

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Liezen

November 2018



Das Land
Steiermark

Impressum:

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

Inhaltliche Bearbeitung:

Rosinak & Partner ZT GmbH

Schloßgasse 11 ·
1050 Wien
www.rosinak.at
DIⁱⁿ Eva Favry
DIⁱⁿ Andrea Weninger



Verracon GmbH

Eschenbachgasse 11
1010 Wien
www.verracon.at
DI Benedikt Hahn



Status: Endbericht
Datum: November 2018

INHALT

INHALT	3
1 DER WEG ZUM MOBILITÄTSPLAN	5
1.1 Einleitung und Aufgaben	5
1.2 Planungsprozess und Einbindung der regionalen VertreterInnen	5
2 DIE AUSGANGSLAGE IN DER REGION	6
2.1 Regionsprofil Liezen	6
2.1.1 Lage im Raum und regionale Einbettung.....	6
2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsprognose	7
2.1.3 Wirtschaft und Tourismus	10
2.2 Verkehrliche Ausgangslage.....	13
2.2.1 Verkehrsverhalten	13
2.2.2 Ziele der PendlerInnen.....	15
2.2.3 Öffentlicher Verkehr	16
2.2.4 Straßenverkehr	19
2.2.5 Radverkehr.....	22
2.2.6 Verkehrssicherheit.....	23
2.3 Das RVK Liezen 2006 und seine Wirkungen	25
2.4 Rückmeldungen aus der Region	27
2.4.1 Workshops mit regionalen Entscheidungsträgern	27
2.4.2 Fragebogen	28
3 ENTWICKLUNGSTENDENZEN UND TRENDS.....	32
4 ÜBERGEORDNETE PLÄNE UND STRATEGIEN	34
4.1 Europäische und nationale Zielsetzungen	34
4.2 Planungen und Strategien des Bundes	35
4.3 Österreichweite ÖV-Mindeststandards und ÖV-Güteklassen	36
4.4 Landesentwicklungsprogramm und Landesentwicklungsleitbild.....	40
4.5 Steirisches Gesamtverkehrskonzept.....	41
4.6 Mikro-ÖV-Strategie Steiermark	42
4.7 „Starker Antritt“ – Radverkehrsstrategie Steiermark 2025.....	43
4.8 Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030.....	44
4.9 Regionales Leitbild Liezen 2014+	44
5 ZIELE DES MOBILITÄTSPLANS LIEZEN.....	46

6	NETZKATEGORISIERUNGEN	48
6.1	Fuss- und Radverkehr	48
6.2	Öffentlicher Verkehr	50
6.3	Strasseninfrastruktur	53
7	HANDLUNGSFELDER	56
7.1	Hochwertige ÖV-Achsen	56
7.2	Multimodale Mobilitätsknoten	57
7.3	Mikro-ÖV – Sicherung der Grundversorgung	61
7.4	Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen	62
7.5	Verkehrssicherheit	65
7.6	Abstimmung Raumentwicklung – Verkehrsentwicklung	67
7.7	Fußgänger- und radfahrfreundliche Planung	68
7.8	Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement	71
7.9	Unterstützung der Elektromobilität	72
8	ANHANG	73
8.1	Ausbaustandards für Landesstraßen	73
8.2	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	76

1 DER WEG ZUM MOBILITÄTSPLAN

1.1 EINLEITUNG UND AUFGABEN

Für die Region Liezen liegt seit dem Jahr 2006 ein Regionales Verkehrskonzept vor, welches nunmehr evaluiert und aktualisiert werden soll. Aufbauend auf den landesverkehrspolitischen Leitlinien und Zielen soll der neue regionale Mobilitätsplan Liezen (RMP Liezen) mit dem Zielhorizont 2030+ ein Verkehrsleitbild, Ziele und Schwerpunkte beinhalten. Ein Schwerpunkt dabei ist eine funktionelle Gliederung des Verkehrsnetzes – unter Bedachtnahme der regionalen Wirtschaftsentwicklung, des Tourismus und der Verkehrsentwicklung. Wichtig ist dabei auch die Definition von zukünftigen Qualitätsansprüchen im Öffentlichen Verkehr, für die der Bund gemeinsam mit den Bundesländern neue Ziele für die Erreichbarkeit – auch in Zusammenhang mit der künftigen Siedlungsentwicklung – festgelegt hat.

Der RMP Liezen behandelt Schwerpunkte auf regionaler Ebene und wurde eng mit der übergeordneten Planungsebene, dem Land Steiermark, und den regionalen VertreterInnen unter Bezugnahme auf das Landesverkehrskonzept Steiermark und anderer übergeordneter Strategien und Konzepte erarbeitet.

1.2 PLANUNGSPROZESS UND EINBINDUNG DER REGIONALEN VER- TRETERINNEN

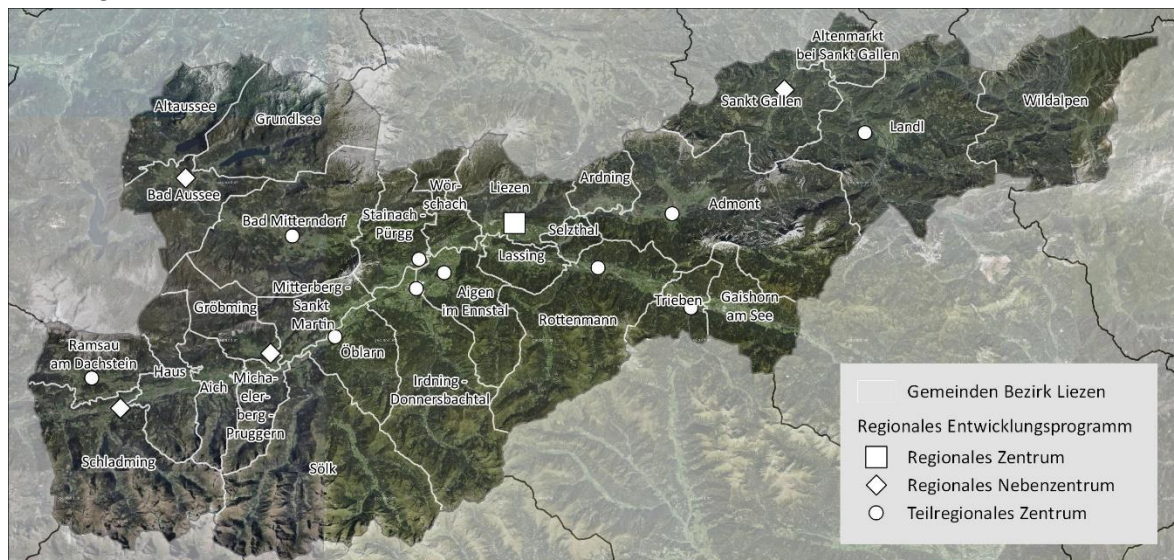
Der RMP Liezen wurde im Juni 2017 von der Steiermärkischen Landesregierung beauftragt und im Rahmen des Regionalvorstandes Liezen kooperativ erarbeitet. Der Prozess wurde von der Bietergemeinschaft Rosinak & Partner und Verracon begleitet. Der Dialog mit den VertreterInnen der Region Liezen und dem Regionalmanagement ist eine Grundlage zur Erstellung des RMP Liezen. In drei Sitzungen des Regionalvorstandes wurden – gemeinsam mit den Vertretern des Landes Steiermark – die Ausgangslage, Ziele und Schwerpunkte sowie die Handlungsfelder präsentiert und diskutiert.

Zusätzlich zu diesen Workshops gab es im Oktober 2017 für die BürgermeisterInnen der Gemeinden, für die Mitglieder der Gemeindefraktionen sowie für InteressenvertreterInnen die Möglichkeit, an einer Befragung zum Thema Mobilität mittels Fragebogen teilzunehmen. Dieser wurde von der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung erstellt und vom Auftragnehmerteam ausgewertet.

Der Bezirk wird im Bahnverkehr mit den Relationen Linz-Graz (Pyhrnbahn, Rudolfsbahn) und Salzburg-Graz (Ennstalbahnen, Rudolfsbahn) von zwei Fernverkehrsstrecken durchgequert, die im Knoten Selzthal aufeinandertreffen. Diese beiden Strecken sind im TEN-T Gesamtnetz, nicht aber im Kernnetz enthalten. Zudem durchquert die Rudolfsbahn den östlichen Bezirksteil über Weißenbach-St. Gallen weiter in Richtung Steyr/St. Valentin sowie die Salzkammergutbahn ausgehend von Stainach-Irdning das Ausseerland in Richtung Attnang-Puchheim.

Der Bezirk Liezen besteht seit dem 1.1.2015, als bei der Verwaltungsreform der Steiermark Gemeinden zusammengelegt wurden, aus 29 Gemeinden, darunter die Bezirkshauptstadt Liezen und die Stadtgemeinden Bad Aussee, Rottenmann, Trieben und Schladming. Bei einer Bevölkerungszahl von 80.011 ist die Bevölkerungsdichte im Bezirk Liezen mit 24 EW pro km² vergleichsweise gering. Der Dauersiedlungsraum umfasst nur rund ein Zehntel der Fläche des Bezirks.

Abbildung 2: Die Gemeinden des Bezirks Liezen



Quelle: GIS Steiermark, Hintergrund: basemap.at

2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsprognose¹

Die Bevölkerungszahl im Bezirk Liezen ist von 1951 bis 1971 stark und dann bis 2001 noch leicht gewachsen. Bei der Volkszählung 2001 wurden 83.254 EinwohnerInnen verzeichnet, danach setzte im Bezirk ein leichter Bevölkerungsrückgang ein (-4,4 % bis 2015), der vor allem auf eine negative Geburtenbilanz zurückzuführen war. Mit 1.1. 2015 leben im Bezirk Liezen 79.574 Menschen.² Innerhalb des Bezirks verzeichneten im Zeitraum 2001 bis 2015 nur das „regionale Nebenzentrum“ Gröbming sowie die angrenzenden Gemeinden Aich und Mitterberg-St. Martin deutliche Bevölkerungszuwächse.

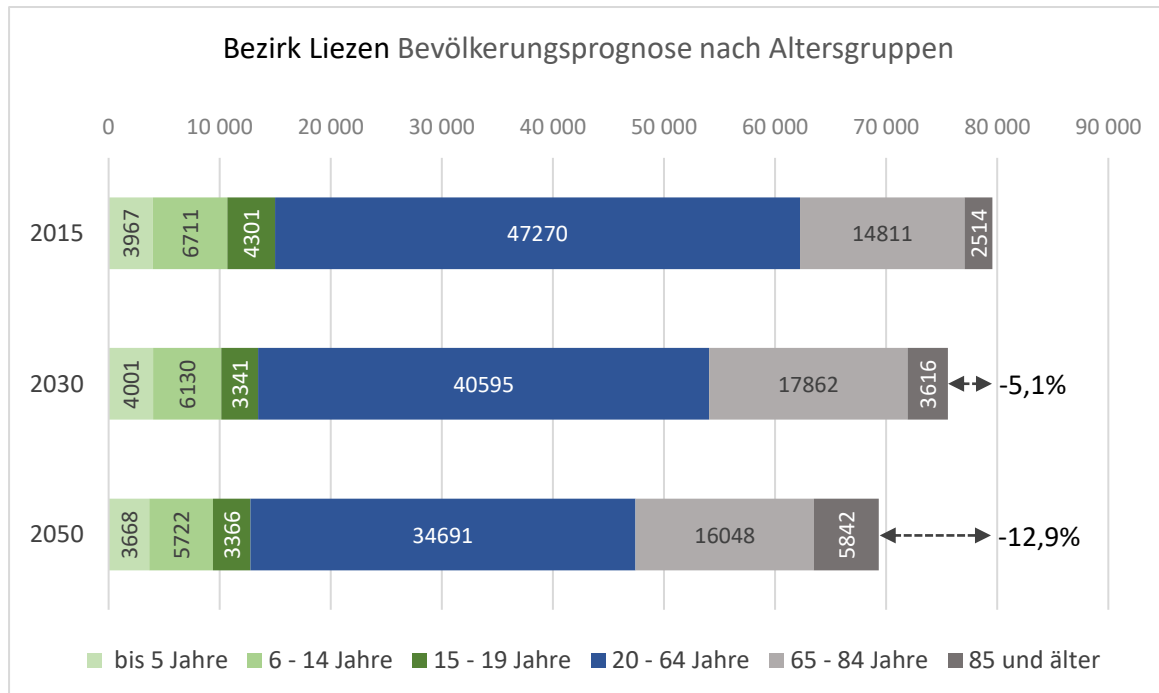
¹ alle Zahlen beziehen sich auf den Gebietsstand ab 1.1.2015

² Statistik Austria, 2016

Die regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/2016³ basiert auf der Hauptvariante der ÖROK Regionalprognose und wurde durch eine eigene Gemeindebevölkerungsprognose ergänzt. Demnach wird die Bevölkerungszahl der Steiermark zwischen 2015 und 2030 um 2,7 % zunehmen. Das ist aber nur auf das deutliche Wachstum in Graz Stadt und im näheren und weiteren Stadtumland der Bezirke Graz-Umgebung, Leibnitz und Weiz zurückzuführen. Für alle anderen steirischen Bezirke wird bis 2030 ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, der sich in den Jahren bis 2050 noch verstärken wird. Der stärkste Bevölkerungsrückgang ist bis 2030 in der Obersteiermark zu erwarten (Bezirke Murau, Leoben, Bruck-Mürzzuschlag und Murtal). Im Bezirk Liezen war zwischen 2015 und 2018 zwar erstmals wieder eine leichte Steigerung zu verzeichnen, bis 2030 ist jedoch (auf Basis 2015) ein Bevölkerungsrückgang von 5,1 % zu erwarten, zwischen 2015 und 2050 ein Rückgang von 12,9 %.

In den kommenden Jahrzehnten ist wie in anderen Regionen auch mit einer ausgeprägten demographischen Alterung zu rechnen. Wie das folgende Diagramm zeigt, wird laut Prognose im Bezirk Liezen die Zahl der Kinder im Pflichtschulalter (6 bis 14 Jahre) und der Jugendlichen (15 bis 19 Jahre) bis 2030 deutlich abnehmen, während die Zahl der Kleinkinder / Vorschulkinder bis 2030 noch konstant bleibt und erst danach sinkt. Die Altersgruppe der Menschen im erwerbsfähigen Alter (20 bis 64) wird ebenfalls schon bis 2030 spürbar zurückgehen, und diese Tendenz setzt sich auch in den Jahren danach fort. Die Altersgruppe der Über-65-Jährigen wächst hingegen deutlich, besonders stark die der Hochbetagten (über 85 Jahre).

Abbildung 3: Bezirk Liezen – Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen



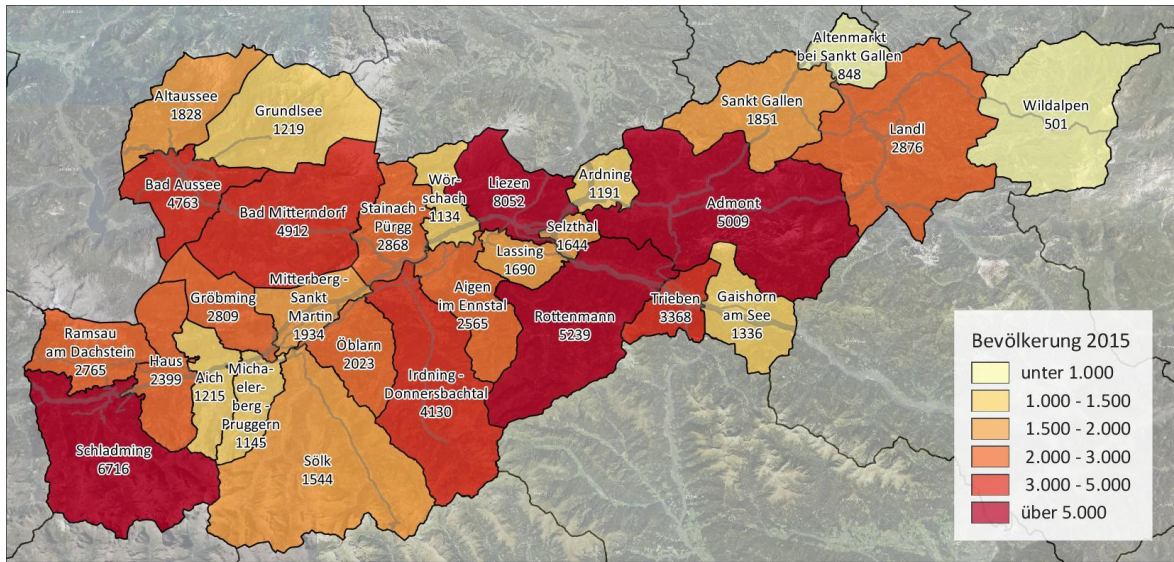
Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16; eigene Bearbeitung

³ Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abt. 17 Landes- und Regionalentwicklung (2017), Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 – Bundesland, Bezirke und Gemeinden. Graz: Steirische Statistiken, Heft 5/16

⇒ Im Jahr 2030 leben im Bezirk Liezen 6.675 Personen im erwerbsfähigen Alter weniger als 2015. Die Zahl der Pflichtschulkinder wird um 581, die der Jugendlichen um 960 geringer, die Zahl der „Junge Alten“ um 3.051 und die der Hochbetagten um 1.102 höher sein als 2015.

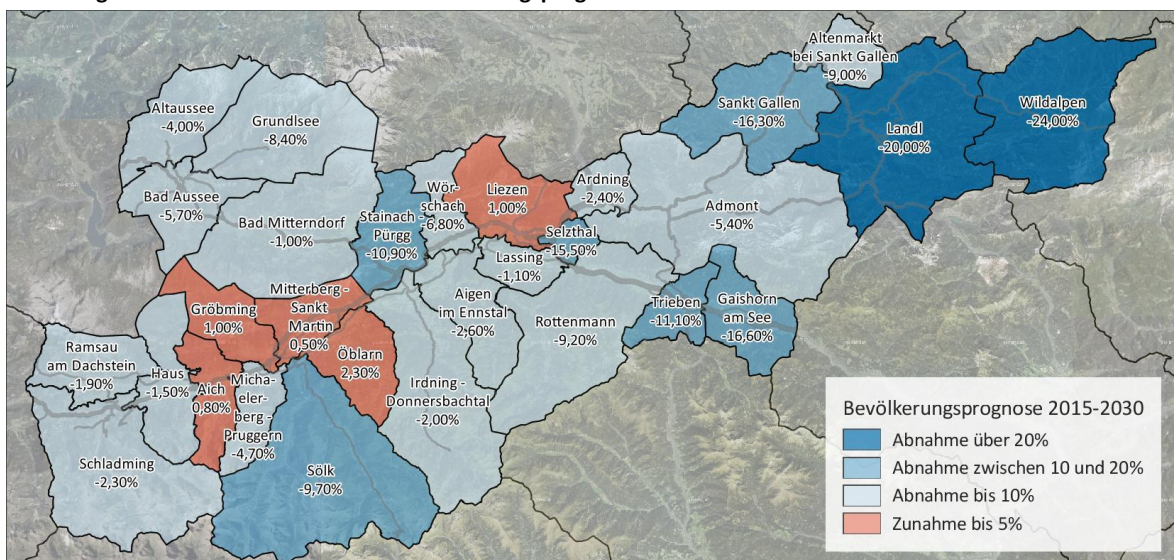
Die Bevölkerungsprognose Steiermark liegt auch auf Gemeindeebene vor. Dabei ist aber zu bedenken, dass die Bevölkerungsentwicklung umso stärker von einzelnen Ereignissen abhängt, je kleinere Einheiten betrachtet werden. Die Gemeindeprognose ist deshalb mit Unsicherheit behaftet.

Abbildung 4: Gemeinden im Bezirk Liezen – Ausgangslage Bevölkerung 2015



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16

Abbildung 5: Gemeinden Bezirk Liezen - Bevölkerungsprognose 2015 – 2030



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015

Es fällt auf, dass bis 2030 für keine Gemeinde mehr ein starker Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird. Eine leicht positive Entwicklung ist für Gröbming und einige Nachbargemeinden sowie für die

Bezirkshauptstadt Liezen zu erwarten. Wie die Karte der prognostizierten Bevölkerungsveränderung zeigt, liegen mehrere Gemeinden mit besonders starken Rückgängen vor allem im Osten des Bezirks (Landl, St. Gallen), und auch für die Gemeinden Rottenmann und Trieben werden deutliche Bevölkerungsverluste vorhergesagt.

Die Zahl der im Bezirk Liezen wohnhaften Erwerbstätigen hat seit 1991 deutlich zugenommen, weil die Frauenerwerbsquote stark gestiegen ist (zwischen 1991 und 2014 um + 34,2 %). Im Jahr 2014 leben in Liezen 38.154 Erwerbstätige, davon 20.335 Männer und 17.819 Frauen. Dazu kommen noch 2.613 Arbeitslose. Von den Erwerbspersonen (Erwerbstätige und Arbeitslose) sind 5,8 % in der Land- und Forstwirtschaft beschäftigt, 27,0 % in Industrie/Gewerbe/Bauwesen und 67,1 % im Dienstleistungssektor.⁴

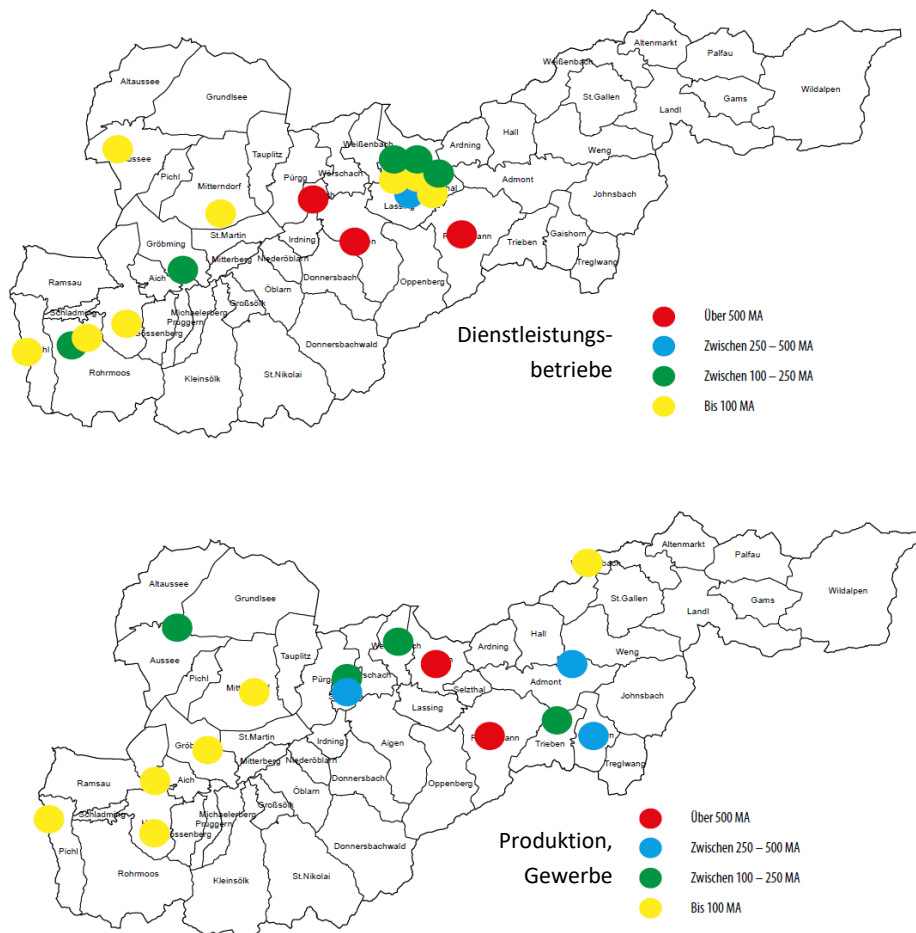
2.1.3 Wirtschaft und Tourismus

Wie im Regionalen Leitbild Liezen 2014+ ausgeführt wird, gliedert sich der Bezirk bezüglich der Wirtschaftsstruktur in drei Teilräume: Im Raum um Schladming und im steirischen Salzkammergut dominiert der Tourismus, im Paltental und um Liezen überwiegt der industriell gewerbliche Sektor, und das Untere Ennstal mit dem Nationalpark Gesäuse im Osten des Bezirks ist vorwiegend ländlich strukturiert.

Nach der Arbeitsstättenzählung 2014 gibt es im Bezirk Liezen 6.257 Unternehmen mit 36.652 Beschäftigten, davon 30.562 unselbständig Beschäftigten⁷. Die Zahl der Betriebe mit Beschäftigten liegt laut Regionalem Leitbild weit niedriger: Insgesamt werden 2.712 Betriebe angeführt, davon sind 12 Großbetriebe (ab 250 Beschäftigten), 47 Mittelbetriebe (50 bis 249 Beschäftigte), 312 Kleinbetriebe (10 bis 49 Beschäftigte) und 2.392 Kleinstbetriebe (1-9 Beschäftigte). In den Klein- und Kleinstbetrieben arbeiten zusammen fast die Hälfte der im Bezirk Beschäftigten (47,1 %), in den Großbetrieben 37,7 %. Die folgende Abbildung zeigt die Verortung der größeren Betriebe.

