) 2016	148.830	1.232.012			Trend 2012-2016	3,8 %	1,9 %		2	Prognose 2016-2030	7,0 %	1,9 %		2	Anteil an der Bevölkerung	12,1 %			2	Geburtenquote ²	9,0	9,0		3	Sterbquote ²	9,7	10,4		12	Wanderquote ²	12,4	9,8		3	Katasterfläche (km ²)	1.086	16.401			Flächenanteil Bundesland	6,6 %			7	Anteil Dauerledungsraum	48 %	32 %		5	Einwohner / km ²	137	75		2	Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus	2016	16,8 %	61,9 %	16,3 %	2030	16,9 %	52,1 %	19,1 %	2030	13,2 %	35,4 %	34,3 %		GU	Stmk.	Rang	insgesamt	2.459	2.374	4	Frauen	1.796	1.777	2	Männer	2.787	2.814	5	<p>Beschäftigung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unselbständig Beschäftigte 2015</td> <td>41.690</td> <td>477.477</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2014-2015</td> <td>2,2 %</td> <td>1,0 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Trend Frauen 2014-2015</td> <td>2,7 %</td> <td>1,3 %</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Trend Männer 2014-2015</td> <td>1,9 %</td> <td>0,7 %</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Trend Ø 2011-2015</td> <td>1,0 %</td> <td>0,8 %</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Beschäftigten 2015</td> <td>8,7 %</td> <td></td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Beschäftigungsstruktur 2015</p>  <p>Arbeitsmarkt 2015</p> <p>Arbeitslosenquote</p>  <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitslosenquote 2015</td> <td>5,8 %</td> <td>8,3 %</td> <td>2¹</td> </tr> <tr> <td>Arbeitslose</td> <td>4.300</td> <td>44.461</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.855</td> <td>18.437</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.535</td> <td>26.024</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schulungsteilnehmer</td> <td>732</td> <td>8.332</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>413</td> <td>4.575</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>319</td> <td>3.757</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lehnstellensuchende</td> <td>100</td> <td>978</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>40</td> <td>420</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>60</td> <td>558</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Arbeitslose nach Bildung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>keine abgeschlossene Bildung</td> <td>1,7 %</td> <td>2,9 %</td> </tr> <tr> <td>Pflichtschule</td> <td>35,0 %</td> <td>30,7 %</td> </tr> <tr> <td>Lehre bzw. Maturaprüfung</td> <td>43,7 %</td> <td>38,8 %</td> </tr> <tr> <td>Fachschule ohne Matura</td> <td>4,5 %</td> <td>4,6 %</td> </tr> <tr> <td>Matura</td> <td>9,6 %</td> <td>8,6 %</td> </tr> <tr> <td>Universität, Akademie, FH</td> <td>5,5 %</td> <td>5,4 %</td> </tr> </tbody> </table>		GU	Stmk.	Rang	Unselbständig Beschäftigte 2015	41.690	477.477		Trend 2014-2015	2,2 %	1,0 %	1	Trend Frauen 2014-2015	2,7 %	1,3 %	1	Trend Männer 2014-2015	1,9 %	0,7 %	2	Trend Ø 2011-2015	1,0 %	0,8 %	4	Anteil an den Beschäftigten 2015	8,7 %		2		GU	Stmk.	Rang	Arbeitslosenquote 2015	5,8 %	8,3 %	2 ¹	Arbeitslose	4.300	44.461		Frauen	1.855	18.437		Männer	2.535	26.024		Schulungsteilnehmer	732	8.332		Frauen	413	4.575		Männer	319	3.757		Lehnstellensuchende	100	978		Frauen	40	420		Männer	60	558			GU	Stmk.	keine abgeschlossene Bildung	1,7 %	2,9 %	Pflichtschule	35,0 %	30,7 %	Lehre bzw. Maturaprüfung	43,7 %	38,8 %	Fachschule ohne Matura	4,5 %	4,6 %	Matura	9,6 %	8,6 %	Universität, Akademie, FH	5,5 %	5,4 %	<p>Unternehmen 2015</p> <p>Unternehmensneugründungen</p>  <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Kammermitglieder 31.12.2015</td> <td>8.922</td> <td>68.143</td> </tr> </tbody> </table> <p>Betriebsstruktur 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Betriebe</th> <th>Beschäftigte⁴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gesamt</td> <td>3.236</td> <td>100,0 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)</td> <td>2.641</td> <td>16,2 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)</td> <td>484</td> <td>25,0 %</td> </tr> <tr> <td>Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)</td> <td>90</td> <td>23,4 %</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)</td> <td>21</td> <td>35,4 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tourismus⁵</p> <p>Nächtigungsentwicklung (2011 = 100)</p>  <p>Tourismusindikatoren 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>GU</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl der Nchtigungen</td> <td>474.098</td> <td>11.759.402</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>2,5 %</td> <td>7,2 %</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Nchtigungen</td> <td>4,0 %</td> <td></td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Nchtigungsdichte⁶</td> <td>3,2</td> <td>9,6</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Auslastung der Betriebe</td> <td>25,1 %</td> <td>35,1 %</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Nchtigungsanteil Ausländer</td> <td>30,7 %</td> <td>39,2 %</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsjahe</td> <td>39,0 %</td> <td>44,7 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Mittlere Aufenthaltsdauer</td> <td>2,9</td> <td>3,1</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>		GU	Stmk.	Aktive Kammermitglieder 31.12.2015	8.922	68.143		Betriebe	Beschäftigte ⁴	Gesamt	3.236	100,0 %	Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	2.641	16,2 %	Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	484	25,0 %	Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	90	23,4 %	Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	21	35,4 %		GU	Stmk.	Rang	Anzahl der Nchtigungen	474.098	11.759.402		Trend 2011-2015	2,5 %	7,2 %	8	Anteil an den Nchtigungen	4,0 %		8	Nchtigungsdichte ⁶	3,2	9,6	11	Auslastung der Betriebe	25,1 %	35,1 %	9	Nchtigungsanteil Ausländer	30,7 %	39,2 %	6	Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsjahe	39,0 %	44,7 %	7	Mittlere Aufenthaltsdauer	2,9	3,1	6
	01.01.2016	GU	Stmk.	Rang ¹																																																																																																																																																																																																																																																			
Einwohner (EW) 2016	148.830	1.232.012																																																																																																																																																																																																																																																					
Trend 2012-2016	3,8 %	1,9 %		2																																																																																																																																																																																																																																																			
Prognose 2016-2030	7,0 %	1,9 %		2																																																																																																																																																																																																																																																			
Anteil an der Bevölkerung	12,1 %			2																																																																																																																																																																																																																																																			
Geburtenquote ²	9,0	9,0		3																																																																																																																																																																																																																																																			
Sterbquote ²	9,7	10,4		12																																																																																																																																																																																																																																																			
Wanderquote ²	12,4	9,8		3																																																																																																																																																																																																																																																			
Katasterfläche (km ²)	1.086	16.401																																																																																																																																																																																																																																																					
Flächenanteil Bundesland	6,6 %			7																																																																																																																																																																																																																																																			
Anteil Dauerledungsraum	48 %	32 %		5																																																																																																																																																																																																																																																			
Einwohner / km ²	137	75		2																																																																																																																																																																																																																																																			
Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus																																																																																																																																																																																																																																																				
2016	16,8 %	61,9 %	16,3 %																																																																																																																																																																																																																																																				
2030	16,9 %	52,1 %	19,1 %																																																																																																																																																																																																																																																				
2030	13,2 %	35,4 %	34,3 %																																																																																																																																																																																																																																																				
	GU	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																				
insgesamt	2.459	2.374	4																																																																																																																																																																																																																																																				
Frauen	1.796	1.777	2																																																																																																																																																																																																																																																				
Männer	2.787	2.814	5																																																																																																																																																																																																																																																				
	GU	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																				
Unselbständig Beschäftigte 2015	41.690	477.477																																																																																																																																																																																																																																																					
Trend 2014-2015	2,2 %	1,0 %	1																																																																																																																																																																																																																																																				
Trend Frauen 2014-2015	2,7 %	1,3 %	1																																																																																																																																																																																																																																																				
Trend Männer 2014-2015	1,9 %	0,7 %	2																																																																																																																																																																																																																																																				
Trend Ø 2011-2015	1,0 %	0,8 %	4																																																																																																																																																																																																																																																				
Anteil an den Beschäftigten 2015	8,7 %		2																																																																																																																																																																																																																																																				
	GU	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																				
Arbeitslosenquote 2015	5,8 %	8,3 %	2 ¹																																																																																																																																																																																																																																																				
Arbeitslose	4.300	44.461																																																																																																																																																																																																																																																					
Frauen	1.855	18.437																																																																																																																																																																																																																																																					
Männer	2.535	26.024																																																																																																																																																																																																																																																					
Schulungsteilnehmer	732	8.332																																																																																																																																																																																																																																																					
Frauen	413	4.575																																																																																																																																																																																																																																																					
Männer	319	3.757																																																																																																																																																																																																																																																					
Lehnstellensuchende	100	978																																																																																																																																																																																																																																																					
Frauen	40	420																																																																																																																																																																																																																																																					
Männer	60	558																																																																																																																																																																																																																																																					
	GU	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																																					
keine abgeschlossene Bildung	1,7 %	2,9 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Pflichtschule	35,0 %	30,7 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Lehre bzw. Maturaprüfung	43,7 %	38,8 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Fachschule ohne Matura	4,5 %	4,6 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Matura	9,6 %	8,6 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Universität, Akademie, FH	5,5 %	5,4 %																																																																																																																																																																																																																																																					
	GU	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																																					
Aktive Kammermitglieder 31.12.2015	8.922	68.143																																																																																																																																																																																																																																																					
	Betriebe	Beschäftigte ⁴																																																																																																																																																																																																																																																					
Gesamt	3.236	100,0 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	2.641	16,2 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	484	25,0 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	90	23,4 %																																																																																																																																																																																																																																																					
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	21	35,4 %																																																																																																																																																																																																																																																					
	GU	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																				
Anzahl der Nchtigungen	474.098	11.759.402																																																																																																																																																																																																																																																					
Trend 2011-2015	2,5 %	7,2 %	8																																																																																																																																																																																																																																																				
Anteil an den Nchtigungen	4,0 %		8																																																																																																																																																																																																																																																				
Nchtigungsdichte ⁶	3,2	9,6	11																																																																																																																																																																																																																																																				
Auslastung der Betriebe	25,1 %	35,1 %	9																																																																																																																																																																																																																																																				
Nchtigungsanteil Ausländer	30,7 %	39,2 %	6																																																																																																																																																																																																																																																				
Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsjahe	39,0 %	44,7 %	7																																																																																																																																																																																																																																																				
Mittlere Aufenthaltsdauer	2,9	3,1	6																																																																																																																																																																																																																																																				

In Auftrag von:  Erstellt durch: 

Anhang 3: Regionsprofil Graz-Umgebung (Quelle: wibis-steiermark.at, 10/2016)



RMP Steirischer Zentralraum - Teilregion Voitsberg

FRAGEBOGEN

Beantworten Sie bitte folgende Fragen im Namen Ihrer **GEMEINDE**

Gemeinde

Gibt es für Ihre Gemeinde Verkehrsstudien / Mobilitätskonzepte etc.?
 Ja, fertig Ja, in Arbeit Nein

<p>Wann wurde/n sie fertiggestellt? <input type="text"/></p> <p>Wurde/n sie im Gemeinderat beschlossen? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Sind sie mit den Nachbargemeinden abgestimmt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>In welchem Ausmaß wurden Maßnahmen daraus bereits umgesetzt?</p> <p>überwiegend <input type="checkbox"/></p> <p>teilweise <input type="checkbox"/></p> <p>kaum <input type="checkbox"/></p> <p>nicht <input type="checkbox"/></p>	<p>Hat Ihre Gemeinde die Absicht lokale Verkehrsstudie/n zu erstellen?</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Inhalt <input type="text"/></p> <p>Wann <input type="text"/></p>
---	--

Welche Inhalte werden in Ihrer Verkehrsstudie / Ihrem Mobilitätskonzept / etc. behandelt?

Gesamtverkehr	<input type="checkbox"/>
Ortszentrum/Innenstadt	<input type="checkbox"/>
Fußgänger-/Fahrradverkehr	<input type="checkbox"/>
öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>
Kfz-Personenverkehr	<input type="checkbox"/>
Güterverkehr	<input type="checkbox"/>
Parkraumbewirtschaftung	<input type="checkbox"/>
Tourismus-/Freizeitverkehr	<input type="checkbox"/>
Ergänzungsverkehr / Mikro ÖV	<input type="checkbox"/>

Arbeitet Ihre Gemeinde aktiv an der Umsetzung von Klimaschutzziele?
 Ja Nein

Welche Maßnahmen wurden gesetzt?

Gibt es in Ihrer Gemeinde Zonen mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr?	Fußgängerzonen	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
	Tempo-30-Zonen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Begegnungszonen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gibt es in Ihrer Gemeinde Radwege?	Gemeinderadwege	Km	<input type="text"/>
	Landesradwege		<input type="text"/>

Wer finanziert in Ihrer Gemeinde den Öffentlichen Verkehr?		voll die Gemeinde	teilweise die Gemeinde	nicht die Gemeinde	gibt es nicht
	überregionaler Linienverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	regionaler Linienverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ortsbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Schülerbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mikro-ÖV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gibt es in Ihrer Gemeinde Beschwerden über	Verkehrslärm?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
	Schadstoffbelastungen durch den Verkehr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Schwerverkehr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Verkehrsmenge (Stau)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gibt es in Ihrer Gemeinde Anträge bzw. Wünsche für		Sehr viele	viele	einige	keine
	verkehrsberuhigte Zonen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rad- und Fußwegverbindungen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eine bessere Anbindung des Öffentlichen Verkehrs an die regionalen Zentren und Graz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eine Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde (z. B. Mikro ÖV)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	eine verbesserte Straßenanbindung der Gemeinde an die regionalen Zentren und Graz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Straßenneubauten zur besseren Erschließung des Gemeindegebietes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern (z.B. Park & Ride, Bike & Ride, Verbesserung der Verknüpfung Bus - Bahn...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Bitte wenden!

Wie soll sich die Einwohnerzahl in der Gemeinde bis 2025 (Bevölkerungszielzahl lt. ÖEK) entwickeln?	Einwohner 2016 <input style="width: 100%;" type="text"/>	Angestrebte Einwohner 2025 <input style="width: 100%;" type="text"/>
Wieviel Bauland ist in der Gemeinde gewidmet (Angabe in ha)?	Wohnbauland (WR, WA, KG, DO)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Gewerbe- und Industriegebiete (GG, I1, I2)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Einkaufszentren (E1, E2)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Sonstiges Bauland (KU, EH, FW)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
Wieviel Baulandreserven sind in der Gemeinde vorhanden (Angaben in ha)?	Wohnbauland (WR, WA, KG, DO)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Gewerbe- und Industriegebiete (GG, I1, I2)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Einkaufszentren (E1, E2)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
	Sonstiges Bauland (KU, EH, FW)	<input style="width: 100%; text-align: right;" type="text"/> ha
Anzahl der Wohngebäude mit ... in Ihrer Gemeinde?	1. oder 2 Wohnungen	<input style="width: 100%;" type="text"/>
	3 bis 10 Wohnungen	<input style="width: 100%;" type="text"/>
	11 oder mehr Wohnungen	<input style="width: 100%;" type="text"/>
Wird das künftige Siedlungsleitbild verstärkt auf die Haltestellen von S-Bahn und Bus ausgerichtet? Wenn ja wie? (zB Verdichtung) Stichworte	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Sind verkehrsintensive Projekte in der Gemeinde geplant (zB Gewerbestandorte, Wohnanlagen > 25 Wohneinheiten, regionale Freizeiteinrichtungen, etc.)? (Stichworte)	<input style="width: 100%; height: 100px;" type="text"/>	
Welche Verkehrsprobleme gibt es in Ihrer Gemeinde und was sind die Hauptursachen dafür? (Stichworte)	<input style="width: 100%; height: 100px;" type="text"/>	

Bitte wenden!

Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Gemeinde	+3 volle Zustimmung -3 volle Ablehnung	Stimme voll zu						Bitte ankreuzen!					lehne voll ab
		+3	+2	+1	-1	-2	-3						
Bei gleichbleibenden Platzverhältnissen soll dem Öffentliche Verkehr und dem nichtmotorisierte Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr) mehr Platz eingeräumt werden (z.B. durch Einführung von Rad- und Busfahrstreifen).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In Ortszentren sollte der Parkraum bewirtschaftet werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und die Benutzung öffentlichen Grundes durch parkende Autos abzugelten.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein verbessertes Verkehrsangebot für den Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehr soll durch eine Mobilitätsabgabe und einen angemessenen Beitrag der Gemeinden finanziert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In Ortszentren und sensiblen Gebieten (Wohn- u. Erholungsgebiete) sollte durch die Befreiung von privatem Autoverkehr (ausgenommen Zulieferung und Anrainer) oder durch eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h die Lebensqualität und die Sicherheit der Bevölkerung erhöht werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenverkehr sollte flüssiger werden, auch wenn durch weiteren Straßenneubau und -ausbau Grundflächen verloren gehen.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei gleichbleibenden Budgets sollten die Ausgaben für den Straßenbau zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgängerverkehrs und des Fahrradverkehrs verringert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf allen Freilandstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind verkehrspolitische Maßnahmen wie z. B. Parkraumbewirtschaftung, Stärkung des ÖV, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr usw. für die Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geringe Siedlungsdichte bzw. die Zersiedlung fördert die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den Gemeinden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Gemeinde soll im "eigenen Wirkungsbereich" der örtlichen Entwicklungs- (ÖEK) und Flächenwidmungsplanung verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie zB Zersiedelung, entgegen wirken.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In den Siedlungsschwerpunkten sowie den Haltestelleneinzugsbereichen entlang der ÖV-Hauptachsen soll gemäß den regionalen Entwicklungsprogrammen eine Verdichtung der Bebauung erzielt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Entwicklungspotentiale für neue Wohn- und Wirtschaftsstandorte in den Gemeinden sollen, unabhängig von einer möglichen ÖV-Erschließung, ausgereizt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte wenden!

Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Gemeinde

+3 sehr gut
-3 nicht vorhanden

Bitte ankreuzen!
sehr gut +3 +2 +1 -1 -2 -3
nicht vorhanden

Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region bzw. wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schule, Nahversorger, ÖV Haltestellen, mit dem Fahrrad ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schulen, Nahversorger, ÖV Haltestellen, zu Fuß ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Abend- / Nacht und Wochenendbedienung Ihrer Gemeinde / Region durch öffentliche Verkehrsmittel ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region mit dem Kfz ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen. In Summe sind 100 Punkte zu vergeben.

(Beispiel 1: Frage 1: 80 Punkte; Frage 2: 20 Punkte; Frage 3: 0 Punkte; Frage 4: 0 Punkte
Beispiel 2: Frage 1: 30 Punkte; Frage 2: 25 Punkte; Frage 3: 15 Punkte; Frage 4: 30 Punkte)

	Punkte
1) Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung Ihrer Grundbedürfnisse benötigen.	<input type="text"/>
2) Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogenen Zielvorgaben eingehalten werden können.	<input type="text"/>
3) Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinzubeziehen.	<input type="text"/>
4) Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.	<input type="text"/>

Bitte wenden!

Bitte teilen sie uns
spezifische Verkehrs-
und Mobilitätsthemen
ihrer Gemeinde /
Region bzw. Ihre
Verbesserungs-
vorschläge, die nach
Ihrer Ansicht im
regionalen
Mobilitätsplan
berücksichtigt werden
sollten, mit.
(Stichworte)

Weiter Antworten bitte
auf einem Extrablatt.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!



RMP Steirischer Zentralraum - Teilregion Voitsberg

FRAGEBOGEN

Beantworten Sie bitte folgende Fragen im Namen Ihrer **GEMEINDERATSFRAKTION**

Gemeinde

Gemeinderatsfraktion

Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Gemeinderatsfraktion	+3 volle Zustimmung -3 volle Ablehnung	Bitte ankreuzen!					lehne voll ab -3
		Stimme voll zu +3	+2	+1	-1	-2	
Bei gleichbleibenden Platzverhältnissen soll dem Öffentliche Verkehr und dem nichtmotorisierte Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr) mehr Platz eingeräumt werden (z.B. durch Einführung von Rad- und Busfahrstreifen).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In Ortszentren sollte der Parkraum bewirtschaftet werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und die Benutzung öffentlichen Grundes durch parkende Autos abzugelten.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein verbessertes Verkehrsangebot für den Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehr soll durch eine Mobilitätsabgabe und einen angemessenen Beitrag der Gemeinden finanziert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In Ortszentren und sensiblen Gebieten (Wohn- u. Erholungsgebiete) sollte durch die Befreiung von privatem Autoverkehr (ausgenommen Zulieferung und Anrainer) oder durch eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h die Lebensqualität und die Sicherheit der Bevölkerung erhöht werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenverkehr sollte flüssiger werden, auch wenn durch weiteren Straßenneubau und -ausbau Grundflächen verloren gehen.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei gleichbleibenden Budgets sollten die Ausgaben für den Straßenbau zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgängerverkehrs und des Fahrradverkehrs verringert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf allen Freilandstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind verkehrspolitische Maßnahmen wie z. B. Parkraumbewirtschaftung, Stärkung des ÖV, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr usw. für die Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geringe Siedlungsdichte bzw. die Zersiedlung fördert die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den Gemeinden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Gemeinde soll im "eigenen Wirkungsbereich" der örtlichen Entwicklungs- (ÖEK) und Flächenwidmungsplanung verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie zB Zersiedelung, entgegen wirken.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In den Siedlungsschwerpunkten sowie den Haltestelleneinzugsbereichen entlang der ÖV-Hauptachsen soll gemäß den regionalen Entwicklungsprogrammen eine Verdichtung der Bebauung erzielt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Entwicklungspotentiale für neue Wohn- und Wirtschaftsstandorte in den Gemeinden sollen, unabhängig von einer möglichen ÖV-Erschließung, ausgereizt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte wenden!



Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Gemeinderatsfraktion

+3	sehr gut	Bitte ankreuzen!				nicht vorhanden
-3	nicht vorhanden	sehr gut				
		+3	+2	+1	-1	-2
						-3

Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region bzw. wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schule, Nahversorger, ÖV Haltestellen, mit dem Fahrrad ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schulen, Nahversorger, ÖV Haltestellen, zu Fuß ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Abend- / Nacht und Wochenendbedienung Ihrer Gemeinde / Region durch öffentliche Verkehrsmittel ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Gemeinde / Region mit dem Kfz ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen. In Summe sind 100 Punkte zu vergeben.

(Beispiel 1: Frage 1: 80 Punkte; Frage 2: 20 Punkte; Frage 3: 0 Punkte; Frage 4: 0 Punkte
 Beispiel 2: Frage 1: 30 Punkte; Frage 2: 25 Punkte; Frage 3: 15 Punkte; Frage 4: 30 Punkte)

	Punkte
1) Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung Ihrer Grundbedürfnisse benötigen.	<input type="text"/>
2) Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogenen Zielvorgaben eingehalten werden können.	<input type="text"/>
3) Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinzubeziehen.	<input type="text"/>
4) Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.	<input type="text"/>

Bitte wenden!

Bitte teilen sie uns die
spezifischen Verkehrs-
und Mobilitätsthemen
ihrer Gemeinde /
Region bzw. Ihre
Verbesserungs-
vorschläge, die nach
Ihrer Ansicht im
regionalen
Mobilitätsplan
berücksichtigt werden
sollten, mit.
(Stichworte)

Weiter Antworten bitte
auf einem Extrablatt.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!



RMP Steirischer Zentralraum - Teilregion Voitsberg

FRAGEBOGEN

Beantworten Sie bitte folgende Fragen im Namen Ihrer **Interessensvertretung**

Interessensvertretung

für die Gesamtregion oder die Gemeinde

Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Interessenvertretung	+3 volle Zustimmung -3 volle Ablehnung	Stimme voll zu					Bitte ankreuzen!					lehne voll ab
		+3	+2	+1	-1	-2	-3					
Bei gleichbleibenden Platzverhältnissen soll dem Öffentlichen Verkehr und dem nichtmotorisierte Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr) mehr Platz eingeräumt werden (z.B. durch Einführung von Rad- und Busfahrstreifen).		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
In Ortszentren sollte der Parkraum bewirtschaftet werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und die Benutzung öffentlichen Grundes durch parkende Autos abzugelten.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Ein verbessertes Verkehrsangebot für den Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehr soll durch eine Mobilitätsabgabe und einen angemessenen Beitrag der Gemeinden finanziert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
In Ortszentren und sensiblen Gebieten (Wohn- u. Erholungsgebiete) sollte durch die Befreiung von privatem Autoverkehr (ausgenommen Zulieferung und Anrainer) oder durch eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30km/h die Lebensqualität und die Sicherheit der Bevölkerung erhöht werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Der Straßenverkehr sollte flüssiger werden, auch wenn durch weiteren Straßenneubau und -ausbau Grundflächen verloren gehen.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Bei gleichbleibenden Budgets sollten die Ausgaben für den Straßenbau zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgängerverkehrs und des Fahrradverkehrs verringert werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Auf allen Freilandstraßen mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Sind verkehrspolitische Maßnahmen wie z. B. Parkraumbewirtschaftung, Stärkung des ÖV, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr usw. für die Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Geringe Siedlungsdichte bzw. die Zersiedlung fördert die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den Gemeinden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Die Gemeinden sollen im "eigenen Wirkungsbereich" der örtlichen Entwicklungs- (ÖEK) und Flächenwidmungsplanung verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie zB Zersiedelung, entgegen wirken.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
In den Siedlungsschwerpunkten sowie den Haltestelleneinzugsbereichen entlang der ÖV-Hauptachsen soll gemäß den regionalen Entwicklungsprogrammen eine Verdichtung der Bebauung erzielt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Die Entwicklungspotentiale für neue Wohn- und Wirtschaftsstandorte in den Gemeinden sollen, unabhängig von einer möglichen ÖV-Erschließung, ausgereizt werden.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

Bitte wenden!

Bitte beurteilen Sie die unten angeführten Vorschläge namens Ihrer Gemeinderatsfraktion

+3 sehr gut
-3 nicht vorhanden

Bitte ankreuzen!
sehr gut +3 +2 +1 -1 -2 -3
nicht vorhanden

Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde bzw. wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schule, Nahversorger, ÖV Haltestellen, mit dem Fahrrad ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in Ihrer Gemeinde / Region, wie Schulen, Nahversorger, ÖV Haltestellen, zu Fuß ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Abend- / Nacht und Wochenendbedienung Ihrer Region / Gemeinde durch öffentliche Verkehrsmittel ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Erreichbarkeit Ihrer Region / Gemeinde mit dem Kfz ist...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte bewerten Sie folgende Aussagen. In Summe sind 100 Punkte zu vergeben.

(Beispiel 1: Frage 1: 80 Punkte; Frage 2: 20 Punkte; Frage 3: 0 Punkte; Frage 4: 0 Punkte
Beispiel 2: Frage 1: 30 Punkte; Frage 2: 25 Punkte; Frage 3: 15 Punkte; Frage 4: 30 Punkte)

	Punkte
1) Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung Ihrer Grundbedürfnisse benötigen.	<input type="text"/>
2) Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogenen Zielvorgaben eingehalten werden können.	<input type="text"/>
3) Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinzubeziehen.	<input type="text"/>
4) Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.	<input type="text"/>

Bitte wenden!

Bitte teilen sie uns
spezifische Verkehrs-
und Mobilitätsthemen
ihrer Region /
Gemeinde bzw. Ihre
Verbesserungs-
vorschläge, die nach
Ihrer Ansicht im
regionalen
Mobilitätsplan
berücksichtigt werden
sollten, mit.
(Stichworte)

Weiter Antworten bitte
auf einem Extrablatt.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

PLANUM



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

T +43 (0) 316 39 33 08
E office@planum.eu
W www.planum.eu

Firmensitz
Wastiangasse 14
8010 Graz, Österreich

weitere Standorte
Gartengasse 29
8010 Graz, Österreich
Benediktinerplatz 10
9020 Klagenfurt/Wörthersee, Österreich

A decorative footer graphic at the bottom of the page, consisting of a yellow curved shape on the left and a red curved shape on the right, meeting at a central point.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at