

Regionaler Mobilitätsplan

RMP Bezirk Liezen

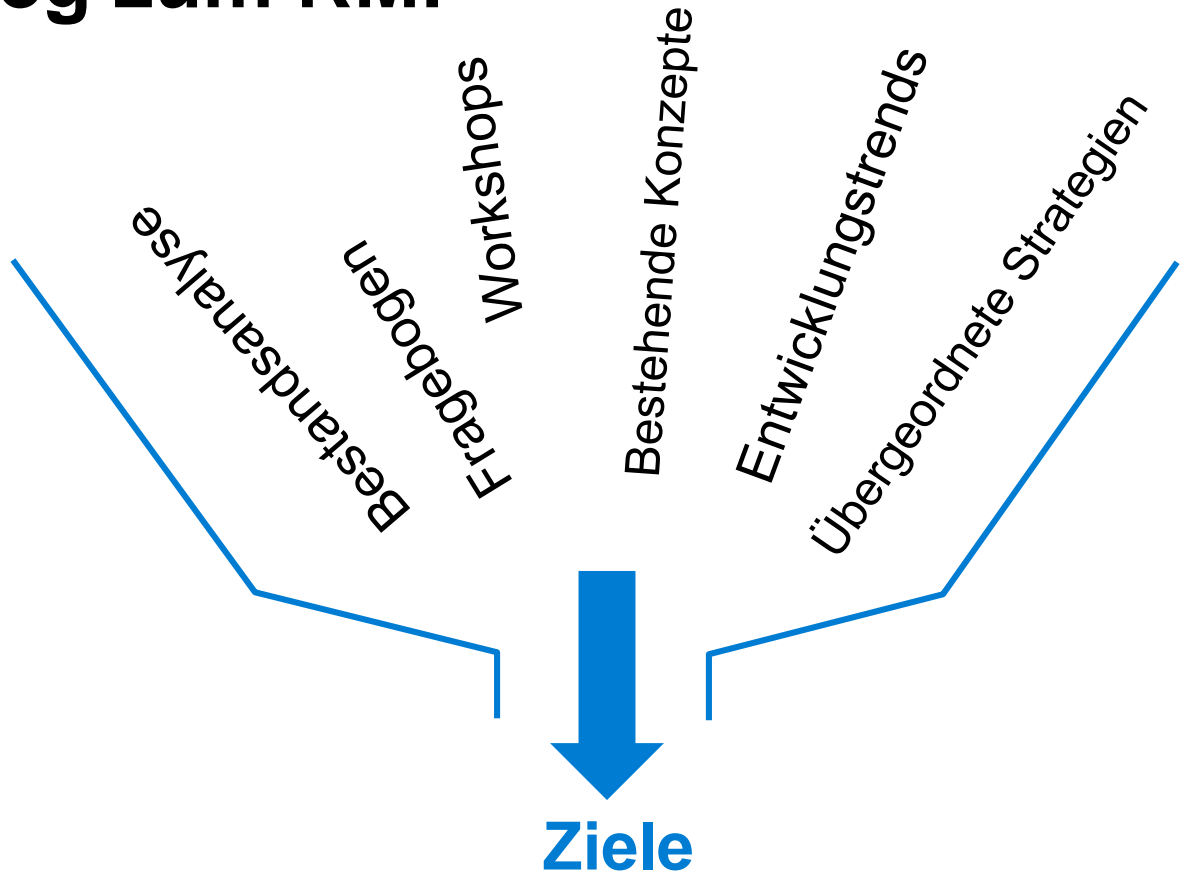


Ergebnispräsentation
Regionalversammlung
22. Oktober 2018, 10:00 Uhr
Weißenbach bei Liezen

Der Regionale Mobilitätsplan Liezen

- ▶ Der Weg zum RMP
- ▶ Befragung, Bestandsanalyse und Trends
- ▶ Ziele des Mobilitätsplans
- ▶ Netzkategorisierungen
- ▶ Handlungsfelder

Der Weg zum RMP



Netz kategorisierungen
Handlungsfelder mit Maßnahmenvorschlägen

Fragebogen zur Mobilitätssituation

Hohe Zustimmung

- ▶ Mehr Platz für Fußgänger- und Radverkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung in den Ortszentren
- ▶ Befreiung von Ortszentren und sensiblen Gebieten von privatem Autoverkehr oder Tempo 30
- ▶ Einsatz von Raumordnungsinstrumenten zur Vermeidung von Zersiedelung und Verkehr, Verdichtung