⁴ Landesstatistik.steiermark.at, Bezirk Liezen

Abbildung 6: Leitbetriebe / größere Betriebe (ab ca. 50 Beschäftigte)



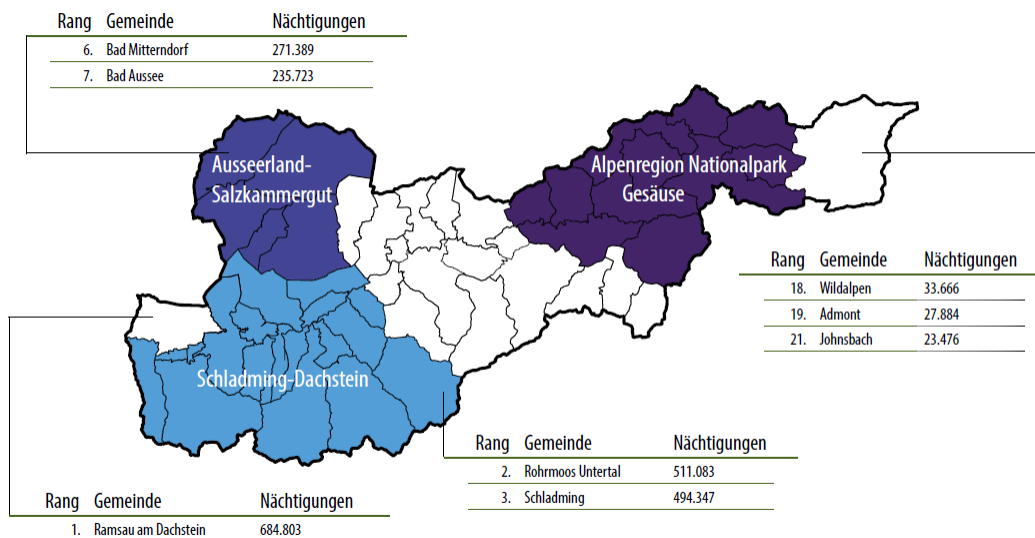
Quelle: AMS Österreich, zitiert nach Regionales Leitbild Liezen 2014+

Die größten Dienstleistungsbetriebe sind die Krankenhäuser Rottenmann, Bad Aussee und Schladming, die Kaserne Aigen, das Handelsunternehmen Landmarkt KG in Stainach und der Sozialhilfeverband Liezen. Unter den größeren privaten Dienstleistungsunternehmen befinden sich Transport- und Logistikbetriebe sowie Tourismusbetriebe, letztere im westlichen Bereich des Bezirks.

Die größten Industriebetriebe sind vor allem den Bereichen Maschinenbau, Lebensmittel- und Holzindustrie, Fahrzeugzulieferer und Innenausbau zugeordnet.

Der Tourismus im Bezirk ist stark auf die Schladming-Dachstein-Region konzentriert, am zweitwichtigsten ist das Salzkammergut. Die Region um den Nationalpark Gesäuse ist eher extensiv touristisch geprägt. Die folgende Abbildung zeigt die Nächtigungszahlen in wichtigen Gemeinden.

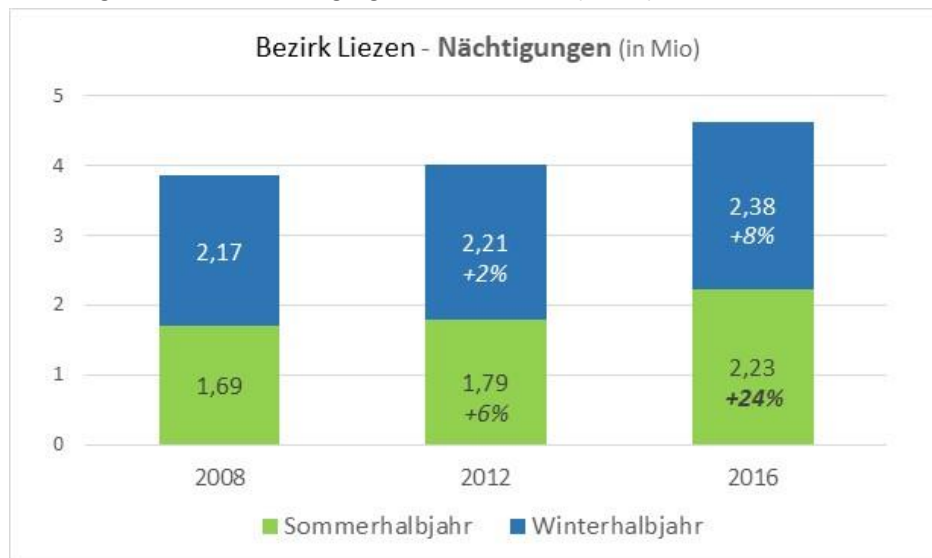
Abbildung 7: Tourismusverbände des Bezirks und Gemeinden nach Nächtigungszahlen 2012



Quelle: Regionalmanagement Bezirk Liezen, Regionales Leitbild Liezen 2014+

Wie die folgendes Diagramm zeigt, entwickeln sich die Nächtigungszahlen im Bezirk Liezen positiv, ganz besonders in der Sommersaison, die im Jahr 2016 bereits 48 % der Nächtigungen ausmacht.

Abbildung 8: Touristische Nächtigungen im Bezirk Liezen (in Mio)



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Landesstatistik Steiermark, Fremdenverkehrsstatistik, <http://www.statistik.steiermark.at/cms/beitrag/12004223/103035336/> (23.08.2017)

Die Nächtigungszahlen sind also von 2008 bis 2016 stetig angestiegen, im Sommerhalbjahr insgesamt um 32 % und im Winterhalbjahr um 10 %. Im Bezirk Liezen wurden 2016 insgesamt 2,415 Mio. Winter-Nächtigungen und 2,231 Mio. Sommer-Nächtigungen verzeichnet.

2.2 VERKEHRLICHE AUSGANGSLAGE

2.2.1 Verkehrsverhalten

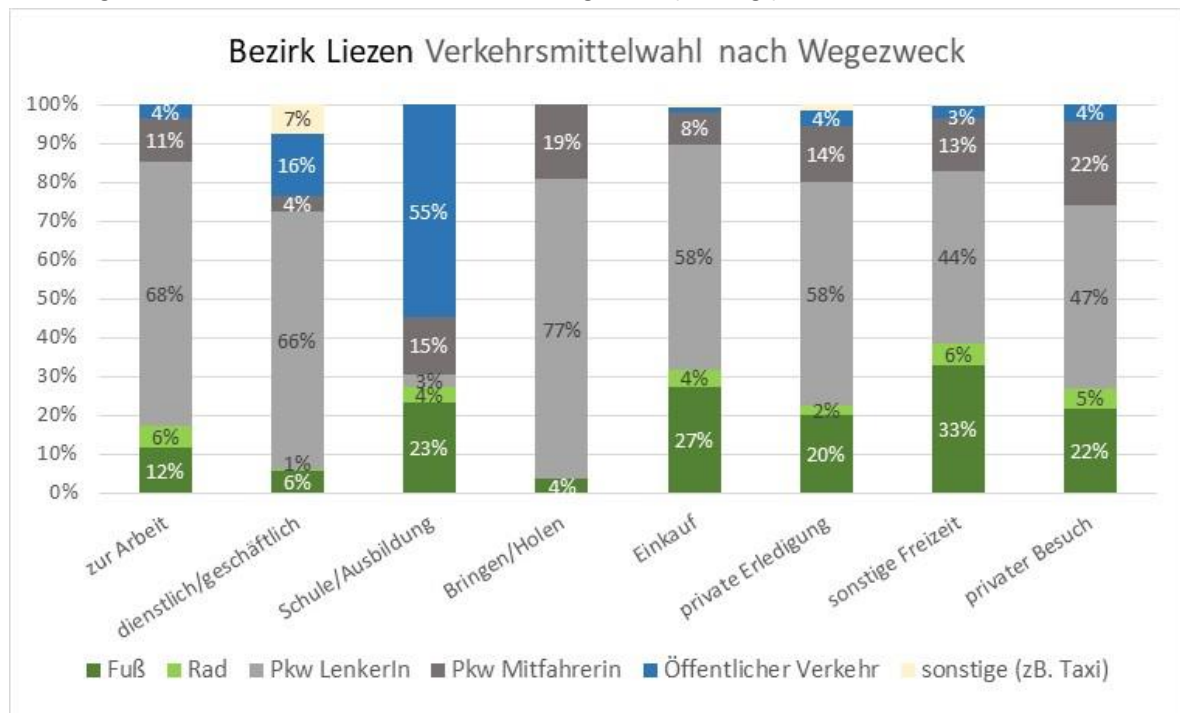
Im Bezirk Liezen entfielen im Jahr 2016 594 PKW auf 1.000 Einwohner⁵, ein Wert der ziemlich genau im steirischen Landesschnitt, aber deutlich über dem österreichweiten Durchschnitt liegt.

Demnach ist das Auto auch das dominierende Verkehrsmittel mit dem beinahe 70% aller Wege zurückgelegt werden, die im Bezirk Liezen ihren Ausgang haben⁶. Insbesondere bei den Arbeitswegen ist der eigene PKW das bevorzugte Verkehrsmittel. Der Anteil an MitfahrerInnen ist hier gering, man ist weitgehend alleine unterwegs.

Der Öffentliche Verkehr spielt mit Ausnahme des SchülerInnenverkehrs, der mehrheitlich im ÖV abgewickelt wird, eine sehr untergeordnete Rolle und kann abseits des SchülerInnenverkehrs nur einen Anteil von knapp 4% erreichen.

Mehr Wege werden hingegen zu Fuß zurückgelegt, insbesondere Einkäufe, Besuche oder Wege zu sonstigen Freizeitaktivitäten werden gerne einmal zu Fuß gegangen. Hier erreichen die Fußwege Anteile von einem Viertel bis hin zu einem Drittel aller Wege. Der Radverkehr erreicht über alle Wegezwecke ebenso wie der Öffentliche Verkehr nur einen Anteil von 4%, wobei der höhere Anteil von 6% bei den Arbeitswegen positiv auffällt.

Abbildung 9: Bezirk Liezen – Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck (werktags)



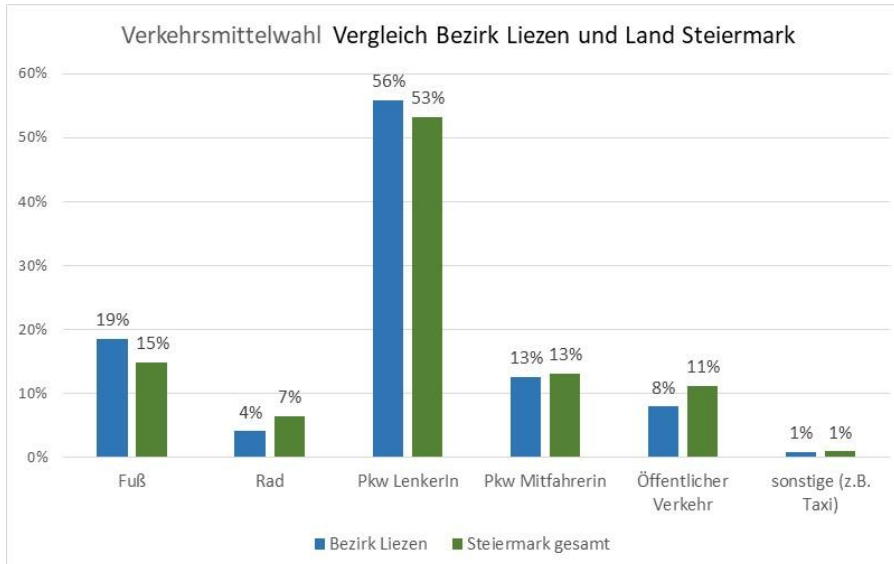
Quelle: BMVIT, Österreich unterwegs 2013/2014 (n=2.895 Wege im Bezirk Liezen)

⁵ Statistik Austria, 2017

⁶ BMVIT, Österreich unterwegs 2013/14

Im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl in der gesamten Steiermark fällt einerseits auf, dass der Bezirk Liezen mit seiner Autoaffinität nicht alleine dasteht. Beim Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad, Fuß) zeigt sich ein differenziertes Bild: Während der Bezirk Liezen überdurchschnittlich viele Fußwege aufweisen kann, liegen die Werte beim Radverkehr und beim ÖV merklich unter dem Landeschnitt. Auch wenn bei den Werten der Steiermark der Einfluss der Landeshauptstadt Graz durchschlägt, lässt sich dennoch ein Verbesserungspotenzial erkennen.

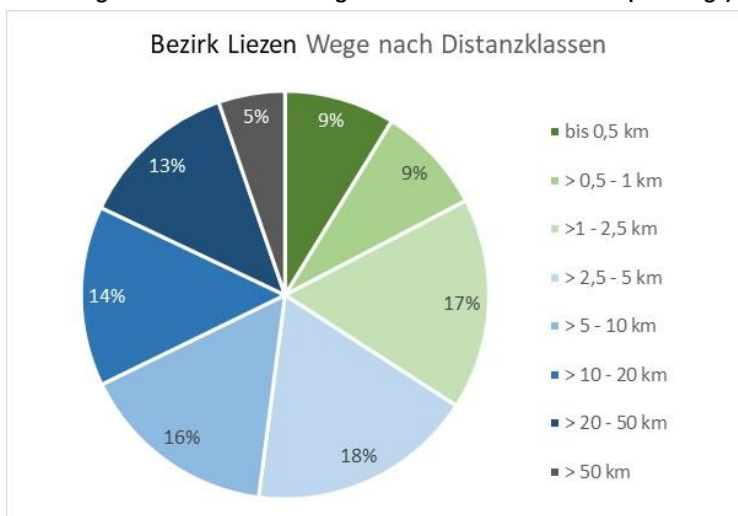
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl im Bezirk Liezen und in der Steiermark gesamt (werktags)



Quelle: BMVIT, Österreich unterwegs 2013/2014 (Bezirk Liezen n=2.895 Wege, Steiermark n=40.444 Wege)

Einer der wesentlichsten Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl ist die Länge der zurückzulegenden Wege. Und hier lässt sich klar erkennen, warum der Fußwegeanteil im Bezirk vergleichsweise hoch ist. 18% der werktäglichen Wege sind unter einem Kilometer. Und immerhin 52%, also mehr als jeder 2. Weg wären mit unter 5 Kilometern in einer Distanz, die in vielen Fällen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnte.

Abbildung 11: Bezirk Liezen – Wegeanteil nach Distanzklassen (werktags)



Quelle: BMVIT, Österreich unterwegs 2013/2014 (Bezirk Liezen n=2.895 Wege)

2.2.2 Ziele der PendlerInnen

Von den über 37.000 Erwerbstätigen im Bezirk⁷ haben über 55% und somit mehr als 20.600 Menschen ihren Arbeitsplatz nicht in ihrer Wohnsitzgemeinde. Mit über 80% AuspendlerInnen finden sich die höchsten Anteile in den direkten Liezener Nachbargemeinden Ardnung und Selzthal. Weitere neun Gemeinden haben einen Auspendleranteil von mehr als 70%. Die niedrigsten Anteile haben mit 33% Schladming und mit etwas über 37% Wildalpen. Der Bezirkshauptort hat mit 40,7% den drittniedrigsten Auspendleranteil.

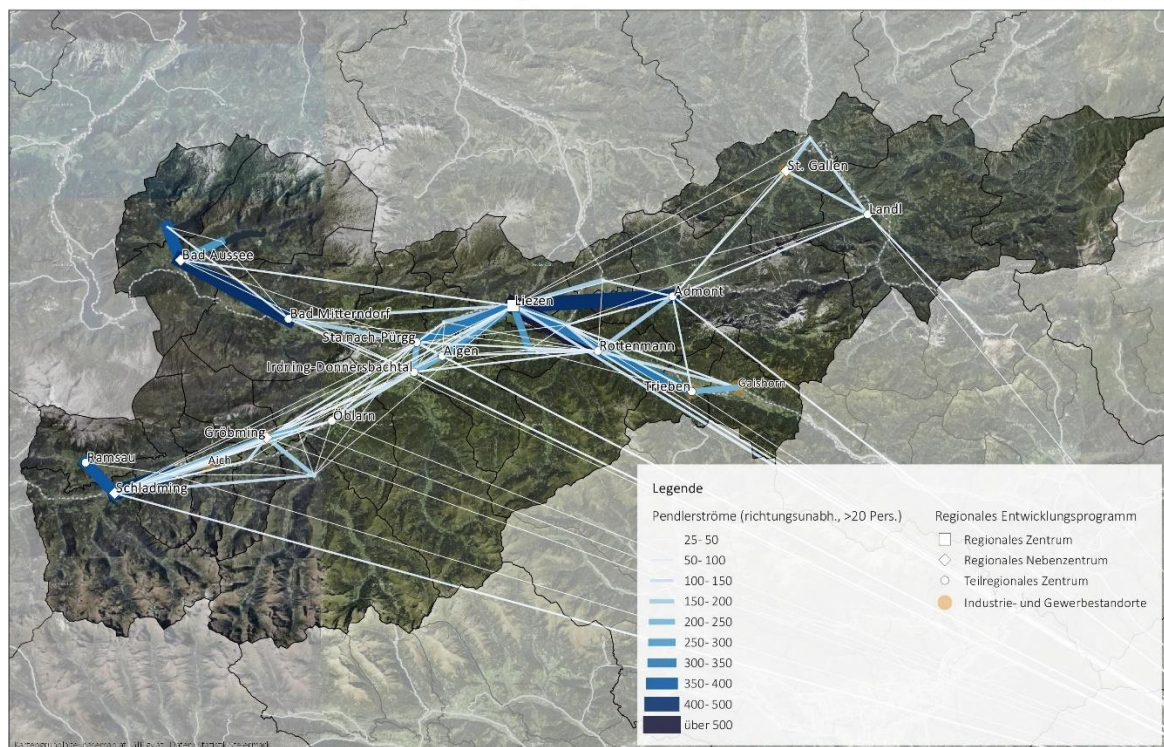
Diese hohen Anteile an Menschen, die täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit fahren müssen, bedingen eine entsprechend hohe Verkehrsnachfrage. Für die Überlegungen zum RMP Liezen ist hier von besonderem Interesse, auf welche Relationen sich diese Ströme konzentrieren.

Abbildung 12: Pendlerströme aus den Gemeinden des Bezirks Liezen (steirische Ziele)

Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen

Pendlerströme aus den Gemeinden des Bezirks Liezen (2013)

/ROSINAK & PARTNER/ VERRA CONI
Ziviltechniker GmbH Verkehr - Erreichbarkeit - Raum



Darstellung ohne Ziele in Nachbarbundesländern; Quelle: Statistik Steiermark 2013

Das mit Abstand bedeutendste Ziel für PendlerInnen im Bezirk ist Liezen (knapp 4.300 Personen), gefolgt von Schladming, Rottenmann, Stainach-Pürgg, Gröbming, Bad Aussee und Trieben. Diese sieben Orte sind Arbeitsort von über 70% der innerhalb des Bezirks pendelnden Erwerbstätigen. Bei den knapp 1.000 nach Graz pendelnden Personen kann aufgrund der Distanz nicht mehr in allen Fällen von TagespendlerInnen ausgegangen werden.

⁷ Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2015

Aus den Pendlerbewegungen stechen drei Cluster hervor – der Einzugsbereich von Liezen inkl. der Achse über Rottenmann bis Trieben, der Bereich Gröbming-Schladming-Ramsau sowie zwischen den Gemeinden des Ausseerlandes und bis Bad Mitterndorf.

Die Relationen mit dem stärksten Pendleraufkommen sind Rottenmann-Liezen, Admont-Liezen, Haus-Schladming, Bad Mitterndorf-Bad Aussee und Ramsau-Schladming, alle mit über 300 Personen.

Tabelle 1: Kennzahlen Pendlerverkehr 2015 – Top 5 Gemeinden

	Anzahl AuspendlerInnen		Anzahl EinpendlerInnen		Stärkste Relationen		Auspendleranteil in % der Erwerbstätigen	
1	Liezen	1.501	Liezen	4.282	Rottenmann nach Liezen	464	Ardning	80,7
2	Irdning-Donnersbachtal	1.285	Schladming	2.190	Admont nach Liezen	433	Selzthal	80,1
3	Rottenmann	1.275	Rottenmann	1.499	Haus nach Schladming	349	Mitterberg-Sankt Martin	75,1
4	Admont	1.263	Stainach-Pürgg	1.086	Bad Mitterndorf nach Bad Aussee	341	Wörschach	74,9
5	Bad Mitterndorf	1.130	Gröbming	950	Ramsau nach Schladming	316	Michaelerberg-Pruggern	74,2

Quelle: Statistik Austria, abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2015

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Bahnverkehr

Im Bahnfernverkehr verkehren auf der Achse Graz-Bischofshofen (und weiter nach Salzburg bzw. Innsbruck/Zürich) tagsüber zweistündig Züge durch das Enns- und Paltental. Fernverkehrshalte sind dabei die Bahnhöfe Schladming, Stainach-Irdning, Liezen, Selzthal und mit Einschränkungen Rottenmann. Zusätzlich verkehren auf dieser Relation zeitlich versetzt zweistündlich RegioBahnen zwischen St. Michael und Schladming, womit am Knoten Selzthal in etwa stündlich Verbindungen in beide Richtungen bestehen. Aufgrund der fehlenden Schleife Selzthal müssen alle Züge auf dieser Relation im Bahnhof Selzthal gestürzt werden, wodurch es zu einem fahrplanmäßigen Aufenthalt von 6-9 Minuten kommt.

Die zweite bezirksdurchquerende Fernverkehrsachse ist die Relation Linz-Graz mit Halt in Selzthal. Auf dieser Relation werden derzeit aber nur mehr zwei durchgehende Zugspaare geführt. Zusätzlich verkehren auf der Relation Linz-Selzthal werktäglich bis zu acht Zugspaare, meist als Regionalexpress (REX), einige davon weiterführend bis Liezen.

Diese beiden Strecken haben auch im Güterverkehr eine wesentliche Bedeutung, so ist die Pyhrnbahn die wichtigste Exportroute für die Steiermark und die Ennstalbahn unter anderem eine inneralpine Ausweichstrecke für die Westbahn.

Auf der Salzkammergutbahn verkehren ausgehend vom Bahnknoten Stainach-Irdning werktäglich bis zu neun Zugspare nach Attnang-Puchheim (und teilweise direkt weiter nach Linz). Während diese Züge im Bezirk Liezen alle Halte einhalten, verkehren die meisten dieser Verbindungen im oberösterreichischen Abschnitt mit einem entsprechenden REX-Haltemuster.

Auf der Rudolfsbahn findet im Abschnitt zwischen Selzthal und Weißenbach-St. Gallen Personenverkehr nur mehr in Form eines einzelnen Verbindungspaares an Samstagen statt. Vom Bahnhof Weißenbach-St. Gallen bestehen über Kleinreifling werktäglich hauptsächlich am Morgen und Abend einzelne Verbindungen Richtung St. Valentin/Linz.

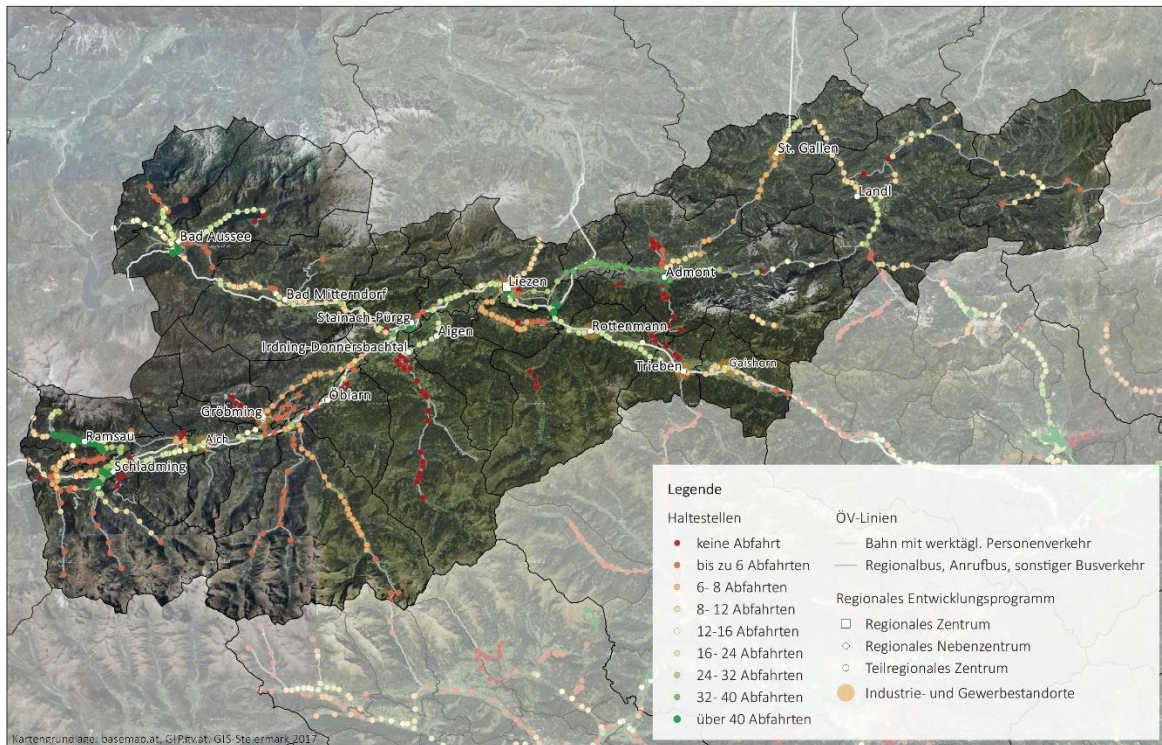
Busverkehr

Mit Bahnhöfen teilweise weit außerhalb der Ortskerne (z.B. Gröbming, Irdning) kommt selbst in den mit der Bahn erschlossenen Haupttälern dem Busverkehr eine wesentliche Funktion zu. Hier finden sich jene Hauptlinien des RegioBus-Verkehrs, die auch abseits des Schülerverkehrs tagsüber ein regelmäßiges Angebot aufweisen. So gibt es zumindest zweistündige Verbindungen etwa auf den Relationen Schladming - Gröbming (Linie 900), Stainach-Irdning - Liezen (Linie 940) oder Liezen – Rottenmann - Trieben (Linie 930). Zwischen Liezen - Admont (Linie 910) gibt es sogar weitgehend einen Stundentakt. Auf anderen Relationen wie Schladming - Ramsau gibt es abhängig von der touristischen Nachfrage saisonal deutliche Angebotserhöhungen.

Abbildung 13: Bezirk Liezen – Abfahrten je Haltestelle an schulfreien Werktagen

Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen
ÖV Angebot - Abfahrten werktags in Schulfreien

/ROSINAK & PARTNER/ VERRA CONI
Ziviltechniker GmbH Verkehr - Erreichbarkeit - Raum



Quelle: GIS Land Steiermark, www.gip.at, www.basemap.at, eigene Darstellung

Diesen Bereichen mit vergleichsweise guter Erschließung mit Bahn und Bus stehen periphere Lagen, etwa die Seitentäler des Ennstals oder die östlichen Bezirksteile gegenüber, wo sich aufgrund fehlenden Nachfragepotenzials der Öffentliche Linienverkehr zumeist auf Verbindungen für SchülerInnen beschränkt.

Sonstige ÖV-Angebote

Im Ausseerland und im Gesäuse wurden Mikro-ÖV Angebote geschaffen. Während der „Narzissenjet“ mit über 70 Haltepunkten das ganze Jahr über die Region von Tauplitz bis Altaussee verbindet, verkehrt das Gesäuse-Sammeltaxi nur während der Sommersaison von Mai bis Oktober, bietet dann aber eine Haus-zu-Haus Bedienung im gesamten Gesäuse. Ganzjährig stehen hingegen die Xeismobil-Rufbuslinien in den östlichen Bezirksteilen (insb. Landl und Wildalpen) zur Verfügung.

In Liezen verkehrt mit dem „City-Taxi Liezen“ ein weiteres alternatives Fahrtangebot. Während zwei tägliche Fixfahrten kostenlos in Anspruch genommen werden können, kann den übrigen Tag im Stadtgebiet zu einem ermäßigten Tarif von € 2,50 gefahren werden. Dieses Angebot steht aber nur den BewohnerInnen Liezens offen.

Die „Saturday-Nightline“ bietet mit einer Hauptlinie und sechs Zubringertaxis von Samstag auf Sonntag ein nächtliches Angebot in weiten Teilen des Bezirks.

In der touristischen Saison kommen zum beschriebenen Angebot noch Wander- und Schibusse hinzu, etwa im Raum Schladming oder Tauplitz.

Umsetzungsvorhaben Mikro-ÖV

Im Auftrag des Regionalmanagements Liezen arbeitet ein Unternehmen seit April 2017 daran, die Gemeinden der Region über die Möglichkeiten bezüglich Mikro-ÖV zu informieren, Wünsche und Anregungen aufzunehmen, kleinregionale Mikro-ÖV-Systeme zu planen und die Fördereinreichung entsprechend der Mikro-ÖV Strategie (siehe Kapitel 4.6) beim Land Steiermark vorzubereiten. Die bedarfsorientierten Mobilitätslösungen in den sechs Kleinregionen sollen mit Kleinbussen umgesetzt werden, wobei nur nach vorheriger Anmeldung per Telefon oder App gefahren wird. Außerdem soll geprüft werden, die bestehende Saturday-Nightline in das Mikro-ÖV-Angebot aufzunehmen.

Die Umsetzung ist in der Kleinregion Ausseerland am weitesten fortgeschritten. Hier wurde unter Einbeziehung des bereits vorhandenen touristischen Angebots „Narzissenjet“ ein System konzipiert, das auch den Anforderungen der Alltagsmobilität entspricht und der Bevölkerung zugutekommt. Dieses System wurde im September 2017 zur Förderung eingereicht.

In den anderen Kleinregionen sind noch vorbereitende Arbeiten notwendig, z.B. genauere Bedarfserhebungen, Grundsatzbeschlüsse der Gemeinden, Einbindung bestehender touristischer Lösungen (Kleinregionen Schladming, Eisenwurzen/Gesäuse) oder kommunaler Angebote (CityTaxi Liezen, Einkaufsbus Irdning).

2.2.4 Straßenverkehr

Über die Pyhrnautobahn A9 ist der Bezirk höchstrangig nicht nur mit dem steirischen sondern auch dem oberösterreichischen Zentralraum verbunden. Mit 22.000 bis 24.000 täglichen Fahrzeugen im Jahresdurchschnitt (JDTV) ist der Abschnitt vom Ennstal südwärts merklich stärker nachgefragt als der nördliche Teil mit ca. 18.000 Fahrzeugen pro Tag. Von Liezen ausgehend sind sowohl Graz als auch Linz im MIV innerhalb von 1 ¼ bis 1 ½ Stunden erreichbar.

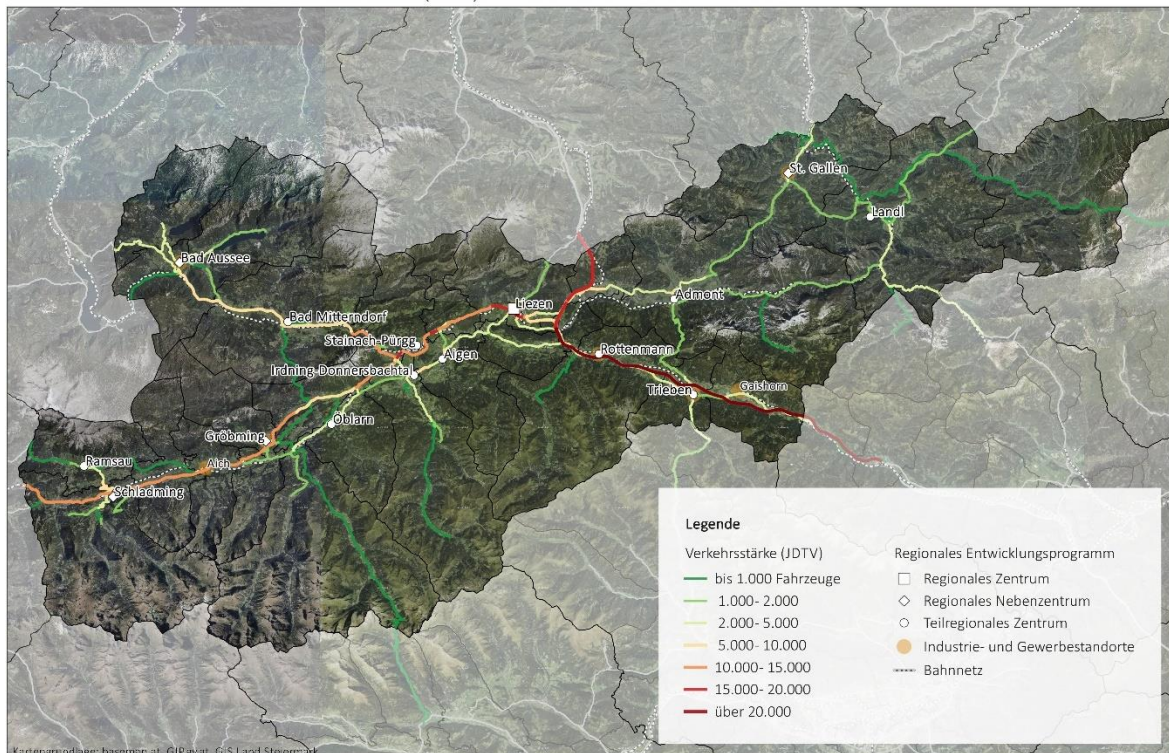
Auch der B320 kommt überregionale Bedeutung zu, verbindet sie doch die Pyhrn- mit der Tauernautobahn (A10) und ist dabei die kürzeste Strecke von Graz nach Salzburg. Für die westlichen Bezirksteile stellt die B320 ebenfalls die Haupterschließungsachse dar. Die B320 ist zweispurig und weitgehend mit Ortsumfahrungen und Begleitwegen ausgebaut. Von den westlichen Bezirksteilen aus ist Salzburg über die B320 und A10 in ungefähr einer Stunde zu erreichen.

Das Ausseerland wird über die B145 mit dem Ennstal verbunden. Weitere Landesstraßen erschließen den Talboden des Ennstals und die Seitentäler. Die östlichen Bezirksteile sind über die B146 und die B117 sowie weitere Landesstraßen erschlossen. Die kürzeste Verbindung in Richtung des Zentralraums führt aus diesen Bezirksteilen über die B115 zur A9 bei Traboch.

Abbildung 14: Bezirk Liezen – Verkehrsstärken (gesamt) auf Landes- und Bundesstraßen 2014

Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen
Verkehrsstärken auf Landes- und Bundesstraßen (2014)

ROSINAK & PARTNER / VERRACON
Echtzeit-Verkehr / Verkehr. Erreichbarkeit. Raum



Quelle: GIS Land Steiermark, www.gip.at, www.basemap.at, eigene Darstellung

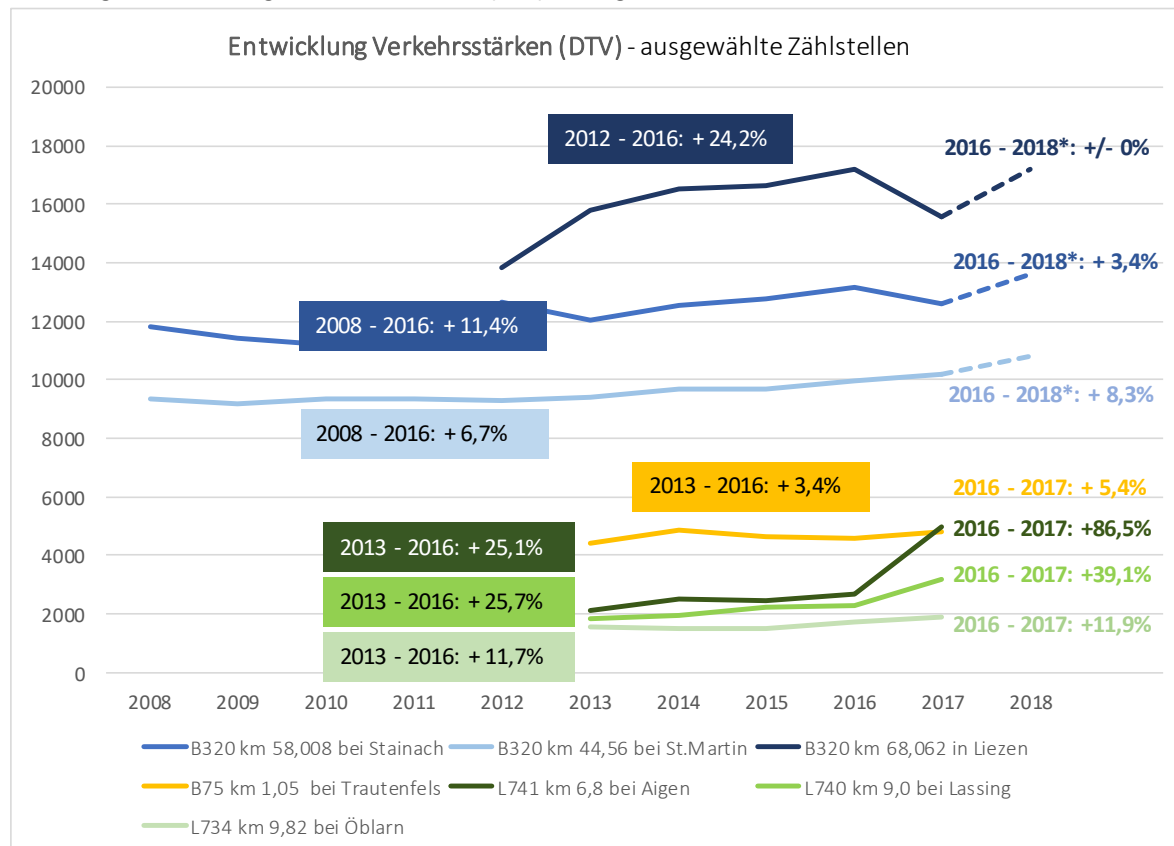
Auf der aufkommensstärksten Straße im Bezirk, der B320, hat das Verkehrsaufkommen in und bei Liezen in den vergangenen Jahren am stärksten zugenommen. Während hier seit 2012 eine Zunahme des DTV von 24,4% - also eine durchschnittliche jährliche Steigerungsrate von über 6% - zu

verzeichnen war, lagen die jährlichen Steigerungsraten im weiteren Verlauf im Jahresschnitt seit 2008 bei nur etwa 1,3%. Dies ist ein starkes Anzeichen dafür, dass vor allem der regionale Ziel- und Quellverkehr dafür verantwortlich ist. Anderenfalls müssten sich deutliche Steigerungen im Durchgangsverkehr an allen Zählstellen entlang der B320 widerspiegeln.

Nachdem die B320 im Raum Liezen immer häufiger an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stößt, werden in Spitzenzeiten bestimmte Routen für den Ausweichverkehr relevant. So war sowohl auf der L740 als auch auf der L741 zwischen 2013 und 2016 eine erhebliche Zunahme von über 25% im DTV festzustellen, wenngleich natürlich bei im Vergleich zur B320 sehr viel niedrigeren Absolutzahlen.

Zeitweise kam es 2017 auf beiden letztgenannten Straßen zu noch viel stärkeren Verkehrszunahmen. Diese waren durch Bauarbeiten auf der B320 (z.B. bei Weißenbach b. Liezen) und der A9 (Generalsanierung Selzthaltunnel) bedingt. Da für die Zählstellen an diesen Straßen seit dem Ende der Bauarbeiten im Jahr 2018 jedoch noch keine Zählzeiten vorliegen, lässt diese Entwicklung keinen direkten Rückschluss auf langfristige Trends zu. Die aus den Dauerzählstellen der B320 für 2018 vorliegenden Daten zeigen nach dem erheblichen Rückgang 2017 wieder eine Steigerung in den Bereich des Verkehrsaufkommens von 2016 und deuten somit auf zumindest einen gewissen Rückgang des Verkehrs auf den Ausweichrouten hin.

Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsstärken (DTV) an ausgewählten Zählstellen



* Werte für 2018 basieren auf einer Hochrechnung auf Basis von Messwerten aus Jänner bis August 2018

Quelle: Land Steiermark, eigene Auswertung; Werte vor 2013 und für 2018 wegen fehlender Datenlage teilweise nicht dargestellt

Auch im Straßengüterverkehr sind die wesentlichen Hauptachsen des Bezirks stark nachgefragt. Circa 4.000 Lkw verkehren täglich auf der Pyhrnautobahn, während um die 2.000 auf der B320 das Ennstal passieren. Hohe Schwerverkehrsanteile, wenngleich auch auf viel niedrigerem absoluten Niveau, weist auch die Gesäuse-Straße B146 auf.

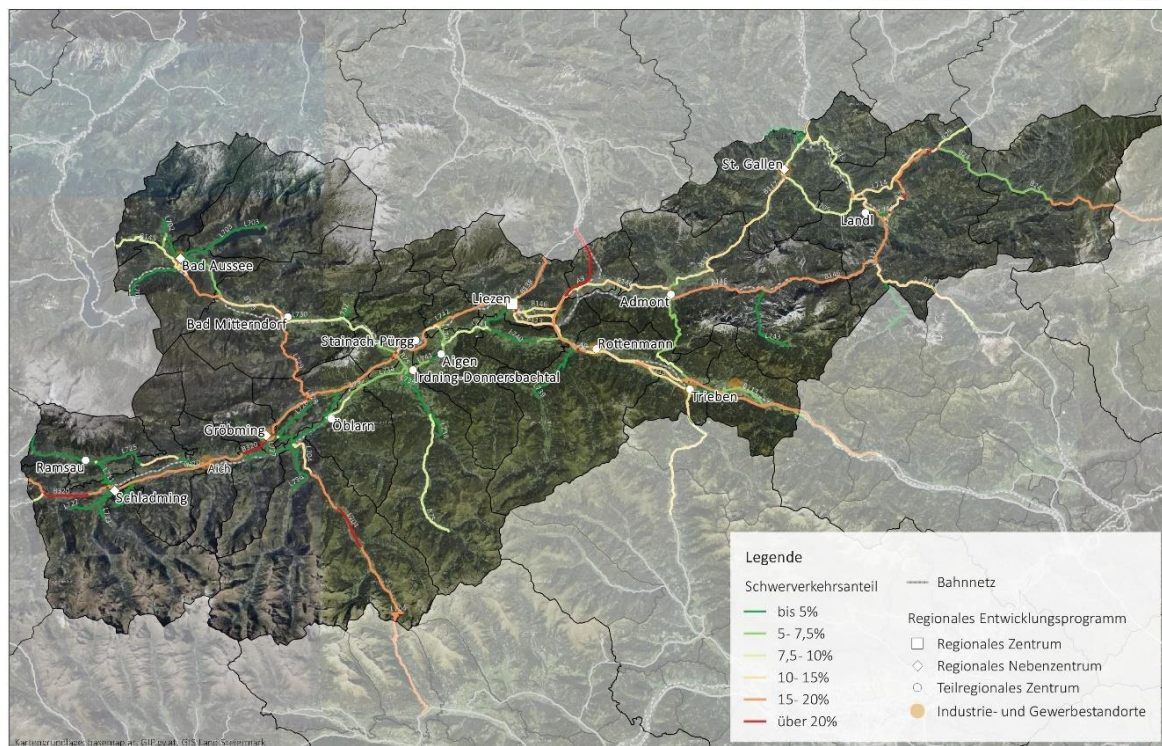
Bei der Entwicklung des Schwerverkehrsanteils zeigt sich kein einheitliches Bild. Während auf der B320 merkliche Rückgänge (etwa bei den Zählstellen bei St. Martin a. G. oder Stainach jeweils von Werten um die 20% auf ca. 15% zwischen 2008 und 2017/2018) festzustellen sind, ist bei anderen Zählstellen kein eindeutiger Trend feststellbar. So pendelt der Anteil auf den von den Gemeinden als Ausweichrouten wahrgenommenen L740 und L741 in den letzten Jahren ohne klare Tendenz zwischen 5% und 8%, wobei es hier im Jahr 2017 durch die beschriebenen Baustellenausweichverkehre zu erheblichen Steigerungen in den Absolutzahlen gekommen ist.

Abbildung 16: Bezirk Liezen – Schwerverkehrsanteile auf Landes- und Bundesstraßen (2014)

Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen

Schwerverkehrsanteile auf Landes- und Bundesstraßen (2014)

/ROSINAK & PARTNER/ ZIVILTECHNIK GMBH VERRACON Verkehr - Erreichbarkeit - Raum



Quelle: GIS Land Steiermark, www.gip.at, www.basemap.at, eigene Darstellung

Verkehrsbeschränkungen

Seit der Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut auf österreichischen Autobahnen im Jahr 2004 sorgt die Belastung durch den Lkw-Ausweichverkehr für Diskussionen im Ennstal und im Salzkammergut. Seit dem Jahr 2011 bestehen in den benachbarten Bundesländern Salzburg und Oberösterreich Lkw-Fahrverbote für den Transitverkehr (Ziel und Quelle außerhalb von Österreich) auf der B 320, der B 145 und der B 158. Die Einhaltung und Wirksamkeit der Fahrverbote wurde aber immer wieder angezweifelt. Die Bezirkshauptmannschaft Liezen zog im Jahr 2012 nach, fasste den Begriff Transit aber enger und beschränkte das Fahrverbot auf die Nachtstunden (22:00 bis 05:00 Uhr). Mit einer Verordnung vom 17.12.2012 wurde für die B 320 Ennstal-Straße zwischen Liezen und der Landesgrenze zu Salzburg ein Lkw-Nachtfahrverbot verhängt. Grund dafür ist „die Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen durch Lärm und Schadstoffe zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt“. Das Nachtfahrverbot betrifft Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und gilt nur für den Durchzugsverkehr – der Ziel- und Quellverkehr bzw. der Verkehr von Betrieben in den Bezirken Liezen und St. Johann im Pongau sind ausdrücklich ausgenommen.

2.2.5 Radverkehr

Alltagsradverkehr

Die Entwicklung von durchgängigen und ganzjährig befahrbaren Radverkehrsnetzen ist besonders in Siedlungsschwerpunkten und Ortskernen, wie auch an starken ÖV-Korridoren, für den Alltagsradverkehr eine Notwendigkeit. In diesen Räumen soll das Radfahren flächenhaft sicher und attraktiv gestaltet werden. Für den Alltagsradverkehr ist die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr von großer Bedeutung (Umsteigen in den Knoten), wie auch die Radverkehrsstrategie Steiermark hervorstreicht. Qualitativ hochwertige, sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen sind hierfür ein Muss. Größere überdachte Abstellanlagen finden sich derzeit etwa an den Bahnhöfen Liezen, Selzthal, Stainach-Irdning oder Öblarn.

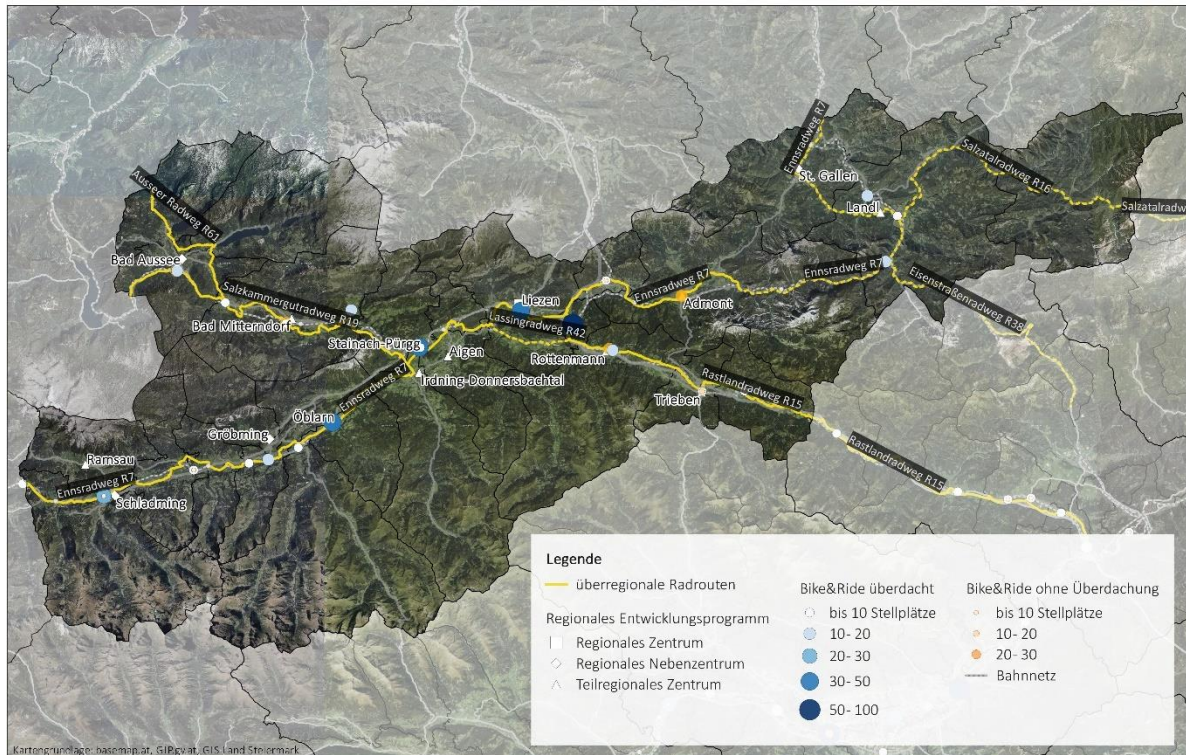
Überregionale Radrouten

Der Bezirk Liezen ist über mehrere Routen in das überregionale touristische Radwegenetz eingebunden. Kernstück ist dabei der Ennsradweg R7 der aus Salzburg kommend entlang der Enns durch das Gesäuse und weiter nach Oberösterreich verläuft. Mit Wegen wie dem Salzkammergutradweg R19 oder dem Rastlandweg R15 sind auch andere Teile sehr gut an dieses überörtliche Netz angeschlossen. Weitere überregionale Verbindungen stellen der Salzatalradweg R16, der Eisenstraßenradweg R38 und der Lassingradweg R42 als alternative Verbindung von Enns- und Paltental dar.

Abbildung 17: Bezirk Liezen – Radwege und Bike&Ride Anlagen

Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen
Überregionale Radrouten und Bike&Ride-Anlagen

ROSINAK & PARTNER / VERRACON
Ziviltechniker G.m.B.H. Verkehr - Erreichbarkeit - Raum

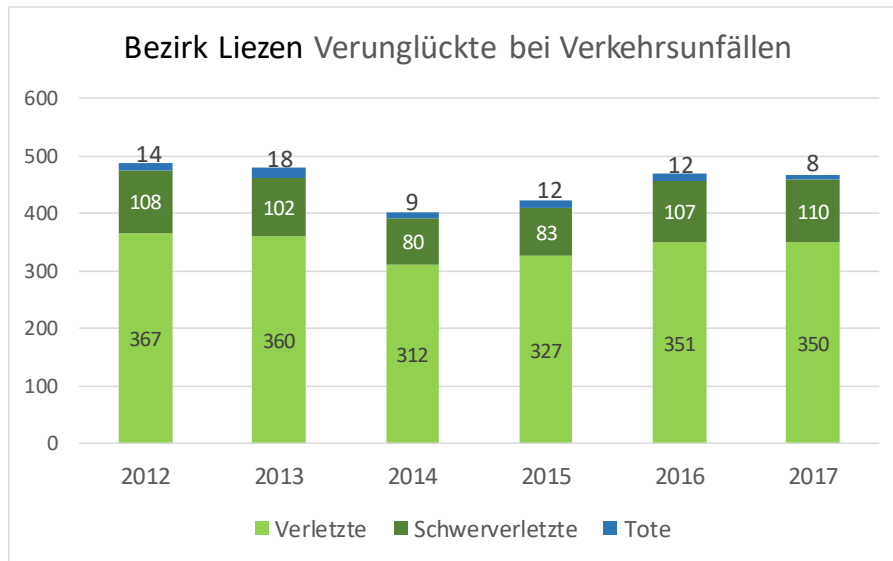


Quelle: GIS Land Steiermark, www.gip.at, www.basemap.at, eigene Darstellung

Entsprechend der Radverkehrsstrategie ist eine umfassende Evaluierung und Neubewertung des überregionalen Radwegenetzes im Planungsgebiet notwendig und ein Masterplan (siehe Förderrichtlinie Radverkehr) mit konkreten Umsetzungsszenarien zu entwickeln.

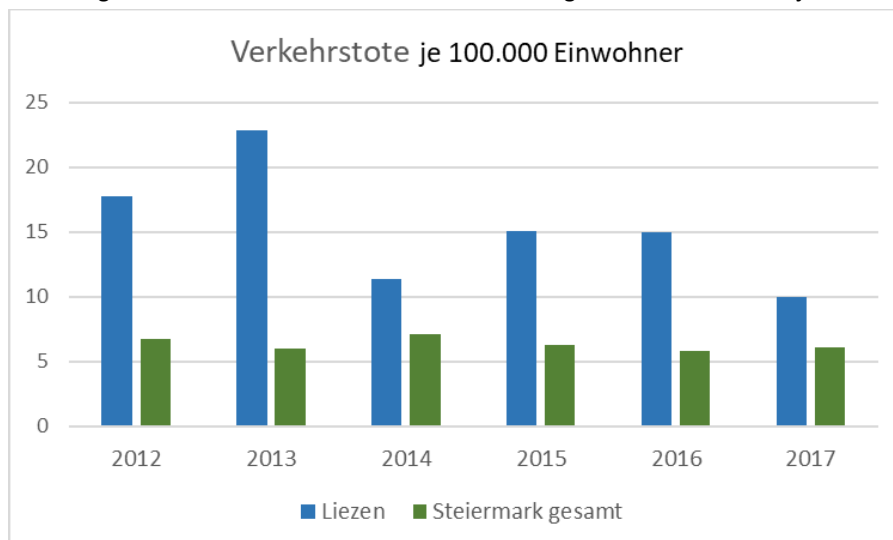
2.2.6 Verkehrssicherheit

Im Bezirk Liezen ereignen sich im Straßenverkehr jährlich um die 300 Unfälle mit Personenschaden. Nachdem es von 2014 bis 2016 eine Zunahme bei den Unfällen mit Personenschaden im Bezirk gab, war 2017 erstmals wieder ein leichter Rückgang feststellbar.

Abbildung 18: Bezirk Liezen – Verunglückte bei Verkehrsunfällen nach Verletzungsschwere

Quelle: Statistik Austria, 2012-2017

Der Bezirk Liezen liegt bei den Unfällen pro Kopf leicht unter dem Landesschnitt. Und dies, obwohl mit der A9 und der B320 zwei stark frequentierte, überregionale Achsen den Bezirk durchqueren. Gerade entlang dieser Hauptachsen passieren auch ein Großteil der Verkehrsunfälle im Bezirk. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung konzentrieren sich hauptsächlich auf die größeren Orte, während die Häufung der Motorradunfälle auf den kurvenreichen und bei MotorradfahrerInnen beliebten Straßen in den östlichen Bezirksteilen auffällig ist.

Abbildung 19: Unfallraten Bezirk Liezen und Steiermark gesamt – Verkehrstote je 100.000 EW

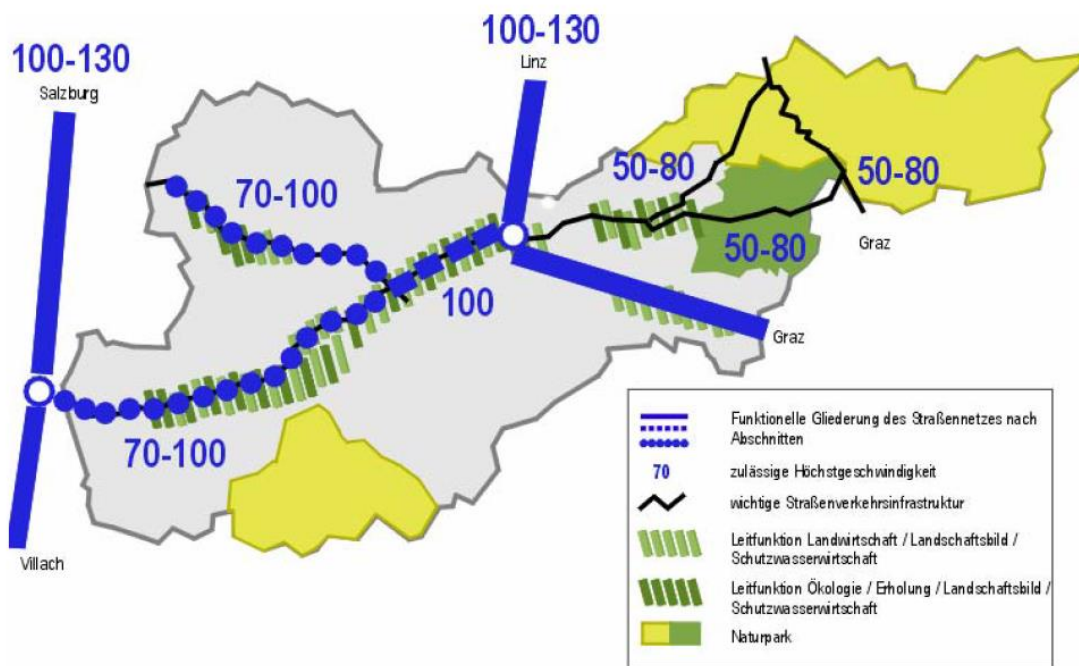
Quelle: Statistik Austria

Mit jährlich 8 bis 18 Toten in den letzten fünf Jahren nimmt der Bezirk hier die traurige Spitzenposition in der Steiermark ein. Die Todeszahlen pro Kopf sind hierbei in manchen Jahren mehr als der dreifache Landesschnitt.

2.3 DAS RVK LIEZEN 2006 UND SEINE WIRKUNGEN

Schutzansprüche und Bewahrung vorhandener Qualitäten sind höher zu bewerten als eine verbesserte Erreichbarkeit – dies war der Konsens der dem Verkehrsleitbild für den motorisierten Individualverkehr im RVK Liezen 2006 zu Grunde lag. Höhere Verkehrswiderstände in hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen werden in Kauf genommen. Diesen Prinzipien folgend wurde ein Funktionskonzept entwickelt und auf Basis einer funktionellen Bewertung auch eine Kategorisierung des Straßennetzes vorgenommen. Aufgrund der daraus abgeleiteten Qualitätsanforderungen wurde eine Priorisierung der Straßenbauvorhaben vorgenommen. Die Mittel sollten hierbei auf die Kategorien B, C1 und C2 konzentriert werden.

Abbildung 20: RVK Liezen 2006 – Leitbild motorisierter Individualverkehr



Verkehrsleitbild motorisierter Individualverkehr

Quelle: Rosinak, Snizek – RVK Liezen 2006 im Auftrag des Landes Steiermark

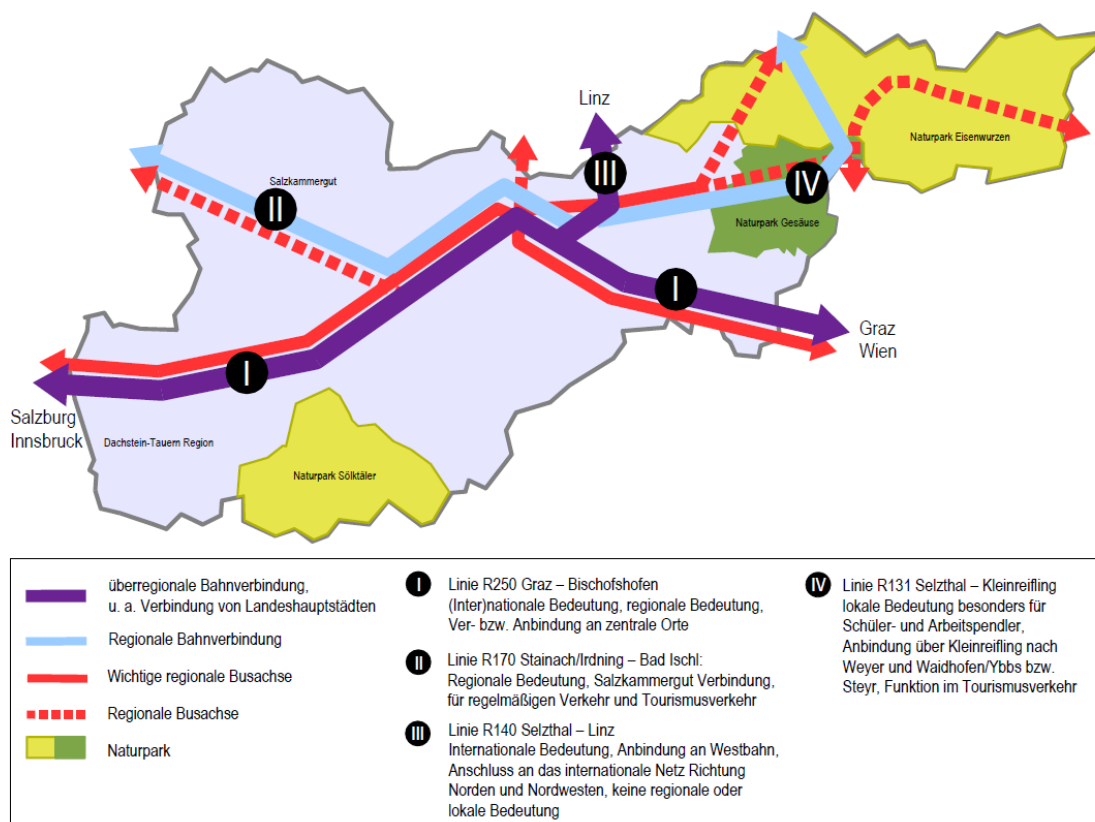
Im Schienenverkehr sollte durch Infrastruktur- und Angebotsverbesserungen ein attraktiveres Angebot auch für den innerregionalen Verkehr entstehen. Durch Bahnhofsumbauten, der Einsatz neueren und komfortableren Wagenmaterials, Taktverkehr im Regionalverkehr und auf die Bedürfnisse der PendlerInnen abgestimmte Verbindungen in der Morgen- und Abendspitze konnte man diesem Ziel in den letzten 10 Jahren durchaus näherkommen.

Erfolgreich umgesetzte Projekte dabei waren: die Realisierung der RegioBahn seit 2006, Umbau des Bahnhofs Liezen und die Schaffung eines Fahrplanknotens zur halben Stunde, die Modernisierung und Gleiserneuerungen im Bosrucktunnel zur Erhöhung der Zug-Geschwindigkeiten, der Umbau des Bahnhofs Schladming (im Zuge der alpinen Ski-Weltmeisterschaften 2013 eröffnet) und die Erneuerung der Ennsbrücke zwischen Ardnig und Selzthal. Hingegen ist der für die Region wichtige

Bau der Schleife Selzthal nicht umgesetzt worden und wird auch vom BMVIT und den ÖBB nicht weiterverfolgt. Wie auch schon im RVK 2006 befürchtet, konnte der Personenverkehr im Abschnitt Selzthal – Weißenbach nicht aufrechterhalten werden. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Selzthal und Weißenbach-St. Gallen gibt es nur mehr ein Zugpaar an Samstag, Sonn- und Feiertagen.

Im Busverkehr orientierte sich das RVK am „Masterplan Bus Steiermark“ und den darin enthaltenen qualitativen Anforderungen. Viele der darauf basierenden Verbesserungen konnten seit damals umgesetzt werden. Ein weiterer Schwerpunkt waren auch 2006 schon bedarfsgesteuerte Verkehre für periphere Lagen im Bezirk. Hier kam es nur teilweise zur Umsetzung von Projekten in touristisch erschlossenen Gebieten wie dem Ausseerland oder dem Gesäuse.

Abbildung 21: RVK Liezen 2006 – Leitbild Öffentlicher Verkehr



Quelle: Rosinak, Snizek – RVK Liezen 2006 im Auftrag des Landes Steiermark

Im Radverkehr erfüllte die Radwegeplanung des Landes Steiermark die Ansprüche der Region und einige der zu diesem Zeitpunkt erst in Planung befindlichen Radwege wie etwa der Ausseer Radweg R61 konnten auch fertiggestellt werden.

Auch dem Thema Mobilitätsmanagement wurde viel Raum gewidmet. Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben, Fahrradmitnahme im ÖV oder breit angelegte Mobilitätsprojekte wie Xeismobil sollten das Verkehrsverhalten von Bevölkerung und Gästen positiv beeinflussen.

Der Fokus des Regionalen Verkehrskonzeptes Liezen 2006 lag auf Straßeninfrastrukturprojekten und auf Verbesserungen im ÖV-Angebot. Zahlreiche „kleinere“ Maßnahmen wurden umgesetzt,

heute führt das Regionalmanagement Liezen beispielsweise verschiedene regionale Mobilitätsangebote aus den Gemeinden auf einer Plattform zusammen.

Seit dem letzten Regionalen Verkehrskonzept 2006 haben sich die verkehrlichen Verhältnisse im Bezirk allerdings kaum verändert. Die zweite Röhre des Bosrucktunnels wurde 2015 eröffnet. Bis heute wurden aber Maßnahmen wie der seit mehr als 40 Jahren umstrittene Neubau der B 320 im Abschnitte Liezen – Trautenfels nicht realisiert.

2.4 RÜCKMELDUNGEN AUS DER REGION

2.4.1 Workshops mit regionalen Entscheidungsträgern

Im 1. Workshop wurden von Seiten der regionalen EntscheidungsträgerInnen insbesondere folgende Herausforderungen und Schwerpunkte für die Erstellung des regionalen Mobilitätsplanes genannt:

- Eine Lösung für die B 320 ist erforderlich; es braucht mehr Kontrollen und eine Lenkung des Ausweich-Lkw-Verkehrs auf die Haupttrouten; es sollte Einigkeit betreffend der Weiterentwicklung und des Ausbaus der B320 mit besonderem Schwerpunkt auf die Verlagerung des Transitverkehrs hergestellt werden
- Es fehlt eine Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, regional aber auch überregional; in Zukunft sollte daher der Öffentliche Verkehr gestärkt werden: Verbesserung der Zubringer zu den Bahnhöfen, auch in Kombination mit E-Bikes, Attraktivierung und Ausbau des Rückgrats Bahn; sinnvoller Einsatz von Mikro-ÖV

Aus Sicht der regionalen VertreterInnen waren in den letzten Jahren folgende Projekte für die Region Liezen besonders wichtig:

- Sportereignisse wie die Ski-WM und die Special Olympics
- Ausbau der touristischen Destinationen, insgesamt Erfolg im Tourismus
- Einrichtung des Nationalparks Gesäuse sowie des Tourismusverbands Alpenregion Nationalpark Gesäuse
- Einkaufszentrum in Liezen
- Umsetzung des Lkw-Nachtfahrverbotes auf der B320
- Umsetzung des Radweges R7

Im zweiten Workshop im Juli 2018 wurden die Ziele, Schwerpunkte und Handlungsfelder präsentiert und diskutiert.

2.4.2 Fragebogen

Für die Erarbeitung des regionalen Mobilitätsplans hat eine Online-Umfrage Aufschlüsse über die Verkehrsprobleme und Herausforderungen in der Region geben. Hierzu wurde ein standardisierter Fragebogen der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung verwendet. Die Fragebögen gingen im Herbst 2017 an Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessenvertretungen der Region.

Die Fragen gliederten sich nach den folgenden Themenfeldern:

- Erreichbarkeit der Gemeinden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Bestehende Verkehrsprobleme
- Bestehende und geplante Verkehrsstudien und -konzepte
- Umsetzung von Klimaschutzzielen
- Einschränkungen des Kfz-Verkehrs und Förderung des ÖV, Rad- und Fußverkehrs
- Geplante verkehrsentensive Projekte
- Wichtigkeit verschiedener Schwerpunkte und verkehrspolitischer Leitsätze

Der hohe Rücklauf der Fragebögen lässt auf eine hohe Handlungsbereitschaft, aber auch die Problemlage in der Region schließen. 16 von 29 Gemeinden, 31 Personen aus den Gemeinderatsfraktionen sowie 18 Mitglieder von Interessenvertretungen nahmen an der Umfrage teil.

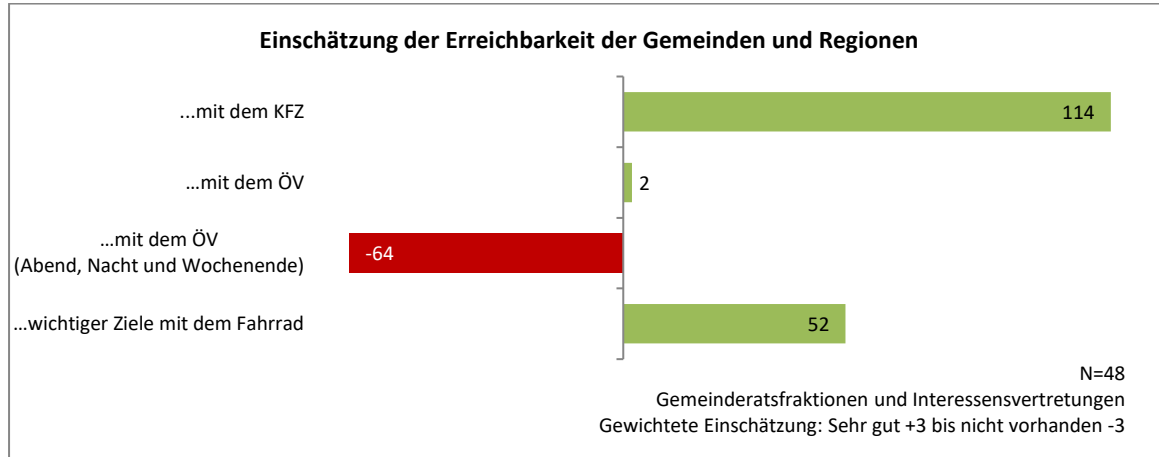
Abbildung 22: Fragebogenauswertung Region Liezen „Themenwolke“



Die Erreichbarkeit der Gemeinden mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. im Pkw-Verkehr wird von den UmfrageteilnehmerInnen weitgehend gleich eingeschätzt: Während die Gemeinden und Regionen sehr gut mit dem Pkw zu erreichen sind, ist die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr mangelhaft. Besonders am Abend, in der Nacht und an Wochenenden fehlen Öffentliche Verbindungen. Die Qualität des ÖV-Netzes wird von den UmfrageteilnehmerInnen als mit Abstand größtes Problem in Bezug auf die Verkehrssituation in den Gemeinden wahrgenommen. Auch die hohe Verkehrsbelastung – besonders zu Stoßzeiten und in der Hochsaison entlang von Überlandstraßen und Ortseinfahrten – bereitet Grund zur Sorge.

Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in den Gemeinden und Regionen per Fahrrad ist zufriedenstellend, es gibt jedoch Verbesserungsbedarf. Insbesondere die Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur in den Ortszentren und zwischen den Gemeinden wird als verbesserungswürdig empfunden.

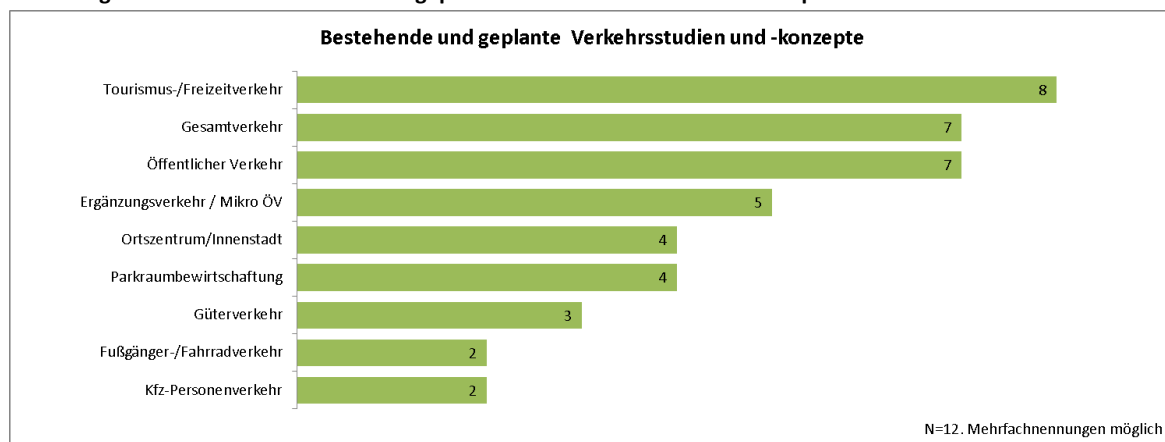
Abbildung 23: Fragebogenauswertung: Einschätzung der Erreichbarkeit



Vier Gemeinden (Bad Aussee, Haus im Ennstal, Schladming und Selzthal) verfügen bereits über fertige Verkehrsstudien oder -konzepte, fünf weitere (Lassing, Liezen, Mitterberg-St. Martin, Ramsau und Wildalpen) arbeiten derzeit an deren Erstellung. Die Gemeinden Trieben, St. Gallen und Grundlsee gaben an, ebenfalls Verkehrskonzepte erstellen zu wollen. Die Konzepte betreffen in den meisten Fällen Tourismus- und Freizeitverkehr, Öffentlichen Verkehr und Gesamtverkehr; nur wenige widmen sich explizit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr.

In den meisten Gemeinden (13 von 16) gibt es Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs, meist in Form von Tempo-30-Zonen. Die Hälfte der Gemeinden (8 von 16) arbeitet aktiv an der Umsetzung von Klimaschutzziele durch die Errichtung von Luftkurorten, die Förderung von erneuerbarer Energie und E-Mobilität, dem Beitritt zu Klimamodellregion und Klimabündnis, und die Erstellung einer Klimabilanz.

Abbildung 24: Themen bestehender und geplanter Verkehrsstudien und -konzepte



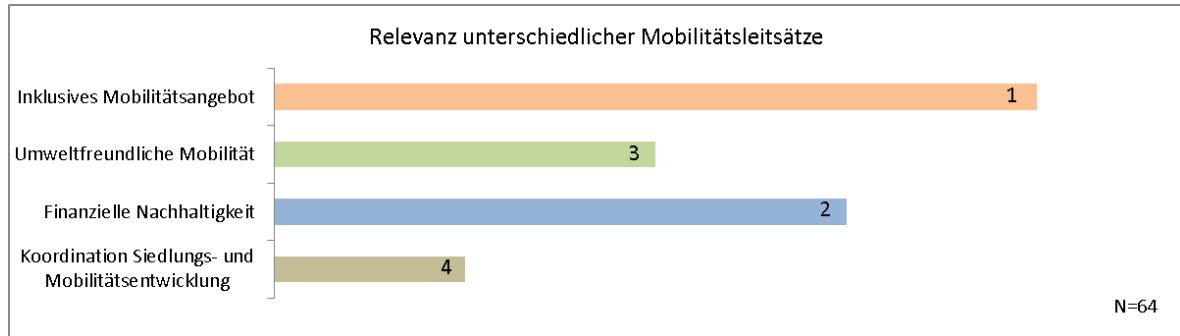
Grundsätzlich sprechen sich die UmfrageteilnehmerInnen dafür aus, dem Öffentlichen Verkehr und dem nicht-motorisierten Individualverkehr mehr Platz einzuräumen und Maßnahmen im ruhenden Verkehr zu setzen. Während sich eine Mehrheit für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Ortszentren, Wohn- und Erholungsgebieten ausspricht, sind zahlreiche Befragte gegen Tempo 80km/h auf Freilandstraßen.

Abbildung 25: Fragebogenauswertung: Verkehrspolitische Ansichten



Bei der Frage nach der Wichtigkeit verschiedener Mobilitätsleitsätze zeigt sich, dass das Thema Inklusion und Fairness von Mobilitätsangeboten sowohl bei GemeindevertreterInnen, GemeinderätInnen als auch InteressenvertreterInnen am höchsten eingestuft wird. Dem folgt die ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit von Projekten. Der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsentwicklung wird in der Umfrage am wenigsten Bedeutung eingeräumt.

Abbildung 26: Fragebogenauswertung: Relevanz unterschiedlicher Mobilitätsleitsätze



3 ENTWICKLUNGSTENDENZEN UND TRENDS

Demographische Entwicklung

Die Bevölkerungszahl der Region Liezen hat sich zwischen 2002 und 2015 um 4% verringert und wird, obwohl in den letzten Jahren ein leichtes Plus zu verzeichnen war, bis 2030 voraussichtlich um weitere 5% abnehmen (Quelle: Statistik Austria, ÖROK-Regionalprognose 2015, Gebietsstand 2015). Diese Entwicklung geht mit einer Alterung der Gesellschaft einher, vor allem in den besonders ländlichen Gebieten. Dies hat auch Einfluss auf die Mobilität, insbesondere bei den Angeboten und ihrer Finanzierung, schließlich wird ein guter Teil des Öffentlichen Verkehrsangebotes durch Schülerverkehre finanziert. Vor allem in den ländlichen Gebieten geht es daher zukünftig um die Erhaltung einer Grundversorgung und Entwicklung von qualitätsvollen Mobilitätslösungen.

Gesellschaftliche Veränderungen

Der Anspruch der Menschen an ihr Wohn- und Arbeitsumfeld steigt. Lärmbelästigungen u.a. durch Verkehr sind zunehmend unerwünscht; gleichzeitig gehen mit der Individualisierung der Gesellschaft, mit den sich verändernden Lebensstile und einem veränderten Freizeitverhalten auch räumliche Wirkungen und Wirkungen auf den Verkehr einher. Für den Tourismus könnte in Zukunft eine stärkere Beachtung des Öffentlichen Verkehrs wesentlich sein, schließlich besitzen viele Haushalte in den größeren Herkunftsstädten immer weniger eigene Pkw. Die autofreie An- und Abreise, der Gepäcktransport und die problemlose Mobilität am Urlaubsort sind mögliche wichtige Standortfaktoren für zukünftige Tourismusdestinationen.

Klimakrise und Umweltschutz

Die Abhängigkeit des Kfz-Verkehrs von fossilen Treibstoffen ist eine der Hauptursachen dafür, dass Klima- und Umweltschutzziele der Staaten verfehlt wurden. Neue Antriebstechnologien könnten Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs reduzieren. Ein Umstieg vom fossil betriebenen Fahrzeug auf ein Elektrofahrzeug oder andere Treibstoffe wird allerdings nicht allen übergeordneten Zielen gerecht – so beeinflusst dieser Umstieg auch weiterhin nicht die Verkehrsmengen und den Platzbedarf des Kfz-Verkehrs.

Grenzen der Entwicklung

Zusätzlich zu diesen gesellschaftlichen Veränderungen stoßen Verkehrswege wie die B 320 im Raum Liezen – Trautenfels an ihre Leistungsfähigkeitsgrenzen. Generell steigen die Bau- und Unterhaltskosten von Verkehrsinfrastruktur – bei gleichzeitig knapper werdenden Budgets der Gebietskörperschaften und Infrastrukturunternehmen des Bundes.

Digitalisierung und Automatisierung

Das Internet hat unsere Welt verändert. Die Folgen und räumlichen Wirkungen einer Mobilität mit vollautomatischen und selbstfahrenden Fahrzeugen, Möglichkeiten der Energieeinsparung durch gänzlich neue Technologien, die Folgen der Automatisierung und Digitalisierung allgemein und auf den Arbeitsmarkt im Speziellen lassen sich heute kaum realistisch abschätzen. Vielleicht wird es

möglich, dass diese technischen Entwicklungen innovative Lösungen im Mobilitätssektor bieten, bei denen Mensch und Verkehrsmittel untereinander so vernetzt sind, dass insgesamt weniger Fahrten und weniger Verkehrsbelastungen entstehen. Sicher scheint, dass die Automatisierung des Fahrens (auch heute schon durch Fahrerassistenzsysteme) den Menschen ein verkehrssichereres Umfeld ermöglichen wird. Offen ist allerdings, welche Folgewirkungen diese Fahrzeugtechnologien auf den Raum haben und wie wir in Zukunft wirklich unterwegs sein werden und wollen.

4 ÜBERGEORDNETE PLÄNE UND STRATEGIEN

4.1 EUROPÄISCHE UND NATIONALE ZIELSETZUNGEN

Die **Europäische Verkehrspolitik** will dazu beitragen, dass der Europäische Binnenmarkt auch durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen gestärkt wird. Das prioritär auszubauende **TEN-T-Kernnetz der wichtigsten europäischen Verkehrskorridore**⁸, für das EU-Mittel gewidmet werden, betrifft zwar die Steiermark (Baltisch-Adriatischer-Korridor mit den Projekten Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel), berührt aber den Bezirk Liezen nicht direkt. Die bezirksquerenden Pyhrn-Strecke (Verbindung Graz – Linz) und die Ennstalstrecke sind derzeit nicht Teil des TEN-T-Kernnetzes.

In einer gemeinsamen Initiative der Bundesländer Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark wird die **Aufnahme der Tauern-Pyhrn/Schober-Achse (TPSA) in das TEN-T Kernnetz** vorangetrieben⁹. Mit dieser alpenquerenden Achse werden europäische Kernmärkte von München über Nürnberg bis Prag an die Staaten des Balkans und die Häfen der Adria und Ägäis angebunden. Aufgrund der unterschiedlichen Streckencharakteristiken bietet sich, wie in den TEN-T Leitlinien vorgesehen, im Bahnverkehr eine Funktionsteilung zwischen der Tauernbahn (hochrangiger Personenverkehr, kombinierter Verkehr) und aufgrund geringerer Steigungen der Pyhrn/Schober-Achse (schwerer Güterverkehr) an. Vordringliche Projekte auf der Pyhrn/Schober-Achse wären hierbei der Neubau des Bosrucktunnels (Basistunnel) sowie die Fortführung des selektiv zweigleisigen Ausbaus Linz-Selzthal.

Das von der Europäischen Kommission im Jahr 2011 veröffentlichte **Weißbuch Verkehr**¹⁰ versteht sich als „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“. Im Sinne einer Ausrichtung auf eine deutliche Emissionsminderung soll in Städten bis 2020 die Nutzung von Pkws, die mit konventionellem Kraftstoff betrieben werden, halbiert werden, bis 2050 soll vollständig auf solche Fahrzeuge verzichtet werden. Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten soll ebenfalls bis 2020 halbiert und bis 2050 auf nahe Null gesenkt werden.

Im Rahmen der **Europäischen Förderprogramme** erschließen sich der Steiermark und ihren Regionen viele Möglichkeiten für die Regionalentwicklung. Die EU-Programme sollen Regionen bei der Bewältigung zukünftiger Herausforderungen unterstützen und werden vom Land Steiermark kofi-

⁸ https://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/eu/ten.html (21.08.2017)

⁹ siehe dazu: „Auf dem Weg zu neuen Perspektiven. Die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse TPSA im künftigen transeuropäischen Kernnetz“, herausgegeben durch die Länder Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark, 2018

¹⁰ Europäische Kommission (2011), Weißbuch zum Verkehr: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union

nanziert. Für die Beteiligung der Regionen an grenzüberschreitenden oder transnationalen Verkehrs- und Mobilitätsprojekten sind insbesondere die Programme **Interreg V**, **IWB/EFRE** und **LEADER** (Periode 2014 bis 2020) relevant.

4.2 PLANUNGEN UND STRATEGIEN DES BUNDES

Der Bund legte mit seinem **Zielnetz 2025+¹¹** eine **Ausbaustrategie für die Autobahn- und Schnellstraßen sowie für die Schieneninfrastruktur** vor. Für die Region Liezen ist der selektiv zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn Linz – Selzthal inkl. der weiteren Sanierungen des Bosruck-Eisenbahntunnels sowie Bahnhofsumbauten entlang dieser Strecke (im oberösterreichischen Abschnitt) im ÖBB-Rahmenplan 2017 bis 2022¹² enthalten –. Mit dem Ausbau soll eine Fahrzeit von 75 Minuten zwischen Linz und Selzthal erreicht werden, was als wichtige Grundlage für einen integrierten Taktfahrplan gilt. Aufgrund der Entwicklungen im nationalen und internationalen Transportsektor gibt es zudem von Seiten der Landesregierungen Steiermark, Kärntens, Oberösterreich und Salzburg Überlegungen, die transeuropäische Verkehrsachse „Tauern – Pyhrn/Schober“ im europäischen Kontext in das Kernnetz der TEN-T aufzunehmen und Ausbaumaßnahmen zu forcieren. Es gibt zudem Planungen für einen flacheren Neubau des Bosruck-Eisenbahntunnels – mit einem Umsetzungshorizont von etwa 20 bis 30 Jahren.

Von Seiten der **ÖBB Infrastruktur AG** werden derzeit Optimierungen der Schieneninfrastruktur im Ennstal überlegt¹³ – mit dem Ziel einer Prüfung der Auswirkungen der Koralmbahn auf das Ennstal und der Ausarbeitung eines neuen Verkehrsangebotes unter besonderer Berücksichtigung touristischer Potenziale. Weiters wird die Lagegunst von Haltestellen im Ennstal untersucht sowie Park & Ride und Bike & Ride Potenziale erhoben (siehe Kapitel 6.2).

Die Ausbaupläne der **Asfinag** für die Jahre 2017-2022¹⁴ haben die Sanierung des A9 Selzthaltunnels zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Programm, die mit März 2018 fertiggestellt wurde.

Mit der **#mission2030¹⁵** wurde im Juni 2018 die neue **österreichische Klima- und Energiestrategie** fertiggestellt, die sich eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes von 36% bis 2030 (Ausgangsjahr 2005) zum Ziel gesetzt hat. Die darin enthaltenen Maßnahmenideen fokussieren im Mobilitätsbereich klar auf eine Stärkung des Öffentlichen Verkehrs durch Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung und Abstimmung der Angebote. Multimodale Mobilitätsknotenpunkte vereinfachen den Zugang zu Bahn und Bus. Für kurze Wege soll der Rad- und Fußgängerverkehr durch eine Qualitätssteigerung im Verkehrsangebot unterstützt und so der österreichweite Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13% angehoben werden. Für Elektromobilität und alternative Antriebe sollen verbesserte Rahmenbedingungen insbesondere durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

¹¹ ÖBB Infrastruktur AG: Zielnetz 2025+, Stand. September 2011

¹² BMVIT/ÖBB Infrastruktur AG: Rahmenplan 2017 –2022, ÖBB-Infrastruktur AG, Stand: 12.10.2016

¹³ ÖBB Infrastruktur AG: IE SVK Obersteiermark (inkl. Ennstal) Diskussionsgrundlage Entwurf, Stand: März 2018

¹⁴ BMVIT: Übersicht Rahmenplanprojekte ÖBB und ASFINAG 2017-2022 Steiermark, 2017

¹⁵ BMNT/BMVIT: #mission2030. Die österreichische Klima- und Energiestrategie, 2018

4.3 ÖSTERREICHWEITE ÖV-MINDESTSTANDARDS UND ÖV-GÜTEKLASSEN

Im Jahr 2015 hat die österreichische Landesverkehrsreferenten-Konferenz die Schaffung einer österreichweiten Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung beschlossen. Diese österreichweiten ÖV-Güteklassen dienen nun als Analyse-, Planungs-, und Evaluierungsinstrument. Ebenso wurde bundesweit abhängig von der Einwohnerzahl ein Mindestangebot im Öffentlichen Verkehr festgelegt. Von Seiten der Bundesländer, so auch der Steiermark, gibt es ein Bekenntnis diese Standards hinkünftig umzusetzen. Sie sind die Grundlage für die Bündelplanung in den steirischen Regionen.

Mindeststandards

Die nachfrageunabhängigen Mindeststandards sind insbesondere für die Angebotsplanung im ländlichen Raum relevant. Sie zeigen ein empfohlenes Angebot an Bus-Kurspaaren an einem Werktag zum nächsten regionalen und überregionalen Zentrum bzw. zum nächsten ÖV-Knoten auf. Je nach Größe der Siedlungskerne (zusammenhängende Siedlungen) ist dieses Mindestangebot variabel. Diese Mindeststandards sind von der tatsächlichen Nachfrage unabhängig und dienen damit in erster Linie der ÖV-Grundversorgung.

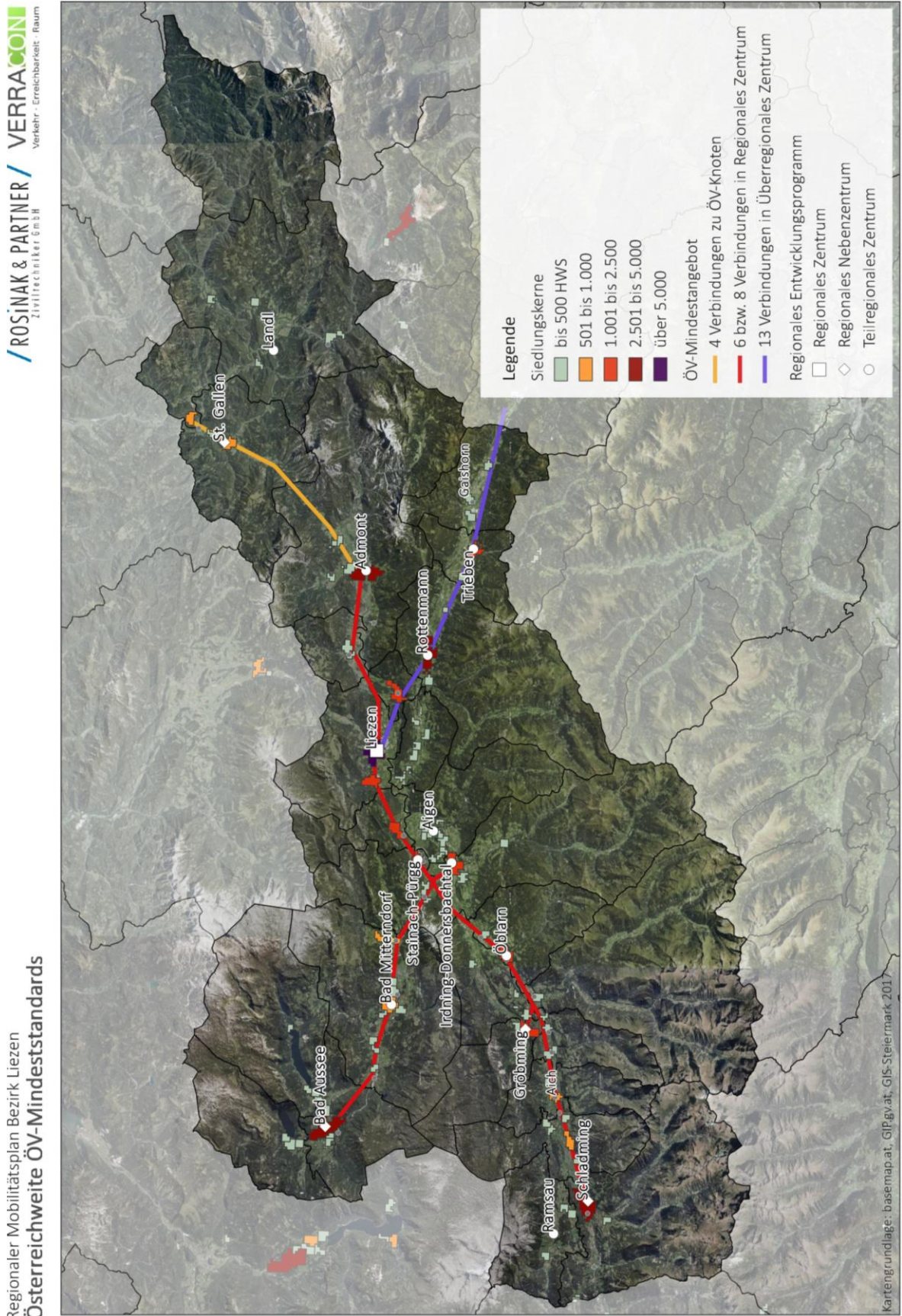
Tabelle 2: Nachfrageunabhängige Mindeststandards der Erschließung im Öffentlichen Verkehr

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

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Im Bezirk Liezen sind die nachfrageunabhängigen Mindeststandards mit dem heutigen Angebot bereits erfüllt. Viele der größeren Siedlungskerne liegen an Bahnstrecken mit ausreichendem Angebot. Die wenigen großen Siedlungskerne abseits, wie etwa Gröbming (Linie 900 u.a.), Irdning (Linie 940) oder Admont (Linie 910) sind durch RegioBus-Linien mit (den Mindeststandards) entsprechender Anzahl an Kursen erschlossen.

Abbildung 27: Siedlungskerne im Bezirk Liezen und Mindestangebot gem. ÖV-Mindeststandards



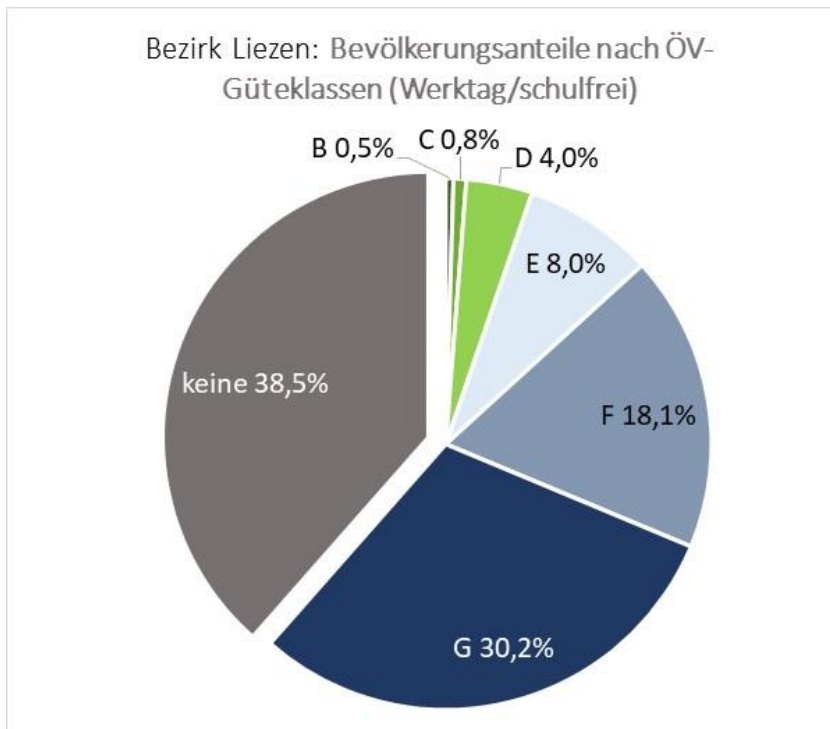
ÖV-Güteklassen

Für alle ÖV-Haltestellen in Österreich wurden – nach Verkehrsmittel (Bahn/Bus) und Bedienungshäufigkeit – Kategorien festgelegt. Abhängig von dieser Haltestellenkategorie, der räumlichen Zuordnung zu städtischen oder ländlichen Räumen und der fußläufigen Erreichbarkeit wurden für alle Siedlungsgebiete Güteklassen von A bis G ermittelt. Während Güteklasse A einer höchstrangigen, städtischen ÖV-Erschließung entspricht, stellt Güteklasse G die niedrigste Basiserschließung für den ländlichen Raum dar.

Die ÖV-Güteklassen können den Gemeinden unter anderem für die Information über Erschließungsqualitäten im Öffentlichen Verkehr, zur Optimierung von Wegenetzen, für die Feststellung von Nutzungsreserven zur Erhöhung der Nachfrage im ÖV, zur Koppelung der Güteklassen mit der Höhe von Infrastrukturabgaben zur Baulandmobilisierung oder auch zur Anpassung der Stellplatzverpflichtungen an die ÖV-Erschließungsqualität eingesetzt werden.¹⁶

Aufgrund der ländlich geprägten Struktur im Bezirk Liezen lebt nur ein kleiner Teil der Bevölkerung in Bereichen mit sehr guter und guter ÖV-Erschließung (Güteklassen B bis D). Viele leben in ländlichen Räumen, in denen eine Basisversorgung (E-G) gegeben ist. Immerhin 38,5% der Bevölkerung haben aber nicht einmal dieses Basisangebot innerhalb fußläufiger Distanz.

Abbildung 28: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklassen für das Fahrplanjahr 2016



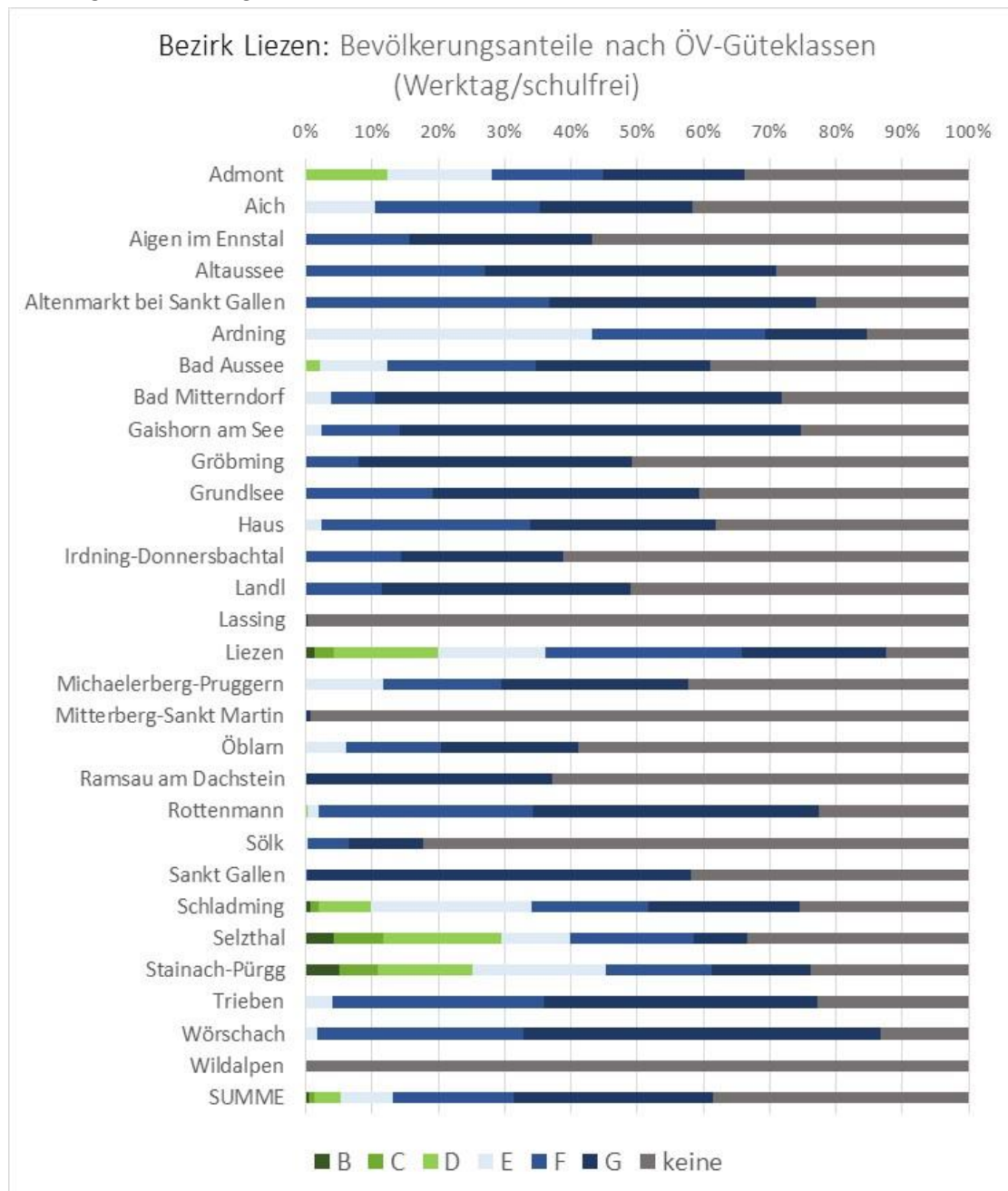
Datengrundlage: Land Steiermark; eigene Auswertung

¹⁶ ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht 2017

Bei einem genaueren Blick auf die Unterschiede auf Gemeindeebene zeigt sich, dass nur wenige kompakte Siedlungen mit Bahnhalten größere Anteile in den Güteklassen B bis D haben. Beispielsweise zu nennen sind hier neben Liezen auch die Gemeinden Stainach-Pürgg und Selzthal.

In einem Großteil der Gemeinden hat eine Mehrheit der Bevölkerung zumindest ein Basisangebot, wobei keine Gemeinde eine 100%ige Versorgung hat. Einige Gemeinden aber stechen mit einem sehr großen Teil unversorgter Bevölkerung hervor. Periphere Lage und disperse Siedlungsstrukturen sind in Gemeinden wie Lassing, Mitterberg-St. Martin oder Wildalpen die Ursache, dass eine ausreichende Erschließung im Linienverkehr nicht möglich ist. Will man eine Grundversorgung sicherstellen, gilt es hier, alternative, bedarfsgesteuerte Lösungen zu finden.

Abbildung 29: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklassen auf Gemeindeebene 2016



Datengrundlage: Land Steiermark; eigene Auswertung

4.4 LANDESENTWICKLUNGSPROGRAMM UND LANDESENTWICKLUNGSLEITBILD

Das **Landesentwicklungsprogramm der Steiermark** von 2009¹⁷ dient der Ordnung der Raumstruktur. In dieser Verordnung werden Grundsätze für sachliche und regionale Leitbilder und Konzepte sowie für die örtliche Raumplanung formuliert. Der politische Bezirk Liezen wird darin als eine von sieben Regionen der Steiermark definiert, die Stadt Liezen als eines der „regionalen Zentren“, und die in der Region gelegenen Gemeinden Bad Aussee, Gröbming, Schladming und St. Gallen gehören zu den „regionalen Nebenzentren“.

Ergänzend zum hoheitlichen, d. h. verordneten Landesentwicklungsprogramm hat die Steiermärkische Landesregierung im Jahr 2013 das **Landesentwicklungsleitbild**¹⁸ als nachhaltige räumliche Strategie beschlossen. Das Leitbild dient als Positionierung nach außen, zur Koordinierung raumrelevanter Entscheidungen, Maßnahmen und Förderungen innerhalb des Landes, sowie als Vorgabe für die Regionen bzw. deren Entwicklungsleitbilder. Im Leitbild werden räumliche Ziele der europäischen sowie der nationalstaatlichen Ebene berücksichtigt (v. a. Territoriale Agenda der Europäischen Union, Alpenraumstrategie, Österreichisches Raumentwicklungskonzept, Österreichische Nachhaltigkeitsstrategie) und auf die Landesebene heruntergebrochen. Das Leitbild behandelt zwei grundsätzliche Strategiefelder:

Im Strategiefeld 1 „Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Steiermark“ wird „eine funktionierende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für die Entwicklung von Knotenkompetenz“ und als „wesentlicher Bestandteil einer zukunftsorientierten Standortpolitik“ bezeichnet. Unter den erwähnten Maßnahmen ist für den Bezirk Liezen die geforderte Verbesserung der Pyhrnstrecke bzw. die Schaffung einer hochleistungsfähigen Verkehrsanbindung nach Linz und Wien relevant.

Im Strategiefeld 2 „Lebensqualität der Bevölkerung und natürliche Ressourcen“ wird das zunehmende Verkehrsaufkommen im MIV thematisiert und die dadurch steigende Energie- und Umweltbelastung als Problem und sogar als Entwicklungshemmnis bezeichnet. Die Energiestrategie Steiermark, der Klimaschutzplan Steiermark sowie das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ werden hinsichtlich ihrer Zielsetzungen und Maßnahmen zur Mobilität zitiert. Das Landesentwicklungsleitbild erwähnt insbesondere auch die angestrebte kompakte Siedlungsentwicklung als ein Mittel zur Steigerung der Effizienz in der Infrastrukturbereitstellung.

¹⁷ Amt der Stmk. Landesregierung: Landesentwicklungsprogramm Verordnung und Erläuterung LGBl. Nr. 75/2009

¹⁸ Amt der Stmk. Landesregierung: Landesentwicklungsleitbild Steiermark. Räuml. Strategie zur Landesentwicklung, 2013

4.5 STEIRISCHES GESAMTVERKEHRSKONZEPT

Unter dem Leitsatz „bewusst behutsam bewegen“ wurde mit dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+¹⁹ eine Neuausrichtung der steirischen Mobilitätsplanung eingeläutet. Ganzheitliches Denken und eine umfassende Wirkungsabschätzung sollen die Grundlage für jene Maßnahmen sein, die das Bedürfnis nach Mobilität unter der Berücksichtigung der Raum-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung und unter größtmöglicher Schonung aller Ressourcen befriedigen. Dabei soll jenen Verkehrsmitteln der Vorzug gegeben werden, welche die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben und den sozialen und volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen unserer Gesellschaft am besten entsprechen.

Aufbauend auf folgenden Grundpfeilern

- Politischer Konsens für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Überregionale, Ressourcen schonende Gesamtplanung
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark
- Sicherung der Mobilität für alle Menschen in der Steiermark
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit
- Bewusstes Unterstützen von Öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgänger- und Fahrradverkehr vor allem in den Ballungsräumen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Öffentlichen Verkehrsmittel
- Umwelt- und sozialverträgliches und volkswirtschaftsförderliches Gesamtverkehrssystem

wurden für unterschiedliche Themenbereiche der Soll-Zustand (Vision), der Weg dorthin (Strategie) und Wirkungsziele zur Erfolgskontrolle definiert. Wesentliche Handlungsfelder der Strategie waren dabei etwa die überregionale Anbindung der Steiermark, die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems mit Fokus auf Öffentlichem Verkehr, intermodalen Schnittstellen und Radverkehr sowie die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Straßennetzes.

Die Bedeutung der den Bezirk Liezen durchquerenden Pyhrn/Schober-Achse für den Steirischen Wirtschaftsverkehr wird gesondert hervorgehoben, stellt sie doch die Verbindung in den nordwest-europäischen Wirtschaftsraum und zu den Adria Häfen her. Während die Straßenverbindung (A9) durchgehend ausgebaut wird, besteht auf den Eisenbahnstrecken des Korridors Summerau- Spielfeld-Straß Ausbaubedarf. Weitere explizit erwähnte Projekte mit Bezug zur Region Liezen waren der Ausbau der B320, der Neubau der B114 im Abschnitt Trieben-Sunk oder die Lawinengalerie Untergrimming an der B145.

Nicht nur für mittlerweile erarbeitete Strategien in Themenbereichen wie dem Radverkehr oder Mikro-ÖV war die Gesamtverkehrsstrategie Grundlage und Rahmen, sondern auch die regionalen Mobilitätspläne greifen die Grundgedanken der Strategie auf und entwickeln diese weiter. Kernelemente der steirischen Verkehrsplanung wie die Kategorisierung der Netze werden in den regionalen Plänen ebenso fortgeführt.

¹⁹ Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Wege in die Zukunft. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, 2008

4.6 MIKRO-ÖV-STRATEGIE STEIERMARK

Die schon in der Gesamtverkehrsstrategie 2008+ geforderte Grundversorgung im Öffentlichen Verkehr kann gerade in peripheren, dünn und dispers besiedelten Räumen im klassischen Linienverkehr oftmals nicht finanziell nachhaltig sichergestellt werden. Bedarfsorientierte Angebote, sogenannter „Mikro-ÖV“, haben sich hierfür vielerorts als Alternative bewährt. Um derartige Angebote in einem erwünschten Rahmen zu entwickeln, wurde nicht nur im Auftrag des Landes im Jahr 2017 die Mikro-ÖV Strategie Steiermark²⁰ erstellt, sondern zur Unterstützung der Gemeinden auch eine entsprechende Förderkulisse geschaffen.

Die Strategie baut auf sieben Grundsätzen auf:

- Mikro-ÖV leistet einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Sicherung von Daseinsgrundfunktionen, etwa dort wo bislang Gesundheitseinrichtungen, Behörden oder Einkaufsmöglichkeiten weder zu Fuß, per Rad oder im Öffentlichen Linienverkehr erreicht werden konnten.
- Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zur sozialen Inklusion, indem Mobilitätsmöglichkeiten für Personengruppen geschaffen werden, die bislang nicht selbstständig mobil waren.
- Mikro-ÖV stärkt den Öffentlichen Verkehr, entweder direkt durch Zubringerfahrten zum Linienverkehr oder indirekt durch Verlagerung von PKW-Fahrten.
- Mikro-ÖV darf niemals den Öffentlichen Linienverkehr konkurrieren, sondern soll vielmehr als Zubringer unterstützen.
- Vorrangige Zielgruppen sind Jugendliche, SeniorInnen, ökonomisch benachteiligte Personen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und auch PendlerInnen.
- Mikro-ÖV ist immer eine maßgeschneiderte Lösung für die lokalen Bedürfnisse und bedarf daher einer sorgfältigen Planung in welche die Bevölkerung bereits einbezogen werden muss.
- Eine laufende Qualitätssicherung und regelmäßige Evaluierung sind der Schlüssel zu langfristigem Erfolg

Über 300.000 SteirerInnen haben keine Haltestelle im fußläufigem Einzugsbereich oder wenn, verfügt diese über maximal zwei tägliche Abfahrten. Auch wenn der Anteil der schlecht versorgten Gebiete in der dispers besiedelten Südoststeiermark höher ist, gibt es auch im Bezirk Liezen periphere Siedlungslagen mit unzureichender ÖV-Erschließung, die als Eignungsgebiet für Mikro-ÖV im Sinne der Strategie gesehen werden.

Die Förderkriterien der Mikro-ÖV Förderrichtlinie des Landes basieren ebenso auf den oben angeführten Grundsätzen. Abhängig von der Steuerkraftkopfquote der Gemeinden werden sowohl Probebetrieb (20-50%) als auch Dauerbetrieb (10-40%) gefördert. Zusätzliche Aufschläge sind beim Einsatz rein elektrisch betriebener Fahrzeuge möglich.

²⁰ Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Mikro-ÖV Strategie Steiermark, 2017

4.7 „STARKER ANTRITT“ – RADVERKEHRSSTRATEGIE STEIERMARK 2025

Mit der Vision den Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität zu etablieren, der bei Planung und Baumaßnahmen als gleichwertiges Verkehrsmittel behandelt und als Basisaufgabe der Gebietskörperschaften gesehen wird, wurde 2016 die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025²¹ erstellt.

Dabei setzt die Strategie acht Schwerpunkte:

- Der Radverkehr soll gestärkt und das Fahrrad insbesondere für kurze Alltagswege als vorrangiges Verkehrsmittel etabliert werden
- Eine aktive Steuerung der Siedlungsentwicklung im Sinne einer „Stadt oder Kommune der kurzen Wege“ soll zu fahrradfreundlichen Strukturen führen
- Die Radverkehrsplanung ist künftig integrativer Bestandteil aller Mobilitäts- und Raumentwicklungsplanungen
- Multimodale Wegekette sollen einfach und unkompliziert ermöglicht werden. Als optimale Kombination soll insbesondere die Verknüpfung von Rad und ÖV unterstützt werden.
- Respekt und Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen sind wesentlich für ein sicheres Miteinander. Qualitätsstandards für Infrastrukturen verringern Konfliktpotenziale und helfen das oberste Ziel, die Vermeidung von tödlichen Radunfällen, zu erreichen
- Radfahren soll als positives Lebensgefühl wahrgenommen und die Vorteile des Radverkehrs bewusstgemacht werden.
- Wirkungskontrolle und Monitoring ermöglichen eine gezielte Ausrichtung der Instrumente

Die Planung und der Bau hochwertiger Infrastruktur, Kommunikation und Motivation sowie die Organisation und Kooperation werden als jene drei Säulen gesehen, auf die eine erfolgreiche Radverkehrsförderung aufbaut.

Räume mit kompakten Siedlungsstrukturen, kurzen Distanzen und radfreundlicher Topografie werden in der Strategie ebenso als Potenzialräume gesehen, wie die Einzugsbereiche hochrangiger ÖV-Achsen. Für diese Potenzialräume gilt es Radverkehrskonzepte zu erstellen. Die Schaffung hochwertiger Abstellanlagen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch infrastrukturelle aber auch bewusstseinsbildende Maßnahmen, die Installierung von Radverkehrsbeauftragten oder auch die generelle Berücksichtigung des Radverkehrs in der Siedlungsplanung sind weitere Vorgaben aus den Handlungsfeldern der Strategie, die es im regionalen Mobilitätsplan zu berücksichtigen gilt.

Entsprechend der Radverkehrsstrategie wurden die Förderungen für den Radverkehr angepasst. Sämtliche relevanten Informationen und Dokumente (z.B. Leitfaden, Förderrichtlinie...) sind unter www.radland.steiermark.at/foerderung verfügbar.

²¹ Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Starker Antritt. Das grüne Trikot für die Steiermark. Radverkehrsstrategie für die Steiermark, 2016

4.8 KLIMA- UND ENERGIESTRATEGIE STEIERMARK 2030

Das Land Steiermark will den Herausforderungen durch den Klimawandel mit einer zukunftsfähigen Energie- und Klimapolitik begegnen, die auch den europäischen und nationalen Vorgaben gerecht wird. Hierzu wurden bestehende Strategien weiterentwickelt und zur Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 (KESS 2030)²² zusammengeführt.

Im Bereich der Mobilität, der mit dem Straßenverkehr einen der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen verantwortet, sind Maßnahmen zu drei Schwerpunkten vorgesehen: Individualverkehr – Öffentlicher Verkehr – Güterverkehr.

Maßnahmen im Bereich des Individualverkehrs sind etwa die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch verbesserte Rahmenbedingungen oder der Ausbau der notwendigen Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien. Aber auch eine verbesserte Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität sowie Bewusstseinsbildung werden als wesentliche Handlungsfelder gesehen.

Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur und eine Verbesserung und Qualitätssteigerung der Angebote sollen den Öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung wird mit Infrastruktur und Informationssystemen unterstützt.

Im Güterverkehr wird eine Verlagerung auf die Schiene angestrebt. Dafür soll der Ausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere auf Hauptachsen, und der Hauptumschlagknoten vorangetrieben werden. Förderungen und Lenkungsmaßnahmen unterstützen den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und eine effizientere, Leerfahrten reduzierende Güterlogistik.

4.9 REGIONALES LEITBILD LIEZEN 2014+

Das Regionale Leitbild Liezen 2014+²³ wurde in den Jahren 2013 und 2014 vom Regionalmanagement Liezen in einem partizipativen Prozess erstellt. Eingebunden waren die Regionalversammlung und der Regionalvorstand sowie die LEADER-ManagerInnen und – in Form von Fokusgruppen – VertreterInnen von Interessensvertretungen, politischen Parteien sowie diversen regionalen Organisationen (aus verschiedenen Bereichen, etwa Bildung, Soziales, Landwirtschaft, Naturschutz, Energie usw.).

Das Leitbild beschreibt den Rahmen, in dem sich das künftige Handeln der Gemeinden, KommunalpolitikerInnen, Unternehmen sowie der Bevölkerung des Bezirk Liezen bewegen soll.

Im Leitbild sind regional-strategische Entwicklungsziele zu den Bereichen Wirtschaft und Bildung, Ländliche Entwicklung und Erneuerbare Energien, Soziales und Gesundheit sowie Tourismus und

²² Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030; November 2017

²³ Regionalmanagement Bezirk Liezen: Regionales Entwicklungsleitbild Bezirk Liezen 2014+, 2014

Kultur festgehalten. Der Bereich Mobilität und Infrastruktur wird zu den Querschnittsmaterien gezählt, die für alle oben genannten Strategiebereiche relevant sind. Folgende Ziele werden im Kapitel „Mobilität und Infrastruktur“ genannt:

- Gewährleistung einer bestmöglichen Infrastruktur, gute Erreichbarkeit
- Bedarfsorientierte und flexible Verkehrssysteme zur Erschließung von Gebieten, die nicht vom Öffentlichen Verkehr abgedeckt werden können
- Schnittstellenmanagement zur Vermeidung von kostenintensiven unkoordinierten Mehrfachangeboten

Mit Bezug auf das Leitziel der österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie werden im Regionalen Leitbild folgende Ziele für den Bezirk Liezen formuliert:

- Alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme forcieren,
- Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern optimieren,
- Fußgänger- und Radverkehr ausbauen
- Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen, Straßen- und Schienennetze gewährleisten, insbesondere durch einen zeitgemäßen Ausbau der B 320,
- Bestehende (Verlade-)Bahnhöfe sichern,
- Attraktivität der Bahn, des ÖPNV und Regionalverkehrs erhalten bzw. verstärken.

Im Regionalen Leitbild sind Strategische Ziele und Leitprojekte im Überblick grafisch dargestellt. Hier werden folgende verkehrs- und mobilitätsrelevanten Aspekte erwähnt:

Tabelle 3: Verkehrs-/mobilitätsrelevante Ziele und Projekte im Regionalen Leitbild Liezen 2014+

Strategisches Ziel	Projektbündel	Leitprojekte
Gewährleistung einer bestmöglichen Infrastruktur	Optimierung der Mobilität und Schaffung/Sicherung bedarfsorientierter Angebote	Errichtung eines regionalen Mobilitätsmanagements Regionales Verkehrskonzept Bezirk Liezen Tunnel „Gesäuse Eingang“ Zeitgemäßer Ausbau B 320
Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit	Ausbau zur touristischen Ganzjahresattraktion	Reaktivierung der Pass-Stein-Straße „NA-TOUR“ Ennstalradweg – Ausbau/Lückenschluss Ennstalradweg R7

Quelle: Regionales Leitbild Liezen 2014+, S. 57

5 ZIELE DES MOBILITÄTSPLANS LIEZEN

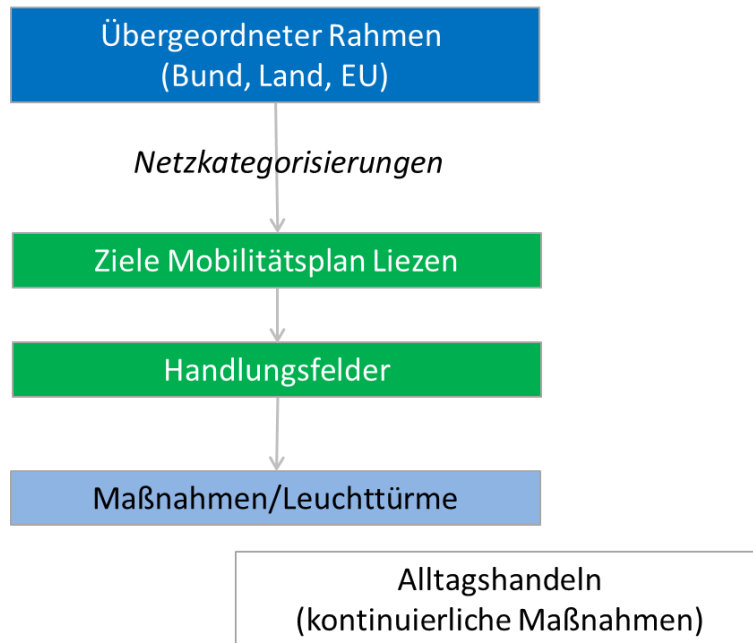
Der regionale Mobilitätsplan Liezen enthält einen Handlungsrahmen für einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren. Der Mobilitätsplan stellt damit einen längerfristigen Handlungsrahmen dar, ebenso wichtig aber sind konkrete nächste Schritte. Die Ziele und Handlungsfelder berücksichtigen daher einerseits die vorliegenden Planungen und Strategien des Landes Steiermark sowie die relevanten nationalen und europäischen Vorgaben und basieren andererseits auf den aktuellen Befunden und Herausforderungen der Region.

Die Entwicklung der künftigen Mobilität in der Region hängt zudem auch stark vom „Alltagshandeln“ verschiedener EntscheidungsträgerInnen ab, welches in rechtliche, organisatorische und budgetäre Rahmenbedingungen eingebunden ist. Dies kann etwa Maßnahmen der Straßenerhaltung und Haltestellenausstattung oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen in den Gemeinden betreffen. Dieses Alltagshandeln soll mit den Mobilitätszielen jedenfalls im Einklang stehen.

Die Mobilitätsziele der Region 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 durch Linienverkehre oder bedarfsorientierte Angebote ist sichergestellt.
- 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 stärken in ihrem eigenen Wirkungsbereich den Fuß- und Radverkehr und kooperieren im gemeindeübergreifenden Verkehr mit dem Land und den Nachbargemeinden.
- Die Gemeinden setzen insbesondere in den Ortskernen Maßnahmen um, die die Aufenthaltsqualität steigern.

Abbildung 30: Stellenwert der Ziele und Schwerpunkte für die Mobilität im Bezirk Liezen



6 NETZKATEGORISIERUNGEN

Die Kategorisierung von Verkehrsnetzen ermöglicht die Festlegung von Ausbau- bzw. Angebotsstandards, die funktionale Zusammenhänge abbilden und dabei den höchstmöglichen Gesamtnutzen für die Region entsprechend der festgelegten Zielsetzungen bringen. Die Kategorisierungen stellen somit nicht das Bestandsangebot bzw. den heutigen Ausbauzustand dar, sondern bilden anzustrebende **Zielnetze** ab.

Die nachfolgenden Kategorisierungen werden nach einheitlicher Systematik für alle Regionen der Steiermark den Grundsätzen des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts folgend erstellt. Wesentliche Bedeutung in dieser funktionalen Einstufung kommt dabei Kriterien wie der Zentrenstruktur (Regionales Entwicklungsprogramm) oder verkehrlichen Verflechtungen (z.B. Pendlerströme) zu. Obwohl die Festlegungen verkehrsmittelspezifisch erfolgen, werden Schnittstellen und Multimodalität berücksichtigt und fließen in die Kategorisierungen mit ein.

6.1 FUSS- UND RADVERKEHR

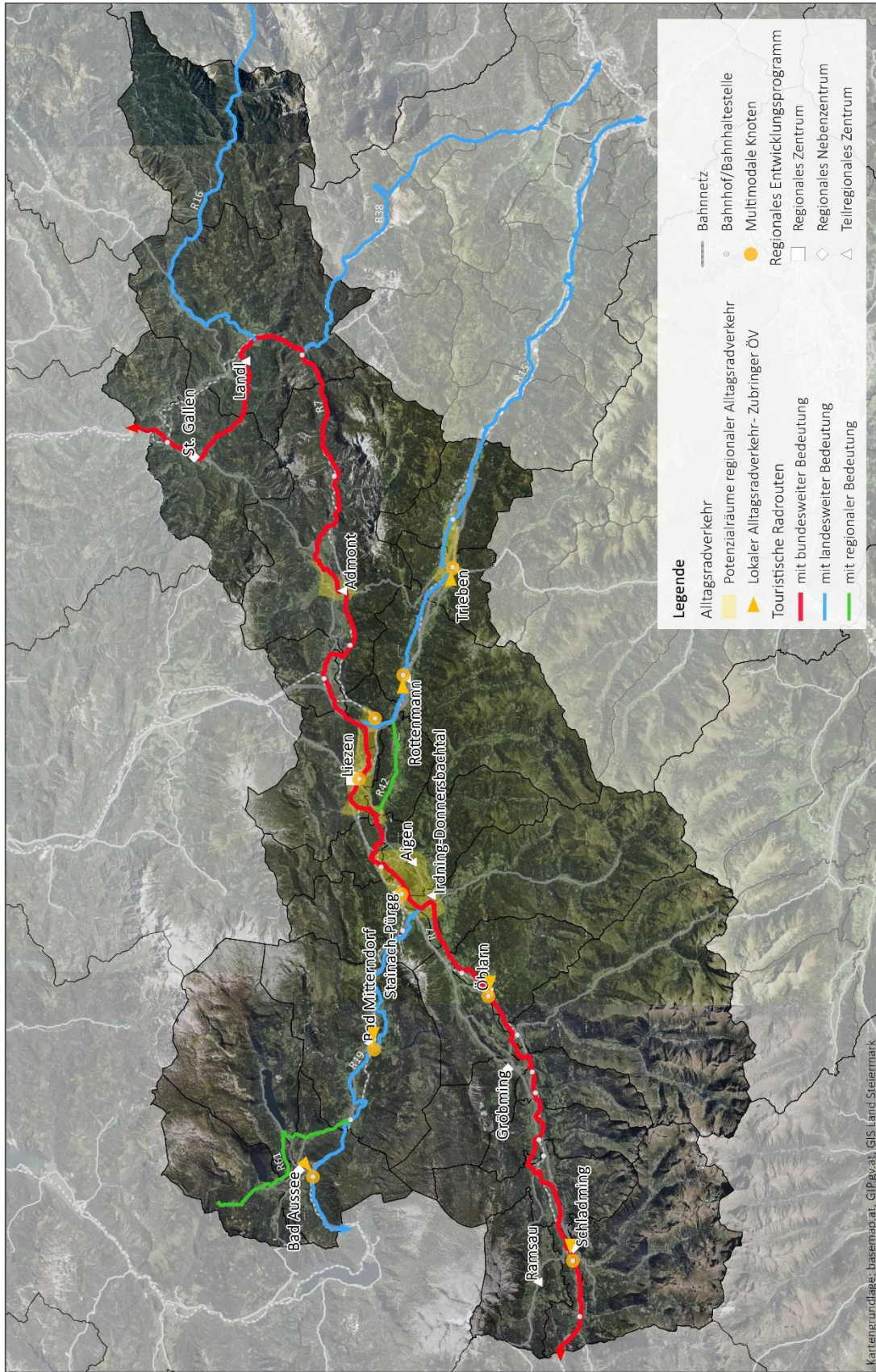
Im Alltagsradverkehr, also bei alltäglichen Wegen, die möglichst direkt und schnell zurückgelegt werden, und im Fußgängerverkehr spielt sich vieles auf einer lokalen Ebene ab. Daher wird dafür keine bezirkswide Kategorisierung vorgenommen. Die Städte, Ortszentren und Siedlungsschwerpunkte der Region bilden jedoch Potenzialräume für vermehrten Fußgängerverkehr.

Was aber aufgezeigt wird, sind Potenzialräume für regionalen Alltagsradverkehr. Diese Räume sind aufgrund von Siedlungsstrukturen, Distanzen und Topografie besonders für den Alltagsradverkehr geeignet. Mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs/E-Bikes können künftig weitere Potenzialräume entstehen, da längere Distanzen und Höhenunterschiede weniger Hürde darstellen. Die Radverkehrsstrategie Steiermark empfiehlt für Eignungsräume regionale Radverkehrskonzepte zu erstellen. Darüberhinausgehend sollten auch innergemeindliche Radverkehrspotenziale genutzt werden, besonders in Gemeinden mit mehreren Ortschaften und entsprechenden Distanzen ins Gemeindezentrum.

Dort wo gutes Bahnangebot auf Nachfragepotenzial im Radeinzugsbereich trifft, bietet sich die Schaffung von Angeboten an, die die Kombination von Rad und Bahn vereinfachen. Wo dies außerhalb der regionalen Potenzialräume auf lokaler Ebene besonders der Fall ist, wurde es ebenfalls in untenstehender Karte dargestellt.

Touristische-/Freizeitradrouten führen mit einem anderen Anspruch als im Alltagsradverkehr oftmals über größere Distanzen, der Weg ist das Ziel. Bei diesen Routen wird eine Kategorisierung in Radrouten mit bundesweiter (=nationaler) Bedeutung und mit bedeutender bundesländerübergreifender Funktion, mit landesweiter (=regionaler) Bedeutung und regionsübergreifender Funktion sowie mit regionaler/lokaler Bedeutung und mit innerregionaler Funktion vorgenommen. Entsprechend dieser Bedeutung sollen noch ausstehende Maßnahmen priorisiert werden.

Abbildung 31: Kategorisierung Radverkehr



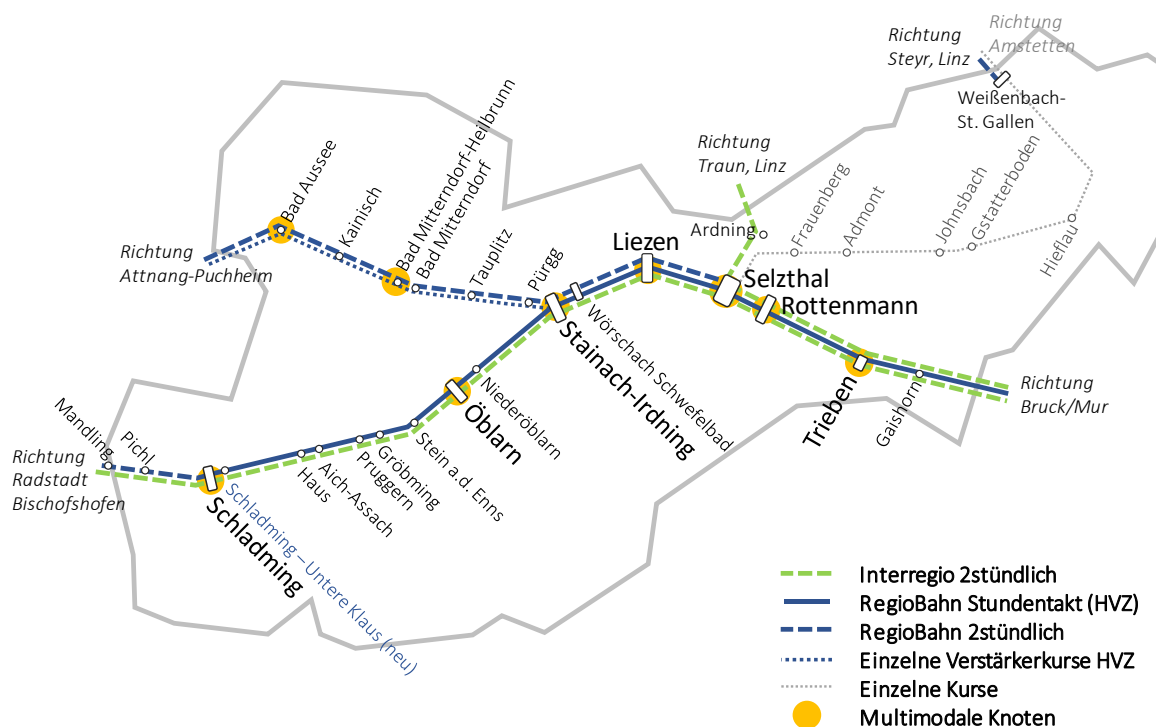
6.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Rückgrat der ÖV-Erschließung in weiten Teilen des Bezirks ist die Bahn. Durch die österreichweite Neuorganisation des Fernverkehrs mit Fertigstellung der Koralmsstrecke (voraussichtlich Dez. 2025) bedarf es auch für den Bezirk Liezen einer Neukonzeption, die derzeit u.a. im Schienenverkehrskonzept Ennstal (ÖBB Infrastruktur AG, Land Salzburg, Land Steiermark) entwickelt wird. Neben Möglichkeiten der Fahrzeitverkürzung durch das Auflassen von Eisenbahnkreuzungen wurden in diesem Projekt auch Potenziale neuer Haltestellenlagen untersucht und Festlegungen zum Taktgefüge sowie der Taktichte bzw. Verbindungsanzahl getroffen. Demnach hätte eine Haltestelle „Schladming - Untere Klaus“ Potenzial für eine neue Haltestelle. Die bestehenden Verkehrsstationen bleiben in der heutigen Form bestehen.

Künftig soll die neue Zugsgattung „Interregio“ mit geändertem Haltemuster im 2-Stunden-Takt über die Bahnhöfe Bischofshofen und Graz sowie Direktverbindungen nach Innsbruck und Zürich den Anschluss an den Fernverkehr herstellen. Eine Interregio-Linie ist auch für die Relation Linz – Graz vorgesehen. Ergänzt wird dieses Angebot im Enns-/Paltental mit einer ebenfalls zweistündig verkehrenden RegioBahn, die im Abschnitt Schladming bis Bruck/Mur in der Hauptverkehrszeit auf einen Stundentakt verdichtet wird. Die zweistündig verkehrenden Züge der Salzkammergutbahn sollen hinkünftig über Stainach-Irdning hinaus bis Selzthal verlängert werden und verdichten somit in diesem Abschnitt das Angebot zusätzlich.

Insbesondere Rottenmann, aber auch das als Interregio-Halt vorgesehene Öblarn erfahren somit eine deutliche Aufwertung des Bahnangebotes. Dies gilt auch für das Ausseerland, das künftig direkt an das regionale Zentrum Liezen angebunden ist.

Abbildung 32: Zielangebot Schienenpersonenverkehr Bezirk Liezen



Nicht alle Siedlungskerne werden aber durch den Bahnverkehr erschlossen. So fällt dem RegioBus-Verkehr ebenso hohe Bedeutung zu, um die österreichweiten ÖV-Mindeststandards zu erfüllen (siehe Kapitel 4.3), die für Siedlungskerne über 500 EW Mindestanzahlen an werktäglichen Kursen vorgeben.

Auch unter der Zielsetzung und gesetzlichen Vorgabe (§20 ÖPNRV-G 1999) Parallelverkehre von Bus und Bahn zu vermeiden, kommt es durch Siedlungsstruktur und Verkehrsverflechtungen insbesondere im Ennstal zur begründeten Notwendigkeit zumindest in Teilabschnitten RegioBusse parallel zur Bahn führen zu müssen. Ziel muss es hierbei sein, diese Parallelführungen auf ein Minimum zu reduzieren, ohne, dass darunter die Attraktivität des Angebots leidet. Siedlungskerne abseits der Bahnstrecken (z.B. Gröbming, Irdning, Aigen, Bad Aussee, Tauplitz) und vergleichsweise kurze Arbeitspendelbeziehungen (z.B. Gröbming-Schladming oder Aigen-Liezen) erfordern Kompromisse in der Zubringerfunktion zur Bahn. Andere wesentliche Relationen wie Admont-Liezen werden ohnehin nur im RegioBus-Verkehr bedient.

Abseits der Haupttäler herrschen oftmals weniger kompakte Siedlungsstrukturen und geringe Bevölkerungsdichten vor – hier ist eine Erschließung im Linienverkehr nicht nachhaltig finanzierbar bzw. kann die Bedürfnisse der Bevölkerung auch nicht befriedigen. Hier sind bedarfsorientierte Angebote (Mikro-ÖV) oftmals die bessere Lösung. Die Mikro-ÖV Strategie Steiermark zeigt hierfür den Weg auf und die entsprechende Förderschiene unterstützt die Gemeinden bei der Implementierung dieser auf die jeweiligen Notwendigkeiten zugeschnittenen Angebote.

Abhängig von den funktionalen Zusammenhängen definiert das Steirische Gesamtverkehrskonzept vier Kategorien von RegioBus-Achsen und ein davon abhängiges Bedienungs niveau.

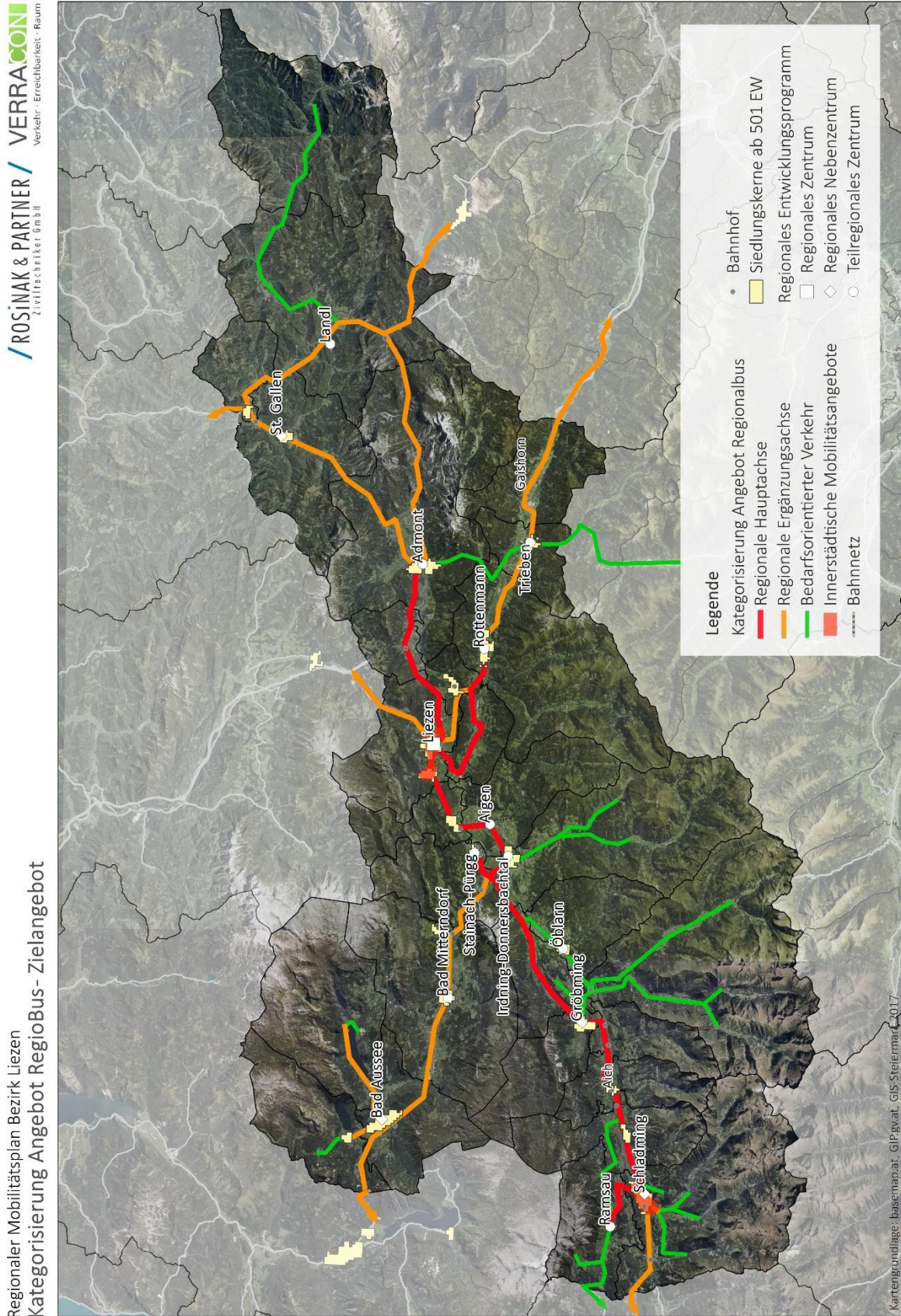
Tabelle 4: Angestrebtes Bedienungs niveau im RegioBus-Verkehr (Kurse pro Richtung)

Kategorie		Werktag	Samstag	Sonntag/ Feiertag
Suburbane Achse		20	15	8
Regionale Hauptachse		10	8	5
Regionale Ergänzungsachse		5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
Bedarfsorientierter Verkehr		Schülerkurse, Mikro-ÖV touristischer ÖV	Mikro-ÖV touristischer ÖV	Mikro-ÖV touristischer ÖV

Aus obigen Überlegungen, der Erfüllung der ÖV-Mindeststandards sowie der Zentrenstruktur gemäß des Regionalen Entwicklungsprogramms ergibt sich nachfolgende Kategorisierung aus regionalen Hauptachsen und regionalen Ergänzungsachsen. Suburbane Achsen sind im Bezirk Liezen nicht vorhanden, diese sind Ballungsräumen vorbehalten.

Saisonale und touristische Angebote (z.B. Skibusse) sind grundsätzlich bedarfsorientierte Verkehre und richten sich sowohl in der Linienführung als auch im Bedienungs niveau nach der Nachfrage.

Abbildung 33: Kategorisierung Angebot RegioBus



6.3 STRASSENINFRASTRUKTUR

Die Kategorisierung der Landesstraßen ist das Ergebnis einer funktionalen Bewertung des Straßennetzes, welche im Sinne des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts insbesondere aus folgenden Funktionen abgeleitet wurde:

- Zentrale Orte: Erreichbarkeit von Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkten
- Arbeit und Wirtschaft: Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, PendlerInnenströme
- Tourismus: Erreichbarkeit der Tourismusregionen und -standorte

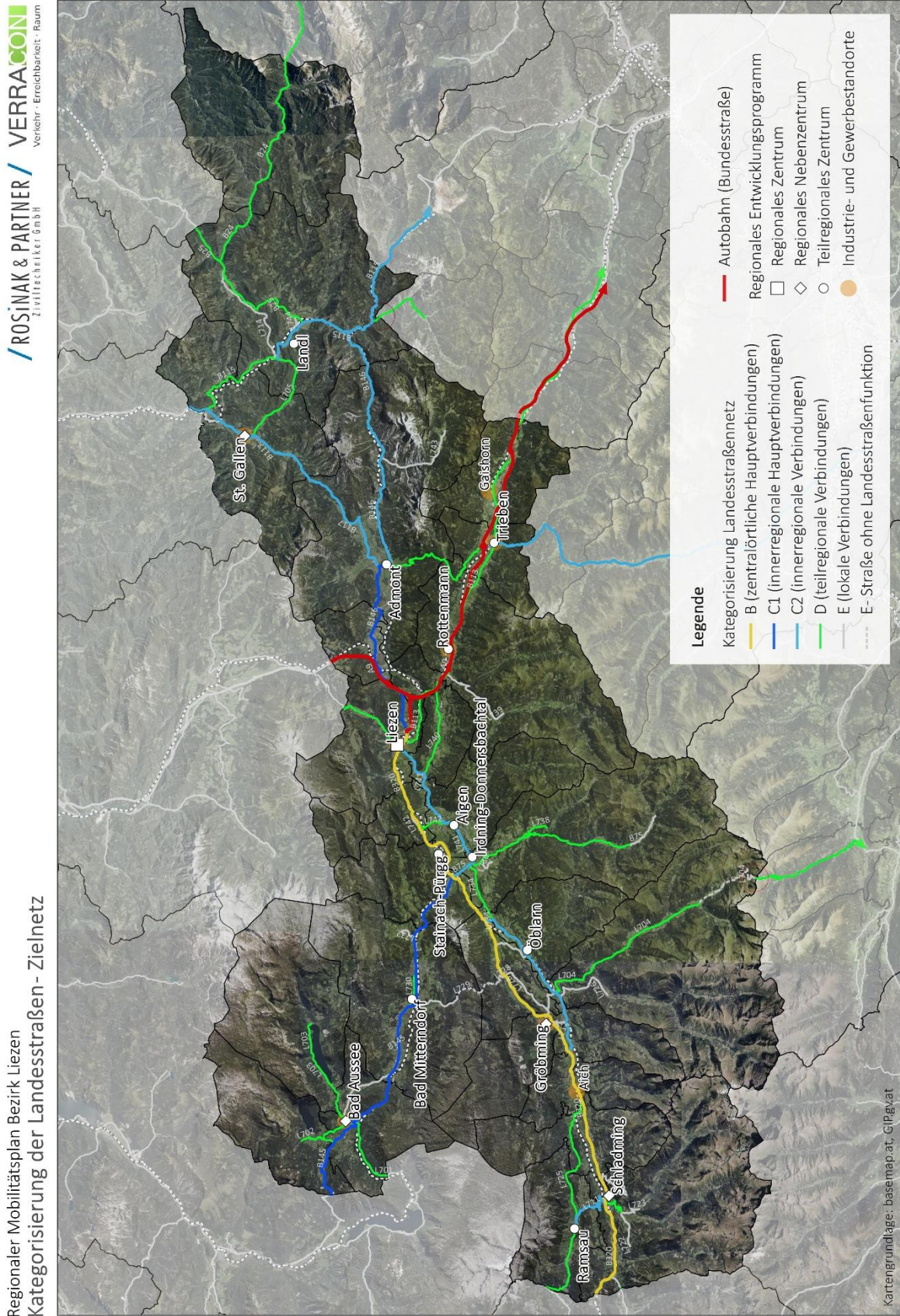
Bereits im letzten regionalen Verkehrskonzept wurde eine vergleichbare Einordnung vorgenommen, die nun entsprechend heutiger Rahmenbedingungen und geänderter Planungsziele aktualisiert wurde.

Die Einteilung erfolgt in fünf Kategorien (A bis E). Landesstraßen der Kategorie A haben aufgrund ihrer großräumigen Verbindungsfunktion Bundesstraßencharakter und sollen demnach zu Bundesstraßen werden. Straßen der Kategorie B sind hochrangige überregionale Landesstraßen, während die Kategorien darunter (C1, C2, D) regionale oder teilregionale Verbindungs- und Erschließungsfunktion haben. Die lokale Erschließung erfolgt durch Landesstraßen der niedrigsten Kategorie E, sowie durch Gemeindestraßen.

Für jede dieser Kategorien gibt es eine detaillierte Festlegung der Ausbaustandards sowohl im Freiland- als auch innerorts (siehe Anhang 8.1). Die Zuordnung zu einer Kategorie heißt nicht, dass dieser Ausbauzustand bereits heute erreicht wurde. Sondern es gilt gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zu setzen, um die vorgesehenen Standards zu erfüllen. Entsprechend diesen Kategorien und den Kriterien des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts (Beitrag zur Verkehrssicherheit, Verkehrsaufkommen) sind die Maßnahmen zu priorisieren und in die Bauprogramme aufzunehmen.

Die Kategorie ist nicht nur mit einem Ausbaustandard verbunden, sondern bringt insbesondere für die Gemeinden auch gewisse Einschränkungen mit sich. So dürfen etwa neue Baugebiete außerhalb des Ortsgebiets nicht mehr direkt an Straßen der Kategorie B und C1 angeschlossen werden. Für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten an diese Straßen sind Konzepte zu deren Anbindung vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung des Landes abzustimmen. Neue Anbindungen sind in diesen Kategorien nur bei einer verbesserten Gesamtsituation (z.B. durch Zusammenlegung bestehender Anbindungen) möglich. Im Bezirk Liezen betrifft dies neben der B320 auch die B145 sowie die B146 zwischen Liezen und Admont (Einmündung der L713).

Abbildung 34: Kategorisierung des Landesstraßennetzes im Bezirk Liezen



Die B320 wird im gesamten Verlauf von der Einmündung in die A9 bei Liezen bis zur Salzburger Landesgrenze als Kategorie B festgelegt. Die mit dieser Kategorisierung einhergehenden Maßnahmen finden sich im Kapitel 7 - Handlungsfelder, wobei die im Regionalen Entwicklungsprogramm (REPRO) verankerte Neubautrasse der B320 zwischen Liezen und Stainach als langfristige Option bestehen bleibt.

Alle Zentren entsprechend des aktuellen regionalen Entwicklungsprogrammes aus 2016 sind über eine Straße der Kategorie C an das regionale Zentrum Liezen angebunden. Den regionalwirtschaftlichen Bedeutungen und Verbindungsfunktionen entsprechend befinden sich die B145 sowie die B146 zwischen Liezen und Admont (Einmündung der L713) in der Kategorie C1 und erschließen damit die Zentren Bad Aussee, Bad Mittendorf und Admont. Alle übrigen regionalen Nebenzentren und teilregionalen Zentren werden mit Landesstraßen der Kategorie C2 an Liezen oder an das übergeordnete Straßennetz angebunden (B75/L741/L740 von der Kreuzung Trautenfels über Irdning und Aigen nach Liezen, L711 als Verbindung zwischen Ramsau und Schladming, L712 über Öblarn, L713 zwischen Trieben und A9, B146 zwischen Admont und B115, B115 von Landl Richtung Eisenerz).

Teilregionale Landesstraßenverbindungen, wie z.B. B113, B138, B24, B25, L701, L702, L725 etc., werden in die Kategorie D eingereiht.

Aufgrund einer fehlenden regionalen Funktion und rein innergemeindlicher Erschließung (z.B. L722, L723, L729) oder einer parallel verlaufenden höherrangigen Verbindung (L714, L 731) werden Landesstraßen in der Kategorie E eingereiht.

Dauerhafte oder längerfristige temporäre Sperrungen und fehlende verkehrliche Bedeutung sind der Grund, warum die Pass-Stein-Straße (L 729) und die Sölkpassstraße (L 704, südlich von St. Nikolai i. Sölkta) keine Landesstraßenfunktion mehr aufweisen. Durch diese Kategorisierung kommt es an der L704 zu einer Abweichung gegenüber der bestehenden Kategorisierung im Nachbarbezirk Murau. Dort weist die L704 noch Kategorie D auf, diese ist im Zuge der Bearbeitung des RMP Obersteiermark West entsprechend anzupassen.

Die Kategorie der Radmerstraße L127 bleibt hier unbearbeitet, sie ist entsprechend den Anforderungen und Randbedingungen im RMP Obersteiermark Ost zu kategorisieren.

7 HANDLUNGSFELDER

Die festgelegten Zielsetzungen und die Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse sind die Grundlage für die neun Handlungsfelder des RMP Liezen. Innerhalb dieser Felder werden Maßnahmen empfohlen, die sowohl in der Zuständigkeit des Landes als auch der Region bzw. der Gemeinden liegen können. Während viele der Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden können, kann der Umsetzungshorizont gerade bei größeren Infrastrukturvorhaben auch über den Zeitrahmen des Mobilitätsplans von 10 bis 15 Jahren hinausreichen.

7.1 HOCHWERTIGE ÖV-ACHSEN

Ein hochwertiges und leicht zugängliches Angebot im Bahnverkehr soll hinkünftig noch stärker als heute das **Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs** im Bezirk bilden. Die optimale Abstimmung mit ergänzenden Busangeboten und die Einrichtung multimodaler Mobilitätsknoten werden es für die Bevölkerung und auch die Gäste in der Region attraktiver machen, umzusteigen und auf eine Fahrt im Privat-Pkw zu verzichten. Die Chancen aus der österreichweiten Neugestaltung des Fernverkehrsangebots nach Eröffnung der Koralmstrecke (voraussichtlich im Dezember 2025) sollen hierzu bestmöglich für die Region genutzt werden.

Im **Bahnbereich** stehen folgende konkrete Maßnahmen im Mittelpunkt:

- Umsetzung des Zielangebots mit Inbetriebnahme der Koralmbahn, mit folgenden konkreten Angebotsverbesserungen:
 - Neue Fernverkehrsangebote (Interregio 2stündig Graz-Bischofshofen, 2stündig Graz-Linz) für eine gute Anbindung der Region an die Zentralräume und somit auch Sicherstellung der internationalen Erreichbarkeit der Region für TouristInnen
 - Ergänzende Fernverkehrshalte in der Region (Öblarn, tlw. Trieben)
 - Alternierend zum Fernverkehr RegioBahn-Angebote mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten (besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse der PendlerInnen)
 - Verlängerung der Züge der Salzkammergutbahn bis Selzthal und somit direkte Anbindung des Ausseerlandes an das regionale Zentrum Liezen und Halbstundentakt zwischen Stainach und Selzthal (in den Hauptverkehrszeiten)
 - Schaffung zusätzlicher Bahnhalte (z.B. Schladming-Ost) bzw. Verlegung bestehender, wo damit nachweislich mehr Fahrgast-/Einwohnerpotenzial erreicht wird
 - Attraktivierung und Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsstationen
- Schaffung von multimodalen Mobilitätsknoten mit optimaler Verknüpfung aller Verkehrsmittel (siehe Handlungsfeld 7.2)
- Attraktivierung der Bahnhofsumfelder, Verbesserung der Anbindung an innerörtliche Fuß- und Radwegenetze (siehe Handlungsfeld 7.7) und Siedlungsentwicklung in Bereichen mit guter ÖV-Anbindung (siehe Handlungsfeld 0) stärken die Bahn zusätzlich. Eine gute Inanspruchnahme sichert die Angebote langfristig ab!

Im **RegioBus-Verkehr** stehen bis zur großangelegten Fahrplanumstellung im Bahnverkehr noch Ausschreibungen in den Regionen Liezen/Gesäuse (2021), in der Region Gröbming/Schladming (2023) sowie im Ausseerland (2020) an. Hier sollen bereits Vorarbeiten für ein optimal auf die künftigen Bahnangebote abgestimmtes Busangebot geleistet werden. Dabei soll folgenden Grundsätzen gefolgt werden:

- Jedenfalls Einhaltung der Bedienniveaus entsprechend der bundes- bzw. landesweiten Standards
- Abstimmung der Busangebote insbesondere auf die Interregio-Halte der Bahn und wo immer möglich regelmäßige, leicht merkbare Intervalle (Taktverkehr)
- Attraktive Busachsen mit häufigen Verbindungen dort, wo es entsprechendes Bevölkerungspotenzial gibt, aber kein Bahnangebot vorhanden ist (Beispiele hierfür sind die Relationen Liezen-Admont oder Irdning-Aigen-Liezen)
- Abbau und Vermeidung von Parallelverkehren Bus-Bahn
- Bedarfsabhängige Angebote in peripheren Räumen (saisonale touristische Angebote, SchülerInnenverkehr, Mikro-ÖV) ergänzen die Achsen, stellen eine Grundversorgung für die Bevölkerung sicher und ermöglichen es Gästen ihren Urlaub autofrei zu verbringen.

7.2 MULTIMODALE MOBILITÄTSKNOTEN

Die Verbesserungen im Bahnverkehr sollen an geeigneten Orten durch eine **optimierte Verknüpfung mit dem Zubringerverkehr** ergänzt werden. Dadurch kann ein multimodales Mobilitätsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen unterstützt und die Autoabhängigkeit der Bevölkerung verringert werden. Vor allem im Pendelverkehr besteht ein hohes Potenzial für die verstärkte, regelmäßige Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Bahnverkehrs, wenn Zugangswege und Bahnhof attraktiv gestaltet und angemessen ausgestattet sind. Qualitätskriterien sind hier z.B. überdachte und diebstahlsichere Abstellanlagen für Fahrräder, Pkw-Stellplätze in ausreichender Anzahl oder direkte und kurze Umsteigewege. Im Freizeit- und Tourismusverkehr unterstützen Angebote für die „letzte Meile“ und deren gute Anbindung an den überregionalen Bahnverkehr einen Ausbau autofreier Angebote.

Mit multimodalen Knoten, an denen alle Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden, sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere der Bahn, werden durch bessere Verknüpfung mit dem Zubringerverkehr (zu Fuß, Rad, Pkw, RegioBus) für die Fahrgäste attraktiver.
- Bahnhöfe werden durch ihre bessere Ausstattung und Anbindung im Siedlungsgebiet aufgewertet und werten wiederum selbst Siedlungsgebiete auf.
- Neue Angebote wie etwa E-Carsharing oder E-Bike-Verleih ermöglichen es der Bevölkerung und den Urlaubsgästen, neue Mobilitätsformen zu nutzen bzw. auszuprobieren.

Neue, zeitgemäße Bahnhöfe bieten heutzutage bahnsteiggleiche Verbindungen zwischen Bahn und Bus sowie große, überdachte und oftmals direkt vom Bahnsteig zugängliche Radabstellanlagen. Zusätzliche Einrichtungen wie ein Kiosk, eine Bäckerei oder bei größeren Bahnhöfen auch personell besetzte Mobilitätscenter können Bahnhöfe noch stärker in den Ortsverbund einbinden. Jedenfalls ist eine Bahnhofsmo­d­ernisierung immer eine Chance zur Aufwertung des Umfelds durch entsprechende Gestaltung und städtebauliche Projekte. Als Best-Practice-Beispiele können etwa der Vorarlberger Bahnhof Hohenems, der im Jahr 2016 als Drehscheibe für den Nahverkehr ausgebaut wurde, oder der Bahnhof Mals an der Vintschgaubahn in Südtirol genannt werden.

Abbildung 35: Bahnhof Hohenems – multimodaler Knoten und Gestaltung des Umfelds



Quelle: ostertagARCHITECTS

Multimodale Knoten: Standorte und Ausstattungsmerkmale

Unter Berücksichtigung der bestehenden Pendelbewegungen im Bezirk Liezen sowie des Zielangebots im Bahn- und RegioBusverkehr lassen sich folgende mögliche Standorte für multimodale Knoten benennen:

- Künftige Interregio-Halte: Schladming, Öblarn, Stainach-Irdning, Liezen, Selzthal, Rottenmann, Trieben
- Haltestellen der Salzkammergutbahn: Bad Aussee, Bad Mitterndorf-Heilbrunn

Die Bahnhöfe, ihr Vorplatz und die Zugangswege sollen barrierefrei und attraktiv gestaltet sein, kurze Umsteigewege zum Bus ermöglichen und über eine Fahrradgarage bzw. überdachte Bike & Ride-Anlage, einen Park & Ride-Parkplatz sowie eine Ladestation für Elektrofahrzeuge verfügen. Allenfalls sind auch ein Carsharing-Standplatz, ein Kiosk, Café oder sonstige Zusatznutzungen sinnvoll.

Es wird für die Knoten eine Potenzialanalyse und Detailplanung vorgeschlagen, die beispielsweise künftige ÖV-Angebote, Potenziale im Schul- und Arbeitspendelverkehr sowie Freizeitverkehr, Grundstücksverhältnisse, Verdichtungspotenziale sowie Trennwirkungen und Durchlässigkeiten untersucht und spezifische Maßnahmen für die Einzelstandorte ableitet. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Studie „Mobilitätsverknüpfung Vorarlberg“²⁴ die gemeinsam von Land und ÖBB beauftragt wurde.

Abbildung 36: Beispiel aus der Studie „Mobilitätsverknüpfung Vorarlberg“



Quelle: BVR, Energieinstitut Vorarlberg, 2017

Abseits der höherrangigen multimodalen Knoten sollten auch andere Bahnhaltstellen und Bushaltstellen mit hohem Nutzungspotenzial als Knoten weiterentwickelt werden, wie z.B. zentrale Haltestellen in Admont oder Gröbming.

²⁴ „Mobilitätsverknüpfung Vorarlberg – Strategische Infrastrukturentwicklung an Bahnhöfen und Haltestellen“, BVR/Energieinstitut Vorarlberg im Auftrag von Amt d. Vorarlberger Landesreg. Abt. Via und ÖBB Infrastruktur AG, 2017

Abbildung 37: Busbahnhof Liezen – Beispiel für gute Ausstattung einer Haltestelle



Quelle: B. Hahn (Verracon), 2018

Alle anderen Haltestellen sollen durch eine Mindestausstattung wie aktuell gehaltene, lesbare Fahrplaninformation, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Witterungsschutz oder Abfalleimer den Fahrgast nicht im sprichwörtlichen Regen stehen lassen.

Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale von Knoten und Haltestellen

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 Bahnhofsplatz, 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

7.3 MIKRO-ÖV – SICHERUNG DER GRUNDVERSORGUNG

In peripheren Lagen abseits der größeren Orte und Verkehrsachsen ist eine Erschließung im klassischen Linienverkehr oftmals nicht nachhaltig finanzierbar. Dies hat dazu geführt, dass heute Randlagen nicht mehr im Öffentlichen Verkehr erschlossen sind bzw. nur mehr ein auf den Schülerverkehr ausgerichtetes Minimalangebot besteht, das die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht abdecken kann.

Maßgeschneiderte, bedarfsorientierte Mikro-ÖV Lösungen sind in vielen Regionen ein erprobtes Mittel, um auch für diese Räume eine **Grundversorgung sicherzustellen** und für Wege zum Einkauf oder Arzt nicht vom Auto abhängig zu sein. Auch für die Gäste ist die autounabhängige Mobilität in der Region ein ausschlaggebendes Kriterium, um überhaupt eine Anreise im Öffentlichen Verkehr in Erwägung zu ziehen.

Mit dem Narzissenjet im Ausseerland besteht in der Region bereits ein etabliertes Mikro-ÖV Angebot für Einheimische und Gäste. Im Rahmen von laufenden Projekten des Regionalmanagements werden Mikro-ÖV Lösungen für weitere Teilbereiche des Bezirks erarbeitet.



Um Mikro-ÖV Lösungen als langfristig erfolgreiche Ergänzung zum liniengebundenen Öffentlichen Verkehr weiter voranzutreiben, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Fortführung der Mobilitätsprojekte des Regionalmanagements unter Berücksichtigung der Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie des Landes. Bestehende Überlegungen sind hinsichtlich ihrer Zielgruppenorientierung, dem Gedanken der sozialen Inklusion (Sind die Angebote für die Zielgruppe auch leistbar?), der Anpassung an die jeweiligen spezifischen, lokalen Anforderungen oder auch der frühzeitigen Einbindung der künftigen NutzerInnen zu evaluieren. Die Vor- und Nachteile von regionalen Systemlösungen sind in diesen Punkten und insbesondere auch hinsichtlich der langfristigen Finanzierbarkeit durch die Gemeinden abzuwägen.
- Bestmögliche Nutzung von Synergiepotenzialen aus der Grundversorgungsfunktion für die Bevölkerung und einer touristischen Nutzung mit dem Ziel einer besseren Auslastung und höherer Kostendeckungsgrade.
- Mikro-ÖV immer auch als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr mitdenken. Während das Vermeiden einer Konkurrenzierung des Linienverkehrs nur eine Mindestanforderung ist, kann eine abgestimmte Zubringerfunktion den Öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem stärken und Angebote langfristig absichern.

7.4 KFZ-VERKEHR AUF LEISTUNGSFÄHIGEN ACHSEN

Auch bei vollkommenen Paradigmenwechsel und mit allen Maßnahmen zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs wird es nicht möglich sein, den gesamten Kfz-Verkehr zu verlagern. Daher soll der verbleibende Kfz-Verkehr, insbesondere der **Durchgangsverkehr, auf leistungsfähige Hauptachsen gelenkt** werden und die lokale und regionale Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft aufrechterhalten werden. Dafür werden kurz- bis mittelfristig folgende Maßnahmen empfohlen:

B320 Ennstal Straße

Die B320 ist in der Region Liezen – abgesehen von der Autobahn A9 – mit über durchschnittlich 18.000 Kfz/24h die am stärksten befahrene Landesstraße und in der Straßennetzkategorisierung die höchstrangige Landesstraße des Bezirks. Leistungsfähigkeitsprobleme treten im Abschnitt Liezen – Trautenfels auf, wo sich in den Spitzenzeiten Pendelverkehre, Einkaufsverkehre und in den Tourismussaisonen auch Gästeverkehre überlagern. Die B320 hat eine lange Geschichte mit wechselnden Zuständigkeiten zwischen Bund und Land sowie mehreren Planungen und Planungsprozessen.

Entsprechend der Änderungen in der Flächenwidmung, den Örtlichen Entwicklungskonzepten (u.a. neue Betriebsgebiete) und den daraus resultierenden Verkehrsverhältnissen wurde das für die B320 entwickelte Funktionskonzept überarbeitet und ein diesbezügliches Maßnahmenpaket festgelegt²⁵. Dieses beinhaltet insbesondere Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und soll in den nächsten 10 Jahren sukzessive realisiert werden:

- Der Umbau der Kreuzung Trautenfels ist nunmehr gesichert. Dadurch wird die Kreuzungssituation der B320 mit der B75 und der B145 dauerhaft und nachhaltig verkehrstechnisch verbessert. Der Umbau sieht eine niveaufreie Überführung der B320 mit darunterliegendem Verteilerkreis vor.
- Für den Abschnitt zwischen Trautenfels und Liezen ist der Ausbau des Bereiches Wörschach Ost ein Schlüsselprojekt.
- Zwischen Trautenfels und Mandling sollen Kreuzungen verbessert bzw. niveaufrei gemacht, das Ortsgebiet Espang umfahren und die bestehenden Begleitwege für landwirtschaftliche Verkehre und für den Radverkehr weiter ausgebaut werden. Die B320 soll abschnittsweise mit einem dritten Fahrstreifen ergänzt werden.
- Auf die Situierung von zusätzlichen LKW-Kontrollplätzen ist ebenfalls Bedacht zu nehmen.

Für den Abschnitt zwischen Trautenfels und Liezen soll die auf der Basis einer Variantenuntersuchung empfohlene und im REPRO verankerte neue Trasse für eine zweistreifige kreuzungsfreie Autostraße zwischen Trautenfels und der A9 südlich von Liezen, parallel zur Bahn mit einer Einbindung in die Wanne Stainach langfristig gesichert bleiben.

²⁵ http://www.politik.steiermark.at/cms/dokumente/12703542_121400860/51c96024/LReg_Ennstal_Massnahmen_181130_11_final.pdf

Da zwischen Liezen und Stainach die Umsetzung einer kreuzungsfreien Autostraße am Bestand nicht möglich und die im REPRO verankerte Neubautrasse mittelfristig nicht realisierbar ist, wäre ausgehend von der Variantenuntersuchung der Bereich von Liezen vorrangig zu bearbeiten. Jener Teil der zwischen A9 und Weißenbach liegenden Trasse für den Neubau der B320 wäre eine Möglichkeit für eine Umfahrung von Liezen, um die Verkehrsproblematik im Ortsgebiet von Liezen zu entschärfen.

In Bezug auf die Beseitigung dieses Kapazitätsengpasses gibt es innerhalb der Region durchaus unterschiedliche Interessenlagen. Für die Fortsetzung von weiteren Planungen ist jedenfalls eine gesamtregionale Übereinkunft erforderlich.

L740, L741 Irdning – Aigen – Lassing

Im Jahr 2017 wurden aufgrund der Baustelle auf der A9 im Bereich des Selzthaltunnels und aufgrund der Sanierungsarbeiten an der B320 im Bereich zwischen Wörschach Ost und Weißenbach höhere Kfz-Verkehrsstärken an der L740 und L741 gemessen. Die Jahre zuvor waren die Steigerungen vergleichsweise hoch, allerdings auf insgesamt niedrigem Niveau. Die täglichen Verkehrsmengen liegen bei etwa 2.000 Kfz/Tag. Mit dem Ende der Bauarbeiten ging das Verkehrsaufkommen wieder auf das ursprüngliche Niveau zurück, wenngleich es zu Spitzenzeiten bei Urlauberschichtwechsel und an starken Einkaufstagen weiterhin teilweise zu Ausweichverkehren kommt.

Der Ausbau des Knotens Trautenfels kann für die von den Gemeinden genannten Lkw-Ausweichverkehre Entlastung bringen. Eine Gesamtlösung ist aber nur gemeinsam mit den empfohlenen Maßnahmen auf der B320 – auch im Bereich Liezen – zu erzielen.

Ortsumfahrung Espang

Die Ortsdurchfahrt von Espang ist durch die enge Kurvenführung und die geringen Geschwindigkeiten wenig geeignet, überregionale Verkehre in guter Qualität abzuwickeln. Eine Ortsumfahrung kann den Verkehrsfluss verbessern. Ein Projekt soll gemeinsam mit den Planungen der ÖBB vorangetrieben werden.

Gestaltung von Ortszentren an Landesstraßen

Die Gestaltung von Ortszentren spielt eine gewichtige Rolle für die Aufenthaltsqualitäten in den Gemeinden und auch für touristische Nutzungen. Auch entlang von Landesstraßen sind Gestaltungselemente möglich und sinnvoll, vor allem dort, wo viele Begegnungen zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Pkw sowie durchmischte Nutzungen vorhanden sind. Bei geringen Verkehrsstärken ist der Bau von neuen Umfahrungen nicht zweckmäßig, hier sollten eher Straßen- und Betriebskonzepte in Kooperation mit dem Land entwickelt werden, die auf die lokalen Bedürfnisse eingehen und die Ortskerne aufwerten können. Das gilt insbesondere für Tourismusgemeinden wie Bad Aussee oder Admont, wo touristische Pkw-Verkehre, Lkw-Lieferverkehre und schmale Gehsteige oftmals ein Problem darstellen, auch für die Verkehrssicherheit.

Für weitere Straßenprojekte an Landesstraßen und Sanierungen wird auf das Bauprogramm des Landes Steiermark verwiesen. Die Prioritäten im Straßenbau orientieren sich an der Kategorisierung

des Landesstraßennetzes und an den Grundsätzen aus dem Erhaltungsmanagement der Landesstraßen (EMS).

LKW-Fahrverbote

Ziel ist, die durchgehenden Güterverkehre auf die Autobahnen zu verlagern. Im Bezirk Liezen bestehen derzeit diverse Fahrverbote für den Güterverkehr. Seitens der Region werden weitere LKW-Fahrverbote über 3,5 Tonnen entlang der B320, B114, B117, B25, sowie deren Ausweichrouten (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr) gefordert. Das Verkehrsressort erklärt sich bereit, die zuständige Behörde in der Prüfung weiterer LKW-Fahrverbote und der Errichtung von Abstell- und Kontrollplätzen zu unterstützen.

7.5 VERKEHRSSICHERHEIT

Der Bezirk Liezen war in jüngster Vergangenheit oftmals trauriger steirischer Spitzenreiter in der Anzahl der Verkehrstoten. Stark frequentierte Verkehrsachsen und ein hohes Aufkommen an touristischem Verkehr tragen das ihre zu diesen unerfreulichen Zahlen bei. Jedenfalls Grund genug, in einem gesonderten Handlungsfeld Maßnahmen zu setzen, um die Verkehrssicherheit im Bezirk zu erhöhen.

In dem **Steirischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020**²⁶ werden die Zielsetzungen des Landes und die Maßnahmen am Weg dorthin definiert. Während innerorts die hohen Absolutzahlen an Unfällen besonderer Aufmerksamkeit bedürfen, ist es im Freiland die Schwere der Unfälle. Auch das unterschiedliche Unfallrisiko nach Altersgruppen muss bei der Maßnahmensetzung Berücksichtigung finden, junge Menschen von 18-24 Jahren sind lt. Statistik überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt.

Das Zusammenwirken von drei Interventionsbereichen – Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und Legislative&Überwachung – soll die Verkehrssicherheit in der Steiermark erhöhen.

Abbildung 38: Verkehrssicherheitskampagne des Landes Steiermark



Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Landes und der Exekutive sollen im Bezirk Liezen weiterhin konsequent fortgeführt werden. Beispielsweise sind hierzu zu nennen:

- Konsequente Analyse und Sanierung von Unfallhäufungsstellen (z.B. Sanierung der Unfallhäufungsstellen bei Wörschach Ost und dem Kreuzung Trautenfels, sowie Evaluierung bereits sanierter Unfallhäufungsstellen)
- Verkehrssicherheitsaudits bei Bau-/Umbauprojekten bereits in der Planungsphase
- Entflechtung von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus, also RadfahrerInnen und Lkw-Verkehre (z.B. durch Ausbau von Begleitwegen an der B320)
- Landesweite Kampagnen zur Bewusstseinsbildung – mit Fokus auf den Haupt-Unfallursachen (z.B. Ablenkung, Geschwindigkeit, Alkohol)
- Prüfung von Leitschienenanierungen/der Installation von Leitschienenvorhängen auf beliebten Motorradstrecken

²⁶ Nachzulesen unter http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10615742_31718246/11d0f508/SVSP_Broschuere_FINAL_120615_web_.pdf

- Forcierung der Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten in sensiblen und unfallträchtigen Bereichen sowie von Schwerverkehrskontrollen (Ruhezeiten, Einhaltung von Fahrverböten, Ladungssicherheit etc.) insbesondere auf hochrangigen Landesstraßen

Neben diesen Maßnahmen können aber auch die Gemeinden des Bezirks wesentlich zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Maßnahmen, die die Region und die Gemeinden setzen können, sind beispielsweise:

- Sichere Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr innerhalb der Gemeinden schaffen bzw. ausbauen
- Saturday Nightline als Maßnahme der Region für eine besonders unfallgefährdete Gruppe weiter fortföhren und stärker bewerben bzw. die Integration in eine Mikro-ÖV Gesamtlösung prüfen
- Kooperation mit Kindergärten, Schulen und Fahrschulen für vertiefte, zielgruppenabgestimmte Bewusstseinsbildung (Ablenkung und Risikoverhalten, Gefahren von Selbstüberschätzung etc.). Bewusstseinsbildung auch bei Eltern zum Thema Risikoverhalten und Vorbildwirkung.
- Berücksichtigung der Verkehrssicherheit auch in der Öffentlichkeitsarbeit der Gemeinden (Anhalten vor Schutzwegen, gegenseitige Rücksichtnahme etc.)
- Einsatz mobiler Tempoanzeigen („Smiley-Anzeige“) zur Förderung der Geschwindigkeitseinschätzung. Entsprechende Anlagen werden vom Land auch temporär zur Verfügung gestellt.²⁷

Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern dieses Mobilitätsprogramms werden zusätzlich einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten – seien es rad- und fußgängerfreundliche Planungen innerhalb der Orte oder ein attraktiveres und dadurch auch besser in Anspruch genommenes Angebot im Öffentlichen Verkehr.

²⁷ <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/12437549/11160351/>

7.6 ABSTIMMUNG RAUMENTWICKLUNG – VERKEHRSENTWICKLUNG

Die **Siedlungsstruktur ist ein entscheidender Einflussfaktor** für die mögliche Verkehrserschließung und **das Mobilitätsverhalten** der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Kompakte Siedlungsstrukturen, d. h. insbesondere ausreichende bauliche Dichten und Nutzungsmischungen, sind notwendig, damit Öffentlicher Verkehr bestehen kann und Wege in kurzer Zeit auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dispers besiedelte Gebiete werden hingegen vorwiegend mit dem motorisierten Individualverkehr erschlossen – dadurch entsteht die vielfach beobachtete Autoabhängigkeit. Mit der örtlichen Raumplanung besitzen die Gemeinden ein Instrument, mit dem sie über die Gestaltung des Siedlungsraums das Mobilitätsverhalten und somit das künftige Verkehrsaufkommen beeinflussen können.

Das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 2010²⁸ formuliert in den Raumordnungsgrundsätzen (§ 3) das Ziel, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur unter anderem „nach dem Prinzip der gestreuten Schwerpunktbildung (dezentrale Konzentration)“, „von innen nach außen“, „durch Ausrichtung an der Infrastruktur“, „im Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel“ erfolgen soll. Außerdem sollen Energiespar- und Klimaschutzziele berücksichtigt werden.

Mit den ÖV-Güteklassen liegt nun eine österreichweite Datengrundlage vor, die unter anderem für die örtliche Raumplanung verwendet werden kann. In Zukunft soll bei der Flächenwidmungsplanung verstärkt darauf geachtet werden, dass neue Wohngebiete in erster Linie in den besser erschlossenen Gebieten mit höheren ÖV-Güteklassen und möglichst in verdichteter Form ausgewiesen werden. Das gilt auch für die Standortplanung für Betriebsgebiete. In den Gemeinden mit einer regionalen oder teilregionalen Zentrumsfunktion sollen für Standorte von Schulen und diversen öffentlichen und privaten Einrichtungen mit Kundenverkehr die gut erschlossenen Flächen klar bevorzugt werden. Dies stärkt kompakte Ortszentren und begünstigt aktive Mobilitätsformen wie Gehen und Radfahren.

Regionale Einrichtungen wie etwa das geplante Leitkrankenhaus sollen unbedingt an aus der gesamten Region gut erreichbaren ÖV-Knotenpunkten angesiedelt werden, um eine Erreichbarkeit auch abseits des Autos zu gewährleisten.

Unter dem Aspekt einer abgestimmten Raum- und Verkehrsentwicklung werden zusammenfassend folgende Maßnahmen empfohlen:

- Neuerschließungen von Wohn- und Betriebsgebieten im Umfeld hochrangiger ÖV-Angebote. Die ÖV-Güteklassen sollen dazu als Richtschnur und Hilfsmittel genutzt werden
- Aufwertung von kompakten Ortskernen und dem Umfeld von hochrangigen ÖV-Halten durch Verdichtungen und Bestandssanierungen
- Mitdenken von aktiven Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Radfahren) in allen Aspekten der örtlichen Raumplanung von Durchwegungen, über Nutzungsdurchmischung bis hin zur Straßenraumgestaltung

²⁸ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=2000069>

7.7 FUßGÄNGER- UND RADFAHRFREUNDLICHE PLANUNG

Für den Fuß- und Radverkehr sind im Wesentlichen die Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich zuständig. Maßnahmen entlang von Landesstraßen werden in Kooperation mit den zuständigen Abteilungen des Landes Steiermark geplant.

Fußverkehr

Mit den Örtlichen Entwicklungskonzepten und Flächenwidmungsplänen gibt es in den Gemeinden probate Instrumente, um bei Neuwidmungen von Siedlungs- und Betriebsgebieten Durchgängigkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu erzeugen. Die Gemeinden achten in ihrem eigenen Wirkungsbereich darauf, dass lokale Fuß- und Radwegenetze direkt, sicher und attraktiv ausgestaltet sind.

Die fußgängerfreundliche Gestaltung in den Gemeinden erfordert folgende Maßnahmen:

- Verkehrsberuhigung in den Ortskernen
- Sanierung kaputter Gehsteige und Straßen
- Attraktive Gestaltung in den Ortskernen durch Begegnungszonen u.ä.
- Eine Parkraumbewirtschaftung, die Potenziale für die Stärkung des Fußverkehrs öffnet

Alltagsradverkehr

Der Alltagsradverkehr unterscheidet sich wesentlich vom Freizeitradverkehr: er benötigt ein durchgängiges, leistungsfähiges Netz an Hauptradrouten mit Netzergänzungen und einer Feinverteilung in einem radfahrerfreundlichen Gemeindestraßennetz.

Zwischen dem Alltagsradverkehr und dem Freizeitradverkehr bestehen große Unterschiede, die sich auf die Planungsprinzipien auswirken. Der Alltagsverkehr betrifft Pendlerwege, Einkaufswege und private Erledigungsverkehre. Diese Wege sind meist auf Strecken mit weniger als 10 km Länge beschränkt.

Tabelle 6: Anforderungen von Alltags- und Freizeitradverkehr

zielerorientierter Alltagsverkehr	wegorientierter Freizeitverkehr
fährt zügig	fährt eher gemütlich
sucht Abkürzungen, wenn die Verkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
fährt eher Ziele im dicht bebauten Ortsgebiet an	fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebietes an
ist meist geübt	kann geübt oder ungeübt sein
fährt meist alleine	fährt alleine, mit der Familie oder in Gruppen
ist mindestens 10 Jahre alt	kann auch ein Kind im Vorschulalter sein
fährt auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit	fährt nur bei halbwegs schönem Wetter
bevorzugt Radverkehrsanlagen und Mischformen	bevorzugt selbstständig geführte Radwege
Wegweisung nur im übergeordneten Netz	Routenbeschilderung und Wegweisung
erfordert engmaschiges Netz	auf Hauptrouten gebündelt
Planungsangebot: Sicherheit und Direktheit Komfort und Attraktivität	Planungsangebot: Sicherheit, Erlebnis-, Erholungswert, Komfort und Attraktivität

Quelle: FSV, RVS 03.02.13

Im Gemeindestraßennetz sind die radfreundliche Gestaltung und vor allem die Verkehrsorganisation besonders wichtig. Das bedeutet eine flächige Verkehrsberuhigung bzw. ein niedriges Geschwindigkeitsniveau im Siedlungsgebiet, kurze Wege und Lückenschlüsse sowie geringe Schwerverkehrsanteile.

Für die in Abbildung 31 vorgeschlagenen Potenzialräume in der Region Liezen sollen daher innerhalb der nächsten fünf Jahre Radverkehrskonzepte mit Alltagsradnetzen geplant und umgesetzt werden. Dabei ist die gemeinsame, gemeindeübergreifende Planung besonders wichtig. Bei der Planung dieser Radrouten ist auf die Einbeziehung wichtiger Quellen und vor allem Ziele zu achten, das sind etwa große Arbeitsgebiete, Schulen und Freizeiteinrichtungen sowie die multimodalen Mobilitätsknoten.

Dabei sind folgende Planungsprinzipien zu beachten:

- **Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung.** Zwischen den wichtigen Quell- und Zielpunkten sind – orientiert an den sogenannten Wunschlinien – Radverkehrsverbindungen zu schaffen.
- **Etablierung von Netzen:** Die Benützung des Fahrrades ist von der Existenz von durchgängigen und sicheren Netzen abhängig. Lücken müssen geschlossen werden. Die Dichte des Radwegenetzes ist für die Nutzung entscheidend.

- Wie auch FußgängerInnen sind RadfahrerInnen im Alltagsverkehr sehr **umwegsensibel**. Umwege werden von RadfahrerInnen kaum angenommen.
- Bei der Etablierung von Radwegenetzen sind die **Bedürfnisse unterschiedlicher NutzerInnen** zu berücksichtigen. Das sind SchülerInnen, ältere Menschen und auch die steigende Zahl an RadfahrerInnen mit E-Bikes, bei welchen breitere Infrastrukturen immer wichtiger werden.

Auf Radschnell- und Hauptrouten sollte ein Überholen von langsameren RadfahrerInnen möglich sein, dazu sind immer entsprechende Breiten zur Verfügung zu stellen. Das betrifft auch die Begleitwege entlang der B320, bei denen zusätzlich auch auf den Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Rücksicht genommen werden muss.

Für den Freizeitradverkehr und den Tourismus ist das vorhandene Potential bei überregionalen Verbindungen wie den R7, den R15 als wichtige Verbindung zum Murradweg und den R19 weiter auszubauen. Das bedeutet auf diesen Routen durchgängige Verbindungen oder Alternativen für jene Abschnitte, wo aufgrund der Topografie ein Ausbau nicht realisierbar sein wird. Weiters wichtig bei diesen Routen sind Angebote hinsichtlich Fahrradmitnahme in Zug und Bus und das zur Verfügung stellen von E-Tankstellen an für Gäste relevanten Standorten. Für die übrigen Verbindungen sind Entwicklungