

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum)

Kurzbericht Jänner 2017



Das Land
Steiermark

PLANUM



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

Kurzbericht

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: Kurzbericht
Datum: Jänner 2017

PLANUM



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

Inhaltsverzeichnis

1	AUFGABENSTELLUNG	2
2	AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE	3
3	VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	3
3.1	ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN	3
4	STRATEGIE REGIONALER MOBILITÄTSPLAN TEILREGION VOITSBERG	4
4.1	LEITSÄTZE	4
4.2	ZIELE UND HANDLUNGSFELDER FÜR DEN PLANUNGSRAUM VOITSBERG	6
4.2.1	Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung	6
4.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	7
4.2.3	Öffentlicher Verkehr	9
4.2.4	Motorisierter Individualverkehr	11
4.2.5	Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung	13
4.2.6	Wirtschaftsverkehr	14
4.2.7	Erfolgskontrolle / Monitoring	14

Detaillierte Analysen können der Langfassung des RMP Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum) entnommen werden (Endbericht Dezember 2016).

1 Aufgabenstellung

Nachdem für den Bezirk Voitsberg noch kein regionales Verkehrskonzept erarbeitet wurde, galt es damit erstmals - aufbauend auf den Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes (StGVK 2008+) und den Festlegungen im regionalen Verkehrskonzept für Graz und Graz Umgebung (RVK GGU) – ein **Leitbild sowie Prioritäten für eine zukunftsorientierte regionale Mobilitätspolitik** für den Bezirk Voitsberg als Teilregion des steirischen Zentralraums zu definieren. Im Sinne eines **integrativen Planungsansatzes** wurde der vorliegende **regionale Mobilitätsplan (RMP) verkehrsmittelübergreifend** (motorisierter, nichtmotorisierter Verkehr, Individual- und öffentlicher Verkehr) erarbeitet, wobei unter Beachtung der verkehrlichen Herausforderungen und neuen Werthaltungen einer modernen Gesellschaft der Fokus im Gegensatz zu früheren Verkehrskonzepten auf den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr gelegt wurde. Die Zukunft liegt in der **intelligenten Kombination aller Verkehrsträger**, ein faires Aufteilen vorhandener Räume und Mittel ist notwendig.

Verkehrskonzepte auf Bezirksebene wurden bisher auf einen Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren hin entwickelt, da sich technische und gesellschaftliche Entwicklungen in solch überschaubaren Zeiträumen recht kontinuierlich verändert haben. Seit einigen Jahren haben sich vor allem die Entwicklung der Kommunikationstechnologie, aber auch der Fahrzeugtechnik um Vieles beschleunigt. Menschen werden zukünftig ihre Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln und -arten, also multimodal abwickeln. Dabei zeigen Beobachtungen aus jüngster Vergangenheit, dass vor allem junge Personen immer öfter auf das eigene Auto verzichten. Andererseits ist festzustellen, dass die Menschen immer älter werden und die Fähigkeit, mit einem Auto selbst mobil sein zu können, im Alter stark abnimmt.



Abbildung 1: Planungsraum Steirischer Zentralraum

Der Planungsraum für den regionalen Mobilitätsplan umfasst grundsätzlich den gesamten Steirischen Zentralraum mit den Bezirken Voitsberg, Graz und Graz-Umgebung, wobei die Ziele, Strategien und Handlungsfelder des RMP in Abstimmung mit dem RVK GGU nur für die Teilregion Voitsberg festgelegt werden.

Bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsplans müssen diese veränderten Rahmenbedingungen Eingang finden. Das bedeutet, dass sehr wohl die zu erreichenden Ziele für einen längeren Zeitraum festgeschrieben werden

und zumindest langfristig für die nächsten 20 Jahre gelten sollen. Hinsichtlich der Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele wird von den Entscheidungsträgern in Zukunft mehr Flexibilität verlangt. Demnach sollen diese für einen mittelfristigen Zeitraum von 10 Jahren entwickelt werden und beinhalten dabei nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten konkrete Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr Handlungsfelder im Sinne der multimodalen Mobilität. Bei deren Umsetzung sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Wahl der einzelnen Maßnahmen und des Zeitplans kann durchaus flexibel vorgegangen werden.

2 Ausgangslage und Regionalanalyse

Die gesamte Planungsregion ist sowohl wirtschaftlich als auch hinsichtlich der Bevölkerung der maßgebliche Wachstumsraum in der Steiermark. Innerhalb der Planungsregion weist der Bezirk Voitsberg als Teilregion des Steirischen Zentralraums enge Verflechtungen mit der Kernstadt Graz und dessen Umland auf und zählt in den östlichen Randbereichen bereits zur Stadtregion Graz. In innerregionalen Zentrallagen und in den Peripherielagen 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 und der Kernstadt Graz mit den wachsenden Umlandgemeinden.

In der Regionalanalyse sind ausgehend von verkehrsrelevanten Einflussgrößen in der Region verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sowie Rahmenbedingungen auf EU-, National- und Landesebene, dargestellt.

3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Das **Weißbuch Verkehr** der EU beschreibt die Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraumes bis 2050. Es handelt sich um ein Strategiepapier mit definierten Zielen und Fristen für deren Umsetzung. Die wichtigsten Ziele darin sind die Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und die umweltfreundliche Ausrichtung der Stadt- und Pendelverkehre.

Der **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2012) zielt auf eine sozialer gestaltete, sicherere, umweltfreundliche und effizient organisierte Mobilität ab, die insbesondere die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs sowie eine Reduktion des motorisierten Kfz-Verkehrs zum Ziel hat.

Im **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** wurde festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark entwickeln soll. Ziel der **Radstrategie Steiermark** (2016) ist, den Radverkehr als wichtiges Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität zu stärken.

3.1 Entwicklungen – Trends – Visionen

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass sich Raumnutzung und Mobilität auch ohne steuernde Maßnahmen weiterentwickeln, oft entgegen den Vorstellungen und Werthaltungen der Gesellschaft.

Nichts zu tun, bzw. mit Maßnahmen lange zu warten heißt also keineswegs Stillstand, sondern einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Nichtstun ist also auch eine Entscheidung, auch wenn dies vielen EntscheidungsträgerInnen nicht bewusst ist.

Verzögertes Gegensteuern gegen den Trend erfordert dann viel größere Anstrengungen und oft noch unpopulärere Entscheidungen als eine gleichmäßige Umsetzung zielorientierter Maßnahmen über einen vereinbarten Zeitrahmen. Solche Schritte sind leichter zu kommunizieren, die Betroffenen können sich auf solche vorhersehbaren Maßnahmen und die dadurch veränderten Rahmenbedingungen (Wohnumfeld, Arbeitsplatzentwicklung, Mobilitätsangebote usw.) einstellen.

4 Strategie regionaler Mobilitätsplan Teilregion Voitsberg

4.1 Leitsätze

Um das Verkehrssystem für die Teilregion Voitsberg gesellschaftspolitisch solidarisch und zukunftsfähig zu gestalten, bedarf es der gemeinsamen Bemühungen aller Partner der Verkehrspolitik, insbesondere der Gemeinden des Bezirkes und des Landes Steiermark.

Aufbauend auf das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ wurden in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Region und des Landes (Gemeinden, Regionalmanagement, regionale Stakeholder, Baubezirksleitung, Abteilungen 16 und 17) Leitsätze ausgearbeitet. Die Entscheidungsträger einigten sich in einem partizipativen Planungsprozess auf folgende Leitsätze:

In Hinblick auf die Siedlungsstruktur in der Teilregion Voitsberg ist ein konventionelles flächenhaftes Verkehrssystem nicht im erforderlichen Ausmaß finanzierbar. 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 erfolgt durch:

- Die Förderung des multimodalen Verkehrs und des Fuß- und Radverkehrs **reduziert die Abhängigkeit vom Kfz** und erhöht die Anteile des Radverkehrs- und ÖV-Anteils.
- Eine verstärkte Innen- 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 **bauliche Qualitätssicherung** (z.B. Straßeninstandhaltung) und punktuelle Kapazitätsverbesserung (z.B. Kreuzungsausbauten) Vorrang. Straßenneubau ist nur bei Erhöhung der Verkehrssicherheit oder einer in der Gesamtbetrachtung relevanten Verringerung von negativen Umweltauswirkungen (Lärm, Luft) vertretbar.
- **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, Trennwirkung durch Verkehrsanlagen sowie der Schadstoffeintrag in Boden und Gewässer anzuführen.

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 das Erreichen eines **Ziel-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.

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.
- **Wartung und Instandhaltung** der vorhandenen Straßeninfrastruktur steht im Vordergrund.
- Die **Bedienung von peripheren Regionen** mit dem öffentlichen Buslinienverkehr 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 Prioritätenreihungen miteinzubeziehen.

Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Das wird für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer.

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.

4.2 Ziele und Handlungsfelder für den Planungsraum Voitsberg

4.2.1 Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung

Die integrierte Raumordnungs- und Verkehrspolitik versucht, die Entwicklung von Raum und Verkehr in gewünschte Bahnen zu lenken. Dabei sollen die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem möglichst geringen Aufwand an Ressourcen – natürliche Lebensgrundlagen, Boden, Energie, Finanzen – befriedigt werden.

Im Rahmen der Erstellung des Regionalen Mobilitätsplans werden übergeordnete Ziele der Mobilitätsentwicklung so definiert, dass sie durch geeignete Indikatoren beschreibbar sind und damit auch einer Evaluierung unterzogen werden können.

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. Die **Erreichbarkeit dieser Zentren** untereinander und des Steirischen Zentralraumes werden über starke Verkehrsachsen und die Anbindung an das hochrangige Verkehrsnetz **verbessert**.
- 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).

4.2.2 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)

Maßnahmen im Bereich **Fußgängerverkehr** sind auf lokaler Ebene zu setzen, wobei als Akteure vor allem die Gemeinden aktiv werden. Die Umsetzung von Maßnahmen entlang von Landesstraßen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark. Die strategischen Ziele sollen z.B. in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen und auf konkreter Projektebene umgesetzt werden.

Ziel der Attraktivierung des **Radverkehrs** ist die Verlagerung vor allem städtischer und kurzer Wege weg vom Pkw hin zu einer umwelt- und klimaverträglichen sowie sicheren Mobilität. Im Bezirk Voitsberg kann auf ein bestehendes Netz an überregionalen Radwegen (mit meist touristischem Fokus) aufgebaut werden. Durch den weiteren Ausbau von Radwegen im Voitsberger Zentralraum mit dem **Fokus auf den Alltagsradverkehr** können sowohl die Lebensqualität, als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden. In Anlehnung an die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 soll der Radverkehr in der Verkehrsplanung gleichwertig mit allen anderen Verkehrsträgern behandelt und als Alltagsverkehrsmittel etabliert werden.

Die zentrale Stadtregion im Bezirk Voitsberg mit den Zentren **Voitsberg, Köflach, Bärnbach 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 den Knotenpunkten entlang der GKB-Bahnachse, auf den Bahnhöfen 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“¹, begleitend dazu aber auch die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs und zur Etablierung desselben zur Gesundheitsförderung und als positives Lebensgefühl.

¹ Vgl.: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S 36 ff

Für die Teilregion Voitsberg lassen sich folgende **Maßnahmenswerpunkte für den Radverkehr** festmachen:

- Erarbeitung eines überörtlich wirksamen Radverkehrskonzeptes in der Stadtregion Voitsberg – Köflach – Bärbach – Rosental an der Kainach.
- Lokale und regionale Radroutennetze schaffen und die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen, ÖV-Haltestellen, multimodalen Knoten sowie Versorgungseinrichtungen und touristischen Zielen verbessern
- Errichten von sicheren Fahrradabstellplätzen (insbesondere für E-Bikes)
- Schaffung von Fahrradverleihsystemen vorrangig in der Stadtregion
- Bewusstseinsbildung und -kampagnen fürs Radfahren durchführen, aktives „Vorleben“ durch regionale MeinungsbildnerInnen
- 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.
- Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau auch dauerhaft Mittel für Bewusstseinsbildung und organisatorische Maßnahmen zur Verfügung stellen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Analyse und Sanierung der Unfallstellen

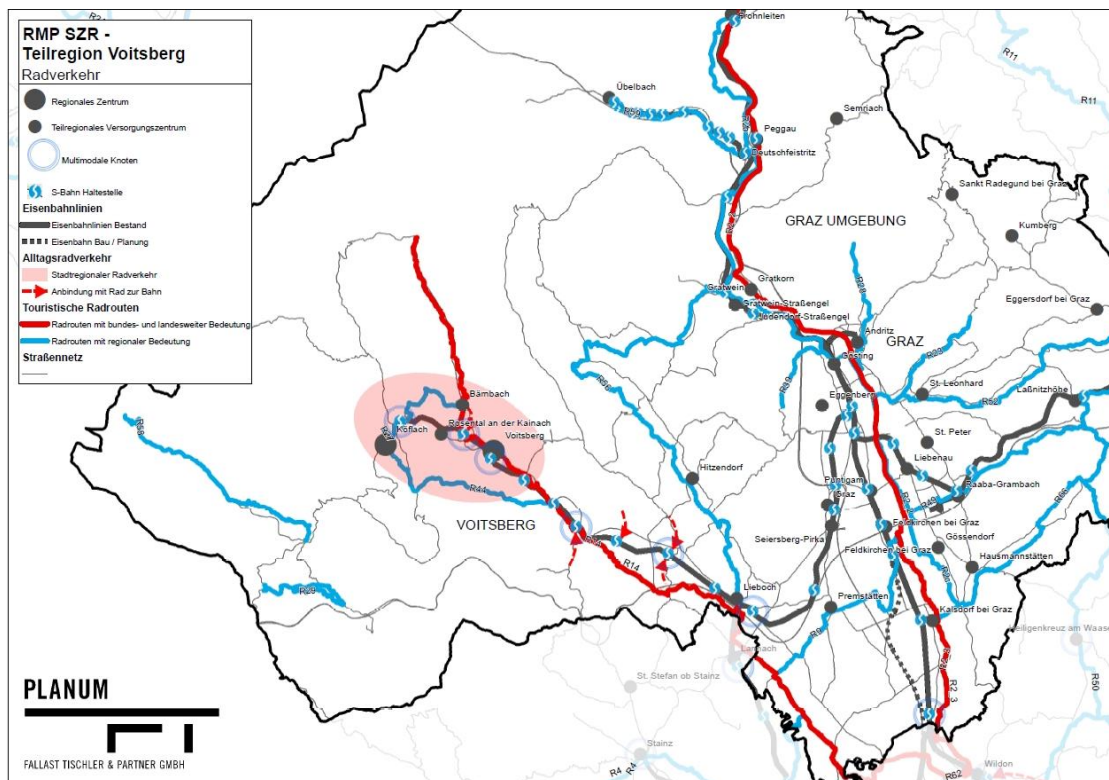


Abbildung 2: Kategorisierung des Radwegennetzes

4.2.3 Öffentlicher Verkehr

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

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

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.



Abbildung 3: Netzentwicklung Bahn Steiermark

In Ergänzung zum S-Bahn System ist das regionale Busverkehrssystem weiter zu entwickeln. Insbesondere ist ein qualitativ hochwertiger, linienhafter **Regionalbusverkehr** erforderlich, der die teilregionalen Zentren Bärnbach und Rosental an der Kainach, aber auch die restlichen Siedlungsschwerpunkte mit den regionalen Zentren, der S-Bahn und der Kernstadt Graz verbindet.

Darüber hinaus sind in den peripheren Gebieten des Bezirkes die bundesweit festgelegten **Mindestbedienqualitäten** sicher zu stellen. In der Festlegung der Buslinienkategorien (siehe Abbildung 4) sind die Potenziale der entsprechenden Einzugsbereiche sowie die Mindestbedienqualitäten berücksichtigt.

Die für die Teilregion Voitsberg relevanten Linienbündel des regionalen Busverkehrs werden 2021 neu in Betrieb gehen. 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. Ebenso ist eine Flexibilisierung des bisher sehr starren Konzessionsmodells im Öffentlichen Verkehr erforderlich.

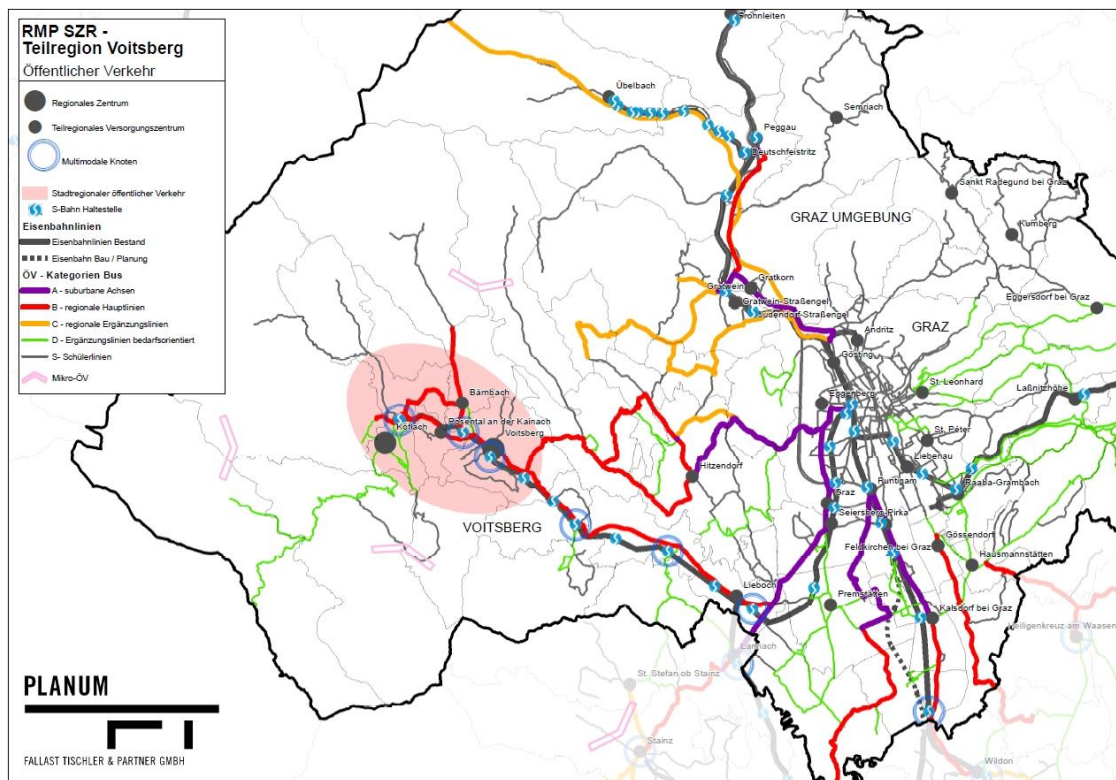


Abbildung 4: Kategorisierung des Regionalbusnetzes

Zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr soll auch ein über den Linienverkehr hinaus gehendes flächendeckendes ÖV-Angebot geschaffen werden, welches **flexibel** auf die vorhandene Nachfrage abgestimmt werden kann. In der Region soll durch **Einrichtung von Mikro-ÖV-Systemen** die Erreichbarkeit dünn besiedelter Randbereiche verbessert werden. Um derartige Systeme effizient und effektiv gestalten zu können, ist eine gründliche Planung und Koordination mit dem Linienverkehr notwendig. Damit können die Grundsätze zur Förderung eines derartigen ÖV-Systems festgelegt werden.

Eine Koordination der unterschiedlichen Akteure und Ebenen für den Bereich Mikro-ÖV ist jedenfalls sinnvoll. Für den effizienten Austausch von Informationen, die Unterstützung bei strategischen und projektbezogenen Fragestellungen sowie als Ansprechpartner für die verschiedenen Handlungsebenen Land – Re-

gion – Gemeinden bietet sich das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum als Koordinierungsstelle an.

Als wichtiger Anknüpfungspunkt gilt die seitens des Landes Steiermark erstellte Strategie zu Mikro-ÖV, die Fördergrundsätze festlegt und die Basis für die Bereitstellung der entsprechenden Budgetmittel darstellt.

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 2 und Abbildung 4) die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessern. Aufgrund des zu erwartenden Potenzials wird an den Bahnhöfen Köflach, Bärbach, Voitsberg, Krottendorf-Ligist und Söding-Mooskirchen die Errichtung von multimodalen Knoten vorgeschlagen.

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.

4.2.4 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**, der **Verbesserung der Verträglichkeit des Straßenverkehrs** (Lärm, Schadstoffe und Trennwirkung) für Anwohner und Umwelt und der Instandhaltung des bestehenden Landesstraßennetzes Hauptziel 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.

Folgende Ziele werden für die Region Voitsberg definiert:

- Verbesserung der Anbindung der Teilregion Voitsberg an die A2 Südautobahn
- Trassensicherung und Ausbau der B70 NEU
- Reduzierung des Finanzbedarfes für den Straßenneubau
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Sanierung der Unfallhäufungsstellen
- Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs
- Sicherung der Straßeninstandhaltung
- Förderung der E-Mobilität und Errichtung von Ladestationen
- Verbesserung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Wohngebieten unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität
- Errichtung von Park+Drive Anlagen

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 (siehe Abbildung 5).

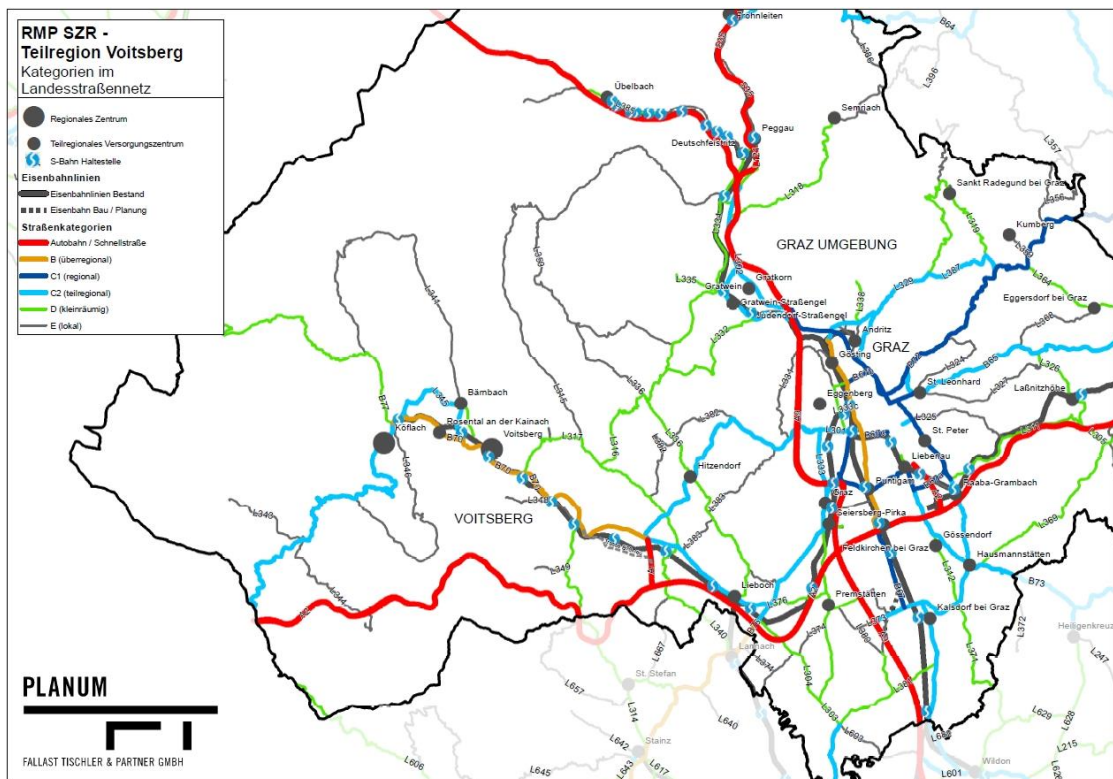


Abbildung 5: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

Zentrales Thema im Bereich der Straßeninfrastruktur ist die Verbesserung der Anbindung der regionalen Zentren an die A2 Südautostraße. Dies wird durch eine durchgehende Verordnung der B70 als Autostraße zwischen der A2 und Voitsberg erreicht. Dadurch werden Maßnahmen im Bereich zwischen Gaisfeld und Krams (Kramser 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.

Das Projekt „**Landesstraße B70 Packer Straße, Abschnitt Mooskirchen-Krottendorf**“ (B70 NEU) steht kurz vor der Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung und hat in der Teilregion Voitsberg höchste Priorität. Der Baubeginn ist – vorbehaltlich der Genehmigung des erforderlichen Sonderbudgets – ab 2019 möglich.

Zur durchgehenden Verordnung der B70 als Autostraße, die insbesondere aus der Sicht der Verkehrssicherheit notwendig ist, sind im Bereich der **Kramser Reihen** die beiden getrennten, jeweils zweistreifigen Richtungsfahrbahnen aufzulassen und der südwestlich liegende Straßenabschnitt mit der gestreckteren Linienführung als Autostraße im Gegenverkehr zu führen. Dem gesamten Langsamverkehr und dem lokalen Verkehr steht der nordöstlich liegende kurvige 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.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region ist die Anbindung von regionalen Vorrangzonen für Industrie und Gewerbe bzw. ausgewiesenen überregionalen Gewerbestandorten wie den Entwicklungsflächen Rollau und der Nachnutzung des ÖDK-Geländes an das hochrangige Straßennetz vorzusehen. Diesbezüglich wurde eine zukünftige Anbindung der regionalen Vorrangzone für Industrie und Gewerbe „**Mittleres Kainachtal / Rollau**“ an die B70 NEU verkehrlich berücksichtigt, aus verkehrstechnischer Sicht bereits voruntersucht, aus technischer Sicht als machbar erachtet und kann auch vorab als Anbindung an den bestehenden Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Mooskirchen realisiert werden.

Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der B70 und die leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung des **regionalen Industrie- und Gewerbestandortes am ehemaligen ÖDK-Gelände** sowie eines wichtigen **I+G Ergänzungsgebietes südlich der B70** im Bereich des Kreisverkehrs „Kastner & Öhler“ im Gemeindegebiet von Voitsberg hat Vorrang im Voitsberger Zentralraum.

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

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. Insbesondere wenn im Zuge von Neubaumaßnahmen (z.B. im Bereich der B70) bestehende Landesstraßenabschnitte an regionaler Bedeutung verlieren, sollen im Sinn eines umwelt- und anrainerfreundlichen Verkehrssystems und einer gerechteren Aufteilung des Verkehrsraums entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs getroffen werden.

Durch die Errichtung von **Park+Drive-Anlagen** an den hochrangigen Verkehrsachsen (B70 und A2) 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.

4.2.5 Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung

Die Förderung eines multimodalen Verkehrsverhaltens und die Bewusstseinsbildung im Mobilitätsbereich haben die Reduktion der Verkehrsleistungen mit Pkw zum Ziel.

Entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten (siehe Abbildung 2 und Abbildung 4), an denen NutzerInnen ein attraktives Angebot an Fahrzeugstellplätzen bis zu Fahrzeugverleihsystemen zur Verfügung steht. Diese multimodalen Knoten dienen zur Verknüpfungen von ÖV, Mikro-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 (entsprechend dem Potenzial an NutzerInnen im Einzugsgebiet) werden die

Knotenpunkt Köflach, Bärnbach und Voitsberg erhalten, eine untergeordnete Rolle spielen Krottendorf-Ligist und Söding-Mooskirchen.

Die Umsetzung eines Pilotprojekts für multimodale Knoten wurde über das Regionalmanagement bereits im Rahmen eines EU-Projekt-Antrages eingereicht und wird seitens des Landes unterstützt.

Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur allein führt jedoch nicht zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind für die Erreichung der Mobilitätsziele von großer Bedeutung.

4.2.6 Wirtschaftsverkehr

Zur umweltschonenderen Abwicklung des Güterverkehrs in der Region liegt die Herausforderung 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). Eine Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene ist anzustreben, daher 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.

Für zukünftige Ausweisungen von Zielgebieten für Industrie und Gewerbe ist eine ausreichende Verkehrserschließung Grundvoraussetzung.

4.2.7 Erfolgskontrolle / Monitoring

In diesem Sinne einer erfolgreichen Strategie ist auch eine regelmäßige quantitative Evaluierung der Ziele des regionalen Mobilitätsplans zu sehen und entsprechend der gesetzten Kriterien durchzuführen.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at