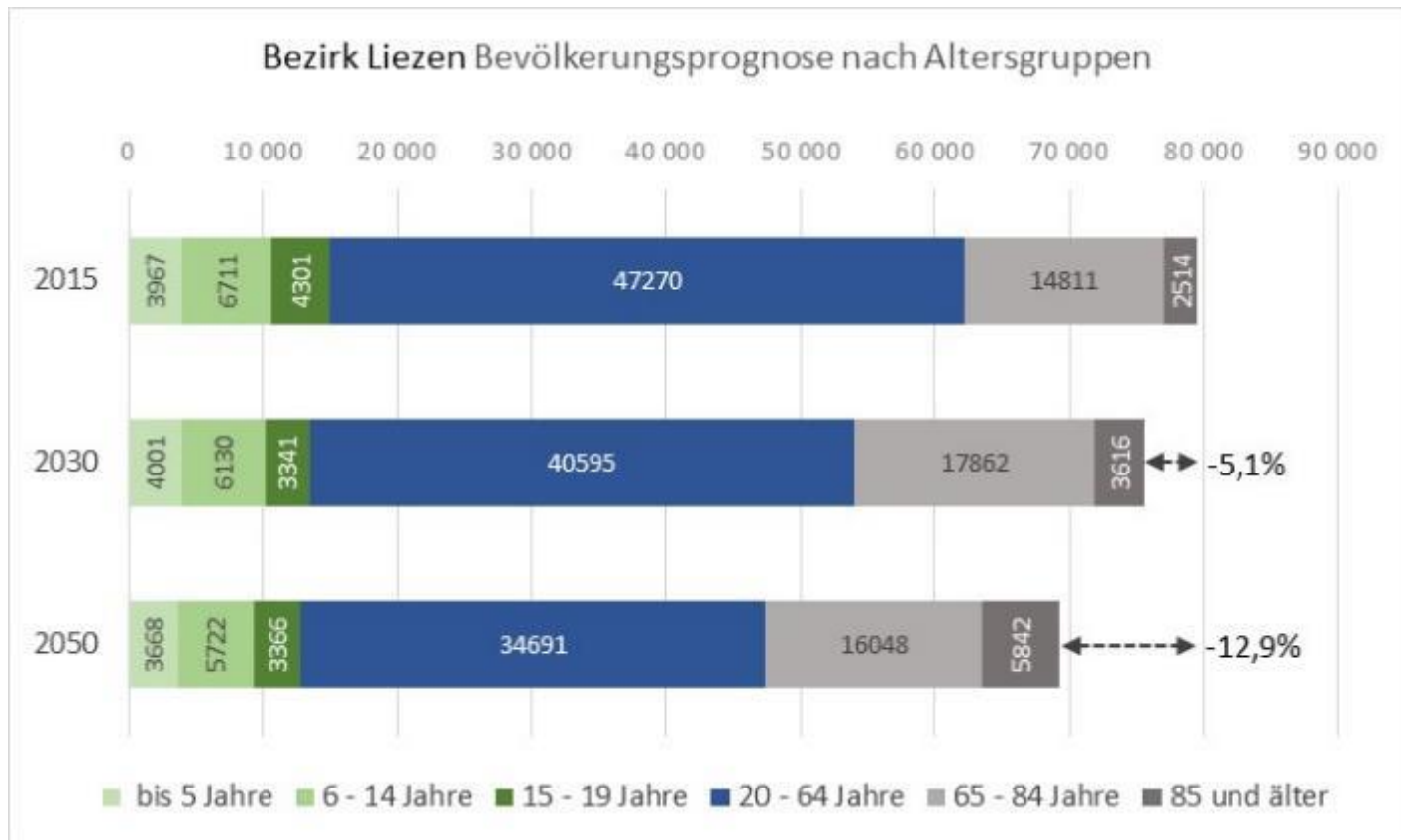
Zustimmung & Ablehnung

- ▶ Mobilitätsabgabe für Verkehrsmaßnahmen und angemessener Beitrag der Gemeinden
- ▶ Verflüssigung des Straßenverkehrs trotz Verlust an Grundflächen
- ▶ Weniger Straßenbaubudget, mehr Geld für Umweltverbund

Analyse und Trends - Eckpunkte

Änderung in der Altersstruktur

- ▶ Zunahme älterer Menschen
- ▶ In den meisten Gemeinden insgesamt Bevölkerungsrückgang erwartet



Analyse und Trends - Eckpunkte

PKW als dominantes Verkehrsmittel

- ▶ Fast 70% der Wege mit dem PKW
- ▶ Fußverkehr wichtig, z.B. bei Einkaufswegen 27%
- ▶ ÖV und Radverkehr mit „Luft nach oben“
- ▶ 52% der Wege sind kürzer als 5 km



Analyse und Trends - Eckpunkte

Hohe Anzahl an Verkehrstoten im Bezirk Liezen

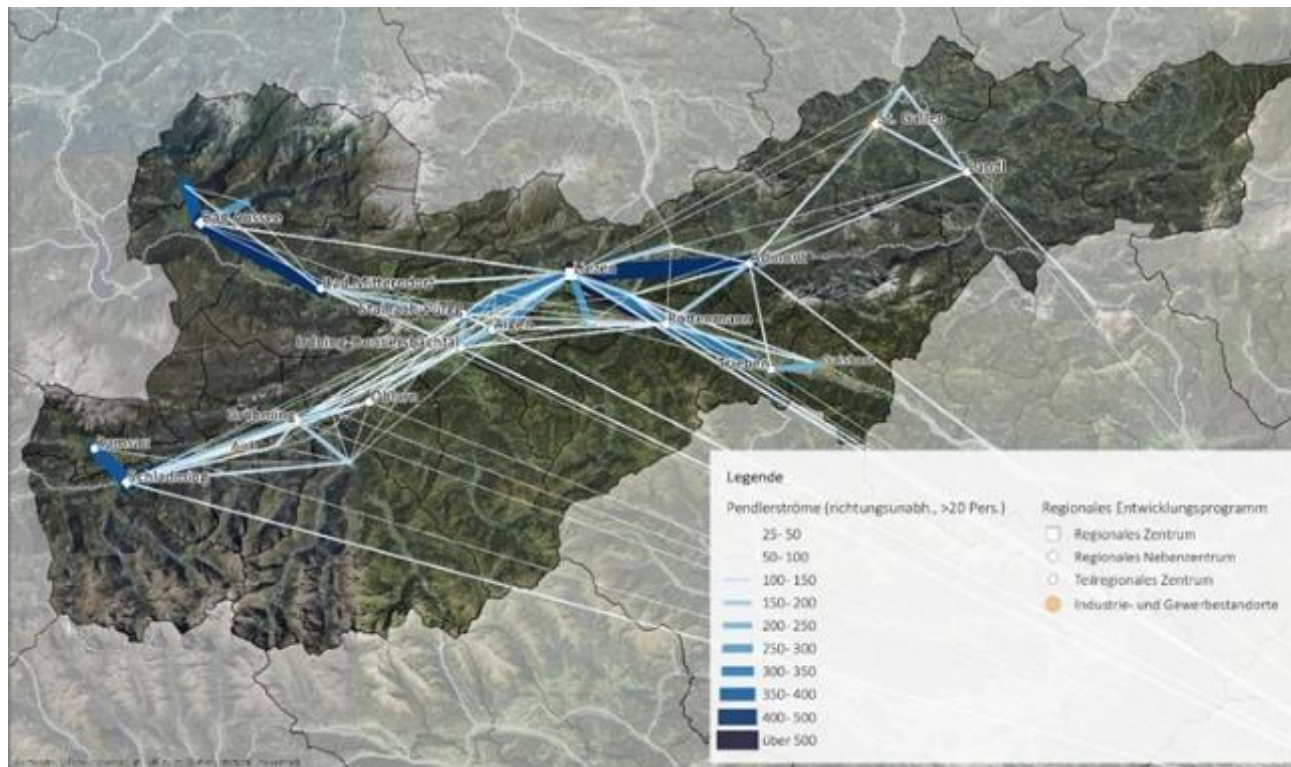
- ▶ Verkehrstote (nach Einwohnerzahl) weit über den Landesschnitt
- ▶ Unfälle mit Personenschaden konstant und weitgehend im Landesschnitt



Analyse und Trends - Eckpunkte

Klar erkennbare Hauptachsen im Pendlerverkehr

- ▶ Hauptziele Liezen – Schladming – Rottenmann
- ▶ Bis zu 80% Auspendleranteil in manchen Gemeinden



Analyse und Trends - Eckpunkte

Wachsende Tourismusnachfrage mit neuen Herausforderungen

- ▶ Wachstum im Winter- und Sommertourismus
- ▶ Geänderte Mobilitätssituation auf bedeutenden Quellmärkten → rückläufiger PKW-Besitz in Großstädten



Analyse und Trends - Eckpunkte

Entwicklungstendenzen und Trends

- ▶ Gesellschaftliche Veränderungen
 - ▶ Geänderte Ansprüche (Lärm etc.) und geändertes Verhalten (Freizeitverhalten etc.)
- ▶ Klimakrise und Umweltschutz
 - ▶ Reiner Wechsel der Antriebstechnologie erfüllt nicht alle Zielsetzungen
- ▶ Grenzen der Entwicklung
 - ▶ Leistungsfähigkeitsgrenzen bei gleichzeitig steigenden Bau- und Instandhaltungskosten und bei knapper werdenden Budgets erreicht
- ▶ Digitalisierung und Automatisierung
 - ▶ Auswirkungen heute noch schwer abschätzbar – Mobilitätssystem muss reaktionsfähig und reaktionswillig sein

Ziele – Kategorisierungen - Handlungsfelder

Handlungsrahmen für Gemeinden, Region und Land

Berücksichtigung bei **künftigen Planungen** und auch im **Alltagshandeln!**

Zielsetzungen als übergeordneter Rahmen

Netzkategorisierungen Landesstraßen – Radwege – ÖV

- ▶ Unterschiede in Bedeutung / Funktion / Nachfrage
- ▶ Definition von **Zielqualitäten** nach einheitlichen Anforderungen, Ausbaugrundsätzen (Straße) bzw. Angebotsstandards (ÖV)

Neun Handlungsfelder

- ▶ Maßnahmenvorschläge als konkreter Ansatzpunkt für die nächsten Schritte

Ziele des RMP Liezen

- ▶ Die Region Liezen tritt bei wichtigen Fragen der regionalen Mobilität mit starker Stimme gemeinsam auf.
- ▶ Die Region setzt sich für eine gute Erreichbarkeit für Arbeits- und Schülerpendler und für Touristen auf der Straße und besonders auf der Schiene ein.
- ▶ Der Kfz-Verkehr wird auf die leistungsfähigen Hauptachsen gelenkt. Eine gute Erreichbarkeit für den regionalen Warenverkehr ist gewährleistet.
- ▶ Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- ▶ Die Mobilitätsangebote bedienen den Bedarf bestmöglich bei nachhaltiger Finanzierbarkeit. Eine Grundversorgung ist sichergestellt.

Ziele des RMP Liezen (forts.)

- ▶ Leicht zugängliche und abgestimmte multimodale Angebote sorgen für attraktive Alternativen zum Autoverkehr.
- ▶ Die Gemeinden orientieren ihre Siedlungsentwicklung nach innen – die Gemeindeentwicklung ist mit den Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsangeboten und der ÖV-Güte abgestimmt.
- ▶ Die Gemeinden fördern in ihrem eigenen Wirkungsbereich den Fuß- und Radverkehr und setzen sich für eine Verbesserung der regionalen Radrouten ein.
- ▶ Die Gemeinden setzen insbesondere in den Ortskernen Maßnahmen um, die die Aufenthaltsqualität steigern.

Netzkategorisierungen

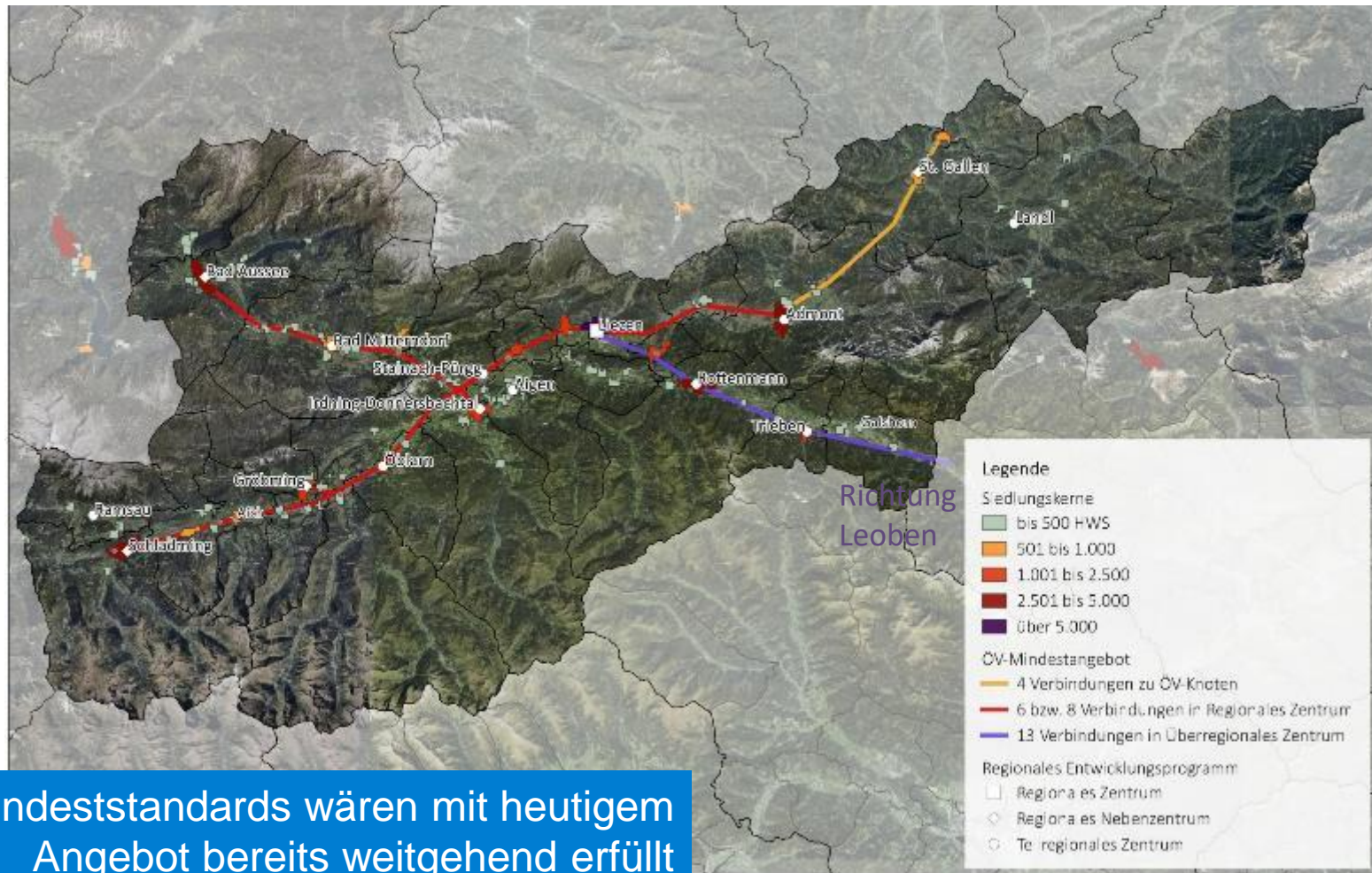
Exkurs: Österreichweite Mindeststandards ÖV

3.1 Nachfrageunabhängige Mindeststandards - Empfehlung

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

Netzkategorisierungen

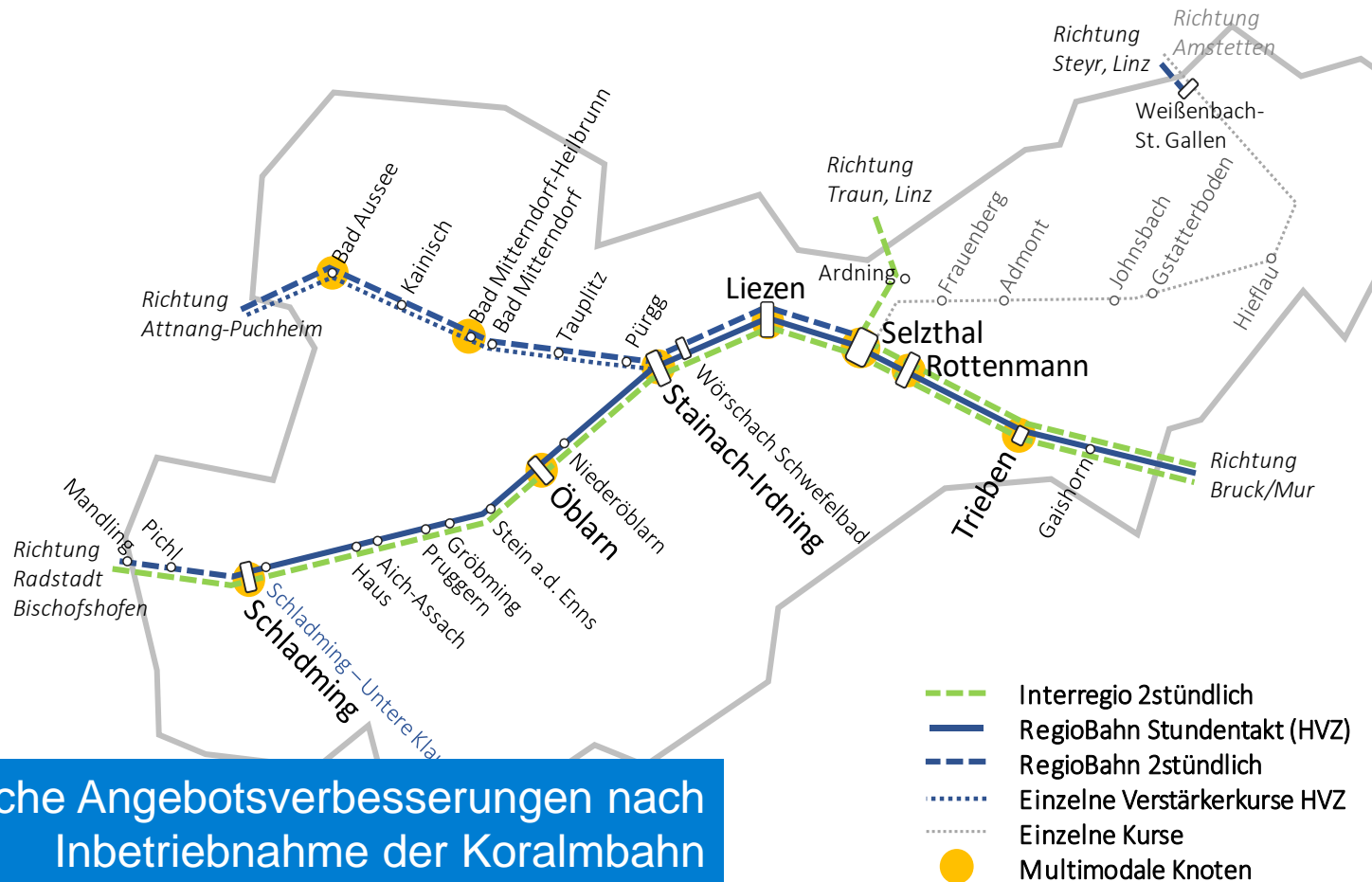
Exkurs: Österreichweite Mindeststandards ÖV



Mindeststandards wären mit heutigem Angebot bereits weitgehend erfüllt

Netzkategorisierungen

Zielangebot im Bahnverkehr



Deutliche Angebotsverbesserungen nach Inbetriebnahme der Koralmbahn

Netzkategorisierungen

Zielangebot im Regiobusverkehr

Tabelle 7: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr

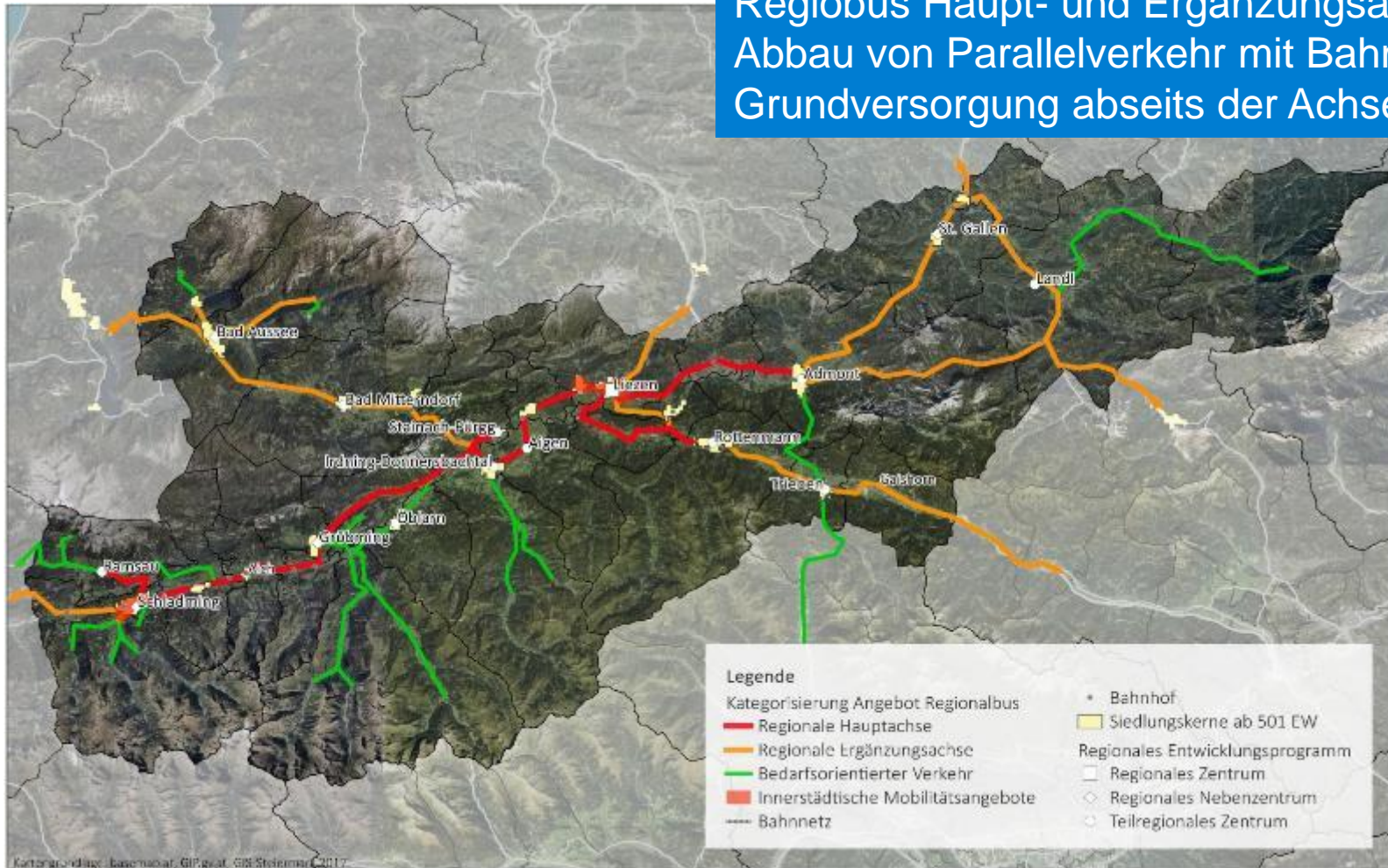
Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertags
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungsachse	5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
bedarfsorientierte Verkehr	Schülerkurse + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

(Kurse pro Richtung)

Netzkategorisierungen

Zielangebot im Regiobusverkehr

Regiobus Haupt- und Ergänzungsachsen
 Abbau von Parallelverkehr mit Bahn
 Grundversorgung abseits der Achsen



Kartengrundlage: Intermodal, GIP, GfL, GIS Steinring, 2017

Netzkategorisierungen

Kategorisierung Landesstraßennetz

Kategorie	A	B	C1
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
Kategorie lt. RVS 03.01.13	II	III	IV
Kategorie lt. RVS 03.03.23 RVS 03.03.31	Schnellstraße oder Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße, Straße mit großer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung
Straßen-Typ	Schnellstraße oder Autostraße	Vorrangstraße, Autostraße anstreben	
Ortsgebiet	nein	Umfahrungen anstreben	
Querschnitt	2-4 streifig je nach Bemessung lt. RVS ggf. mit Mitteltrennung		2 streifig, ggf. mit lokal erforderlicher Bemessung
Anbindungen	nein	über bestehende Knoten mit Gemeindestraßen bzw. öffentliches Gut ***	
Knotentyp	planfrei	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich	
V _{zul} [km/h]	100	100 (50-70 im Bereich von Knoten)	
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80	60-75
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleicher Fußgängerquerung	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz	baulich getrennter Radweg	

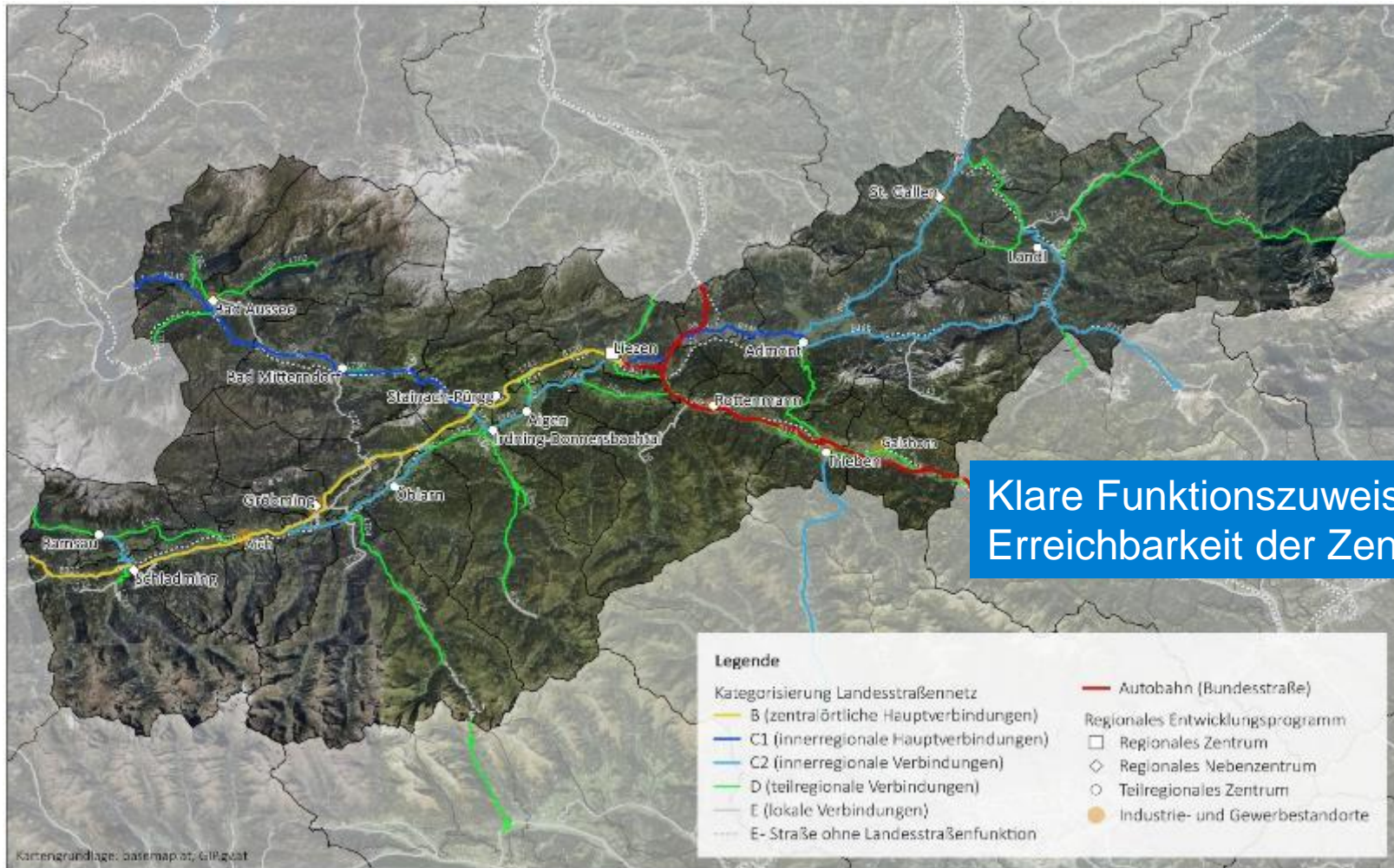
Netzkategorisierungen

Kategorisierung Landesstraßennetz

Kategorie	C2	D	E
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	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 Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz
Kategorie lt. RVS 03.01.13	IV	V	
Kategorie lt. RVS 03.03.23 RVS 03.03.31	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit geringerer regionaler Verkehrsbedeutung	
Straßen-Typ	Vorrangstraße		
Ortsgebiet	ja		
Querschnitt	2-streifig, ggf. mit lokaler Einbahnspur zusätzlicher Steigungsspur je nach Bemessung lt. RVS	2-streifig	
Anbindungen	über bestehende Knoten, Gemeindestraßen oder öffentliches Gut anstreben ***	entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen	
Knotentyp	plangleich, KVA oder VLSA möglich		
V _{zul} [km/h]	80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)		
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	50-70	50-60	40-50
Bushaltestellen	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung	Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	baulich getrennter Radweg	Radweg oder Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen	Radweg, Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen oder Fahrbahn

Netzkategorisierungen

Kategorisierung Landesstraßennetz

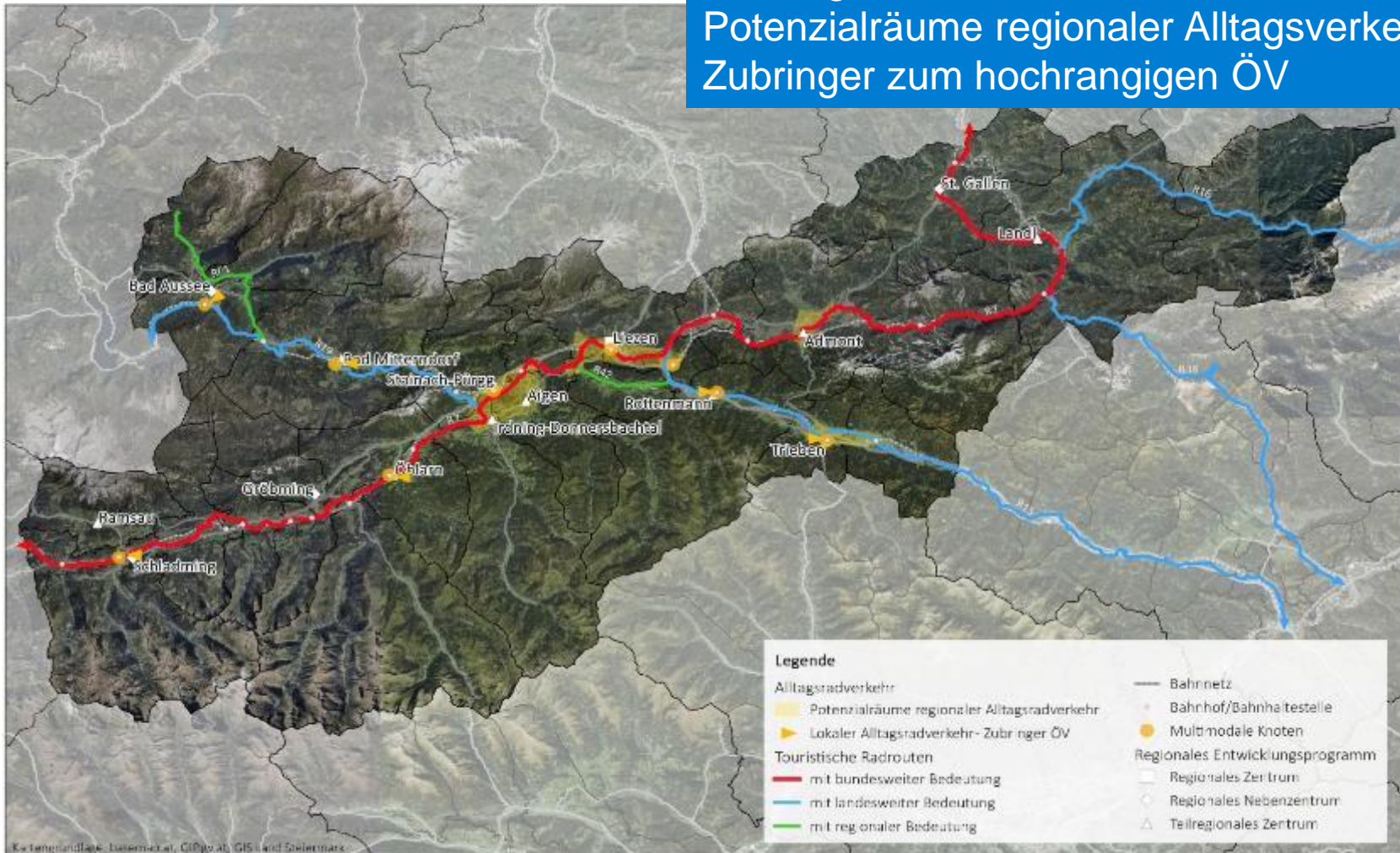


Klare Funktionszuweisung
 Erreichbarkeit der Zentren

Netzkategorisierungen

Zielnetz Radverkehr

Überregionale Radrouten
 Potenzialräume regionaler Alltagsverkehr
 Zubringer zum hochrangigen ÖV



Handlungsfelder

HF 1 Hochwertige ÖV-Achsen

HF 2 Multimodale Mobilitätsknoten

HF 3 Mikro-ÖV – Sicherung der Grundversorgung

HF 4 Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen

HF 5 Verkehrssicherheit

HF 6 Abstimmung Raumentwicklung – Verkehr

HF 7 Fußgänger- und radfahrerfreundliche Planung

HF 8 Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement

HF 9 Unterstützung der Elektromobilität

Schwerpunkte der folgenden Präsentation

Handlungsfeld 1

Hochwertige ÖV-Achsen

Was soll erreicht werden?

- ▶ Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs
- ▶ Ergänzende, optimal abgestimmte Busangebote
- ▶ ÖV als attraktive Alternative zum Privat-PKW für Einheimische und Gäste
- ▶ Berücksichtigung der Bedürfnisse des Pendlerverkehrs
- ▶ Österreichweite Angebotsumstellung im Fernverkehr nach Inbetriebnahme der Koralmbahn (2025) → Darauf vorbereitet sein und die Änderungen bestmöglich für die Region nutzen!

Handlungsfeld 1

Hochwertige ÖV-Achsen

Maßnahmenvorschläge Bahn:

- ▶ Umsetzung des Zielangebots im Bahnverkehr: Mittelfristige Angebotsverbesserungen
 - ▶ Erreichbarkeit der Zentralräume (Graz – Linz – Salzburg) und internationale Anbindung durch regelmäßige Fernverkehrsangebote
 - ▶ Alternierend zum Fernverkehr RegioBahn-Angebote, verdichtet in den Hauptverkehrszeiten (Halbstundentakt zwischen Stainach und Selzthal)
 - ▶ Verbesserte Anbindung des Ausseerlandes durch durchgebundene Züge nach Selzthal

Handlungsfeld 1

Hochwertige ÖV-Achsen

Maßnahmenvorschläge Bahn forts.:

- ▶ Optimierung Haltemuster – neue Haltestellen
 - ▶ Ergänzende Fernverkehrshalte (Öblarn, Trieben)
 - ▶ Neue Haltestellen im RegioBahn-Verkehr wo Potenzial vorhanden (z.B. Schladming-Ost)
 - ▶ Bahnhöfe als attraktive, multimodale und leicht zugängliche Knoten -> siehe Handlungsfeld 2

Handlungsfeld 1

Hochwertige ÖV-Achsen

Maßnahmenvorschläge RegioBus:

- ▶ Einhaltung Mindeststandards und Bedienungsniveaus
- ▶ Attraktives Taktangebot mit regelmäßigen und leicht merkbaren Intervallen
- ▶ Attraktive Busachsen mit häufigen Verbindungen dort wo Potenzial, aber kein Bahnangebot -> Parallelverkehre vermeiden!
- ▶ Grundversorgung in peripheren Gebieten über bedarfsgesteuerte Angebote und saisonale touristische Angebote
- ▶ Bei anstehenden Ausschreibungen sollen schon Vorarbeiten für ein künftiges ÖV-System mit neuen Bahnangeboten geleistet werden
- ▶ Abstimmung der Busangebote insbesondere auf die künftigen Interregio-Halte

Handlungsfeld 2

Multimodale Mobilitätsknoten

Was soll erreicht werden?

- ▶ ÖV-Fahrten durch bessere Verknüpfung mit dem Zubringerverkehr (Rad, Pkw, Bus) attraktiver machen
- ▶ Bahnhöfe im Siedlungsgebiet aufwerten
- ▶ Ausprobieren von neuen Mobilitätsformen anbieten (E-Carsharing, E-Bikes)



Bahnhof Hohenems
Quelle: ostertagARCHITECTS

Handlungsfeld 2

Multimodale Mobilitätsknoten

- ▶ **Multimodale Knoten** mit umfangreichen Angebot bei Interregio-Halten und weiteren wichtigen Halten: Schladming, Öblarn, Stainach-Irdning, Liezen, Selzthal, Rottenmann, Trieben, Bad Mitterndorf-Heilbrunn, Bad Aussee
- ▶ **Mindeststandards** für übrige Bahnhöfe und Busbahnhöfe bzw. für sonstige Bushaltestellen

¹ Regionale Bedeutung/NutzerInnenpotenzial, Funktion im ÖV-Netz (Busanbindung)

Handlungsfeld 2

Multimodale Mobilitätsknoten

Ausstattungs-Elemente	Multimodale Knoten	sonstige Bahnhöfe und Busbahnhöfe	sonstige Haltestellen
Park +Ride-Anlage	x	(x)	
Bike + Ride-Anlage (überdacht, Fahrradbügel, beleuchtet)	x	(x)	
Fahrradabstellplätze (Fahrradbügel)		x	(x)
Radservicestation	x	(x)	
E-Mobility Ladestation	x	(x)	
Carsharing-Standplatz	(x)		
Zusatznutzungen (z.B. Kiosk, Gastronomie etc.)	(x)		
Gestaltung Bahnhofplatz, Zugangswege	x	(x)	
Attraktive und kurze Umsteigewege Bahn-Bus (z.B. Bahnsteiggleich)	x	(x)	
Witterungsgeschützte Wartebereiche, Sitzmöglichkeiten, Abfallbehälter, Beleuchtung	x	x	x

x = anzustrebende Ausstattung

(x) = optionale Ausstattung

Handlungsfeld 4

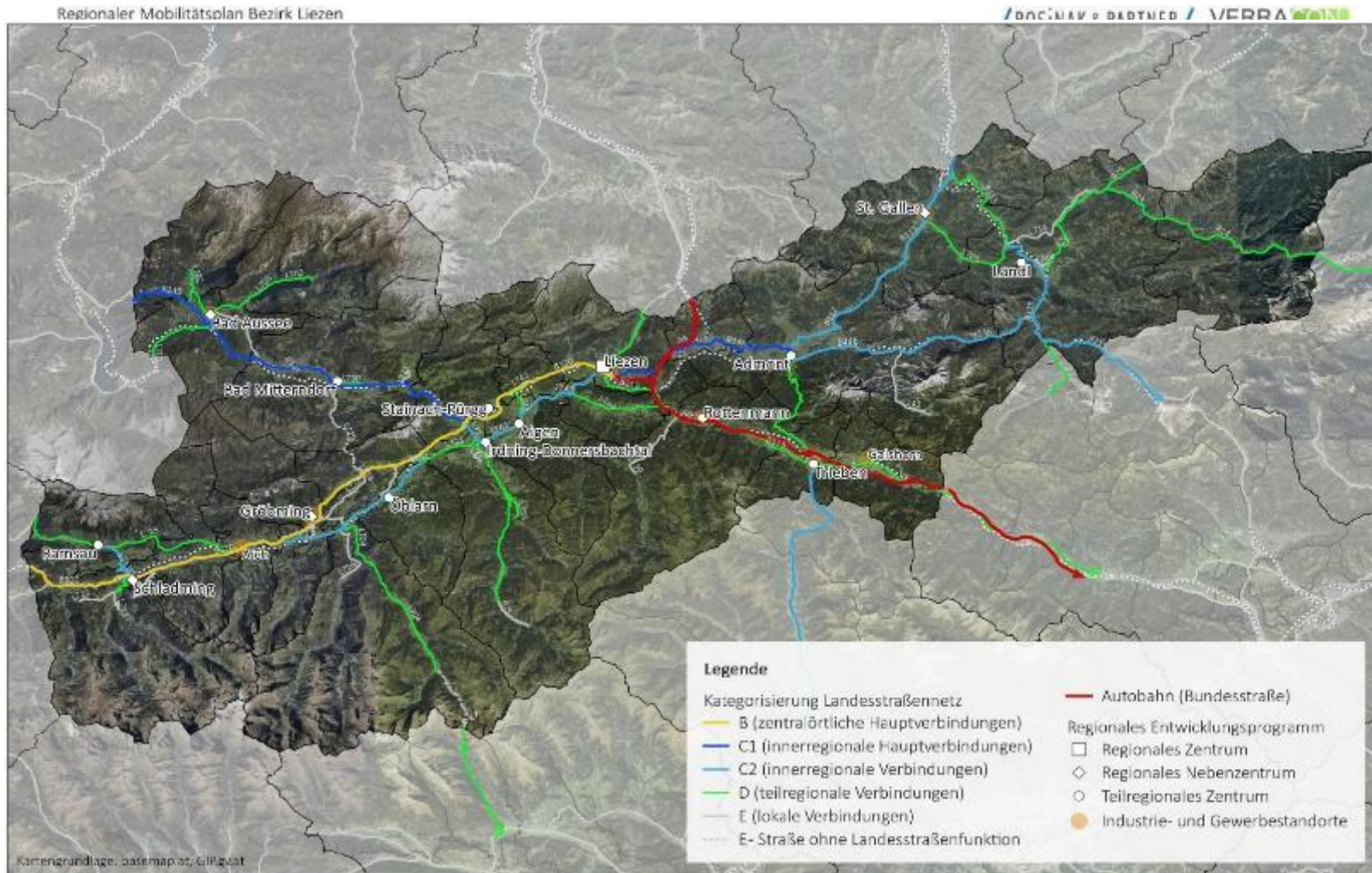
Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen

Was soll erreicht werden?

- ▶ Kapazitätsengpässe beseitigen
- ▶ Überregionalen Schwerverkehr (Durchgangsverkehr) auf Autobahnen leiten, Ziel- und Quellverkehr auf hochrangigen Straßen halten
- ▶ B320 – Standortbestimmung, Funktionskonzept und Maßnahmenpaket überarbeiten, gemeinsamen Fahrplan festlegen

Handlungsfeld 4

Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen



Handlungsfeld 4

Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen

Ergebnis Variantenuntersuchung 2006

- ▶ Fachliche Empfehlung einer neuen Trasse zwischen Trautenfels und A9 südlich von Liezen, parallel zur Bahn; Einbindung in Stainach

Weitere Maßnahmen empfohlen laut Funktionskonzept

- ▶ Weiterverfolgung der Maßnahmen: Begleitstraßen zur Entflechtung des landwirtschaftlichen Verkehrs und Radverkehrs
- ▶ Niveaufreie Kreuzungen
- ▶ Bündelung Betriebsausfahrten

Handlungsfeld 4

Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen

Maßnahmenvorschläge Regionaler Mobilitätsplan Liezen

- ▶ Umsetzung des Kreisverkehrs in Trautenfels (bereits fixiert)
- ▶ geplant: Überarbeitung der bisherigen Maßnahmenvorschläge aufgrund von Änderungen in der Flächenwidmung (neue Betriebsgebiete,...), ÖEKs
- ▶ B320: zwischen Liezen und Weißenbach sind keine Begleitwege möglich → UF Liezen – Weißenbach könnte nunmehr von Seiten des Landes (nach dem Knoten Trautenfels) geplant werden → Einigkeit in der Region notwendig
- ▶ Überprüfung regionaler und lokaler Auswirkungen einer UF auf die Wirtschaft (lokal/regional) mittels Studie
- ▶ Weitere Lkw-Fahrverbote („ausgenommen Ziel- und Quellverkehr“) prüfen
- ▶ B320 Liezen – Stainach: Trasse langfristig sichern

Handlungsfeld 4

Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen

Aktuelle Planungen des Landes (T. Waidgasser):

- ▶ Kreisverkehr Trautenfels (Stand der Dinge)
- ▶ Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Wörschach
- ▶ Espang

- ▶ Ausblick B320

Handlungsfeld 3

Mikro ÖV: Sicherung der Grundversorgung

Sicherstellung der Grundversorgung der Bevölkerung auch in peripheren Räumen und für Mobilitätsbedürfnisse von Touristen

- ▶ Mikro-ÖV als flexible Lösung: Bestmögliche Anpassung an die Bedürfnisse in den jeweiligen Gemeinden
- ▶ Fortführung der Mobilitätsprojekte des Regionalmanagements (7 Projekte fortführen und nach Kriterien der Mikro-ÖV Strategie evaluieren ggf. anpassen)
- ▶ Nutzung von Synergien aus touristischer Nutzung und ganzjährigem Angebot für Einheimische

Handlungsfeld 5

Verkehrssicherheit

Unfallsschwere im Bezirk sehr hoch. Frühzeitig ansetzen und auch die Möglichkeiten auf lokaler und regionaler Ebene nutzen!

- ▶ Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit des Landes gemäß der drei Bereiche des Steirischen Verkehrssicherheitsprogramms: Infrastruktur – Bewusstseinsbildung – Legislative/Überwachung
- ▶ Saturday Nightline oder entsprechendes Alternativangebot als wichtige Verkehrssicherheitsmaßnahme in der Region stärken
- ▶ Sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr in den Orten, mobile Tempoanzeigen, Gestaltung der Ortszentren, einheitliche Temporegimes etc.
- ▶ Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit auch auf lokaler Ebene – Kooperation mit Kindergärten, Schulen, Fahrschulen etc.

Handlungsfeld 6

Abstimmung Raumentwicklung – Verkehr

Die Raumordnung gibt oftmals bereits das künftige Mobilitätsverhalten vor. Gemeinden können somit viel selbst beeinflussen.

- ▶ ÖV-Güteklassen als Grundlage für Flächenwidmung, Entwicklung eines Pilotprojektes in einer Gemeinde gemeinsam mit dem Land
- ▶ Ziel: dort, wo möglich nachverdichten, kompakte Siedlungsstrukturen vor allem bei guter ÖV-Versorgung schaffen
- ▶ Standort für neues Krankenhaus – Lage direkt an Knotenbahnhof ist essenziell

Handlungsfeld 7 - Fußgänger- und radfahrerfreundliche Planung

Gute und attraktiv gestaltete Radrouten und Fußwegenetze leisten einen Beitrag Verkehrsmittelwahl

- ▶ Lokale Fuß- und Radwegenetze mit direkten, sicheren und attraktiven Verbindungen
- ▶ Radverkehr nicht nur als Freizeitverkehr denken, Alltagsradnetze etablieren; insbesondere in Potenzialräumen (gemeindeübergreifend)
- ▶ Anbindung von Schulen und multimodalen Mobilitätsknoten (siehe Handlungsfeld 2)
- ▶ Ortskerne: Öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
- ▶ Parkraummanagement

Handlungsfeld 8

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beeinflusst die Verkehrsnachfrage, Angebote können besser koordiniert werden

- ▶ Betriebliches / schulisches / touristisches Mobilitätsmanagement (z.B. Anreiseinfos,...)
- ▶ Ridesharing, zeitliche Abstimmung Arbeitszeiten – Fahrplan
- ▶ Besucherlenkung bei Großveranstaltungen, Vorzeigeprojekte in der Region
- ▶ Anreiseinformation TouristInnen (einfach zu finden auf Website/in Broschüren, Anreiseinfo automatisch mit Buchungsbestätigung etc.), Schulungen für Beschäftigte im Tourismus

Handlungsfeld 9

Unterstützung der Elektromobilität

Die E-Mobilität im Radverkehr boomt. Regionen nutzen dies bei der Alltagsmobilität vor allem im regionalen Binnenverkehr.

- ▶ Kooperationen mit dem Fahrradhandel und Betrieben
- ▶ Ladeinfrastruktur an zentralen Orten schaffen
- ▶ kommunale Fuhrparks anschaffen (Pkw und Rad)
- ▶ E-Bikes zu den multimodalen Knoten und auch im Tourismusverkehr etablieren, Radinfrastruktur (Querschnitte, Entwurfsgeschwindigkeit) mitdenken!
- ▶ Sharing-Angebote für Touristen zur autofreien Bewegung in der Region - Mobilität vor Ort/Mobilitätsgarantie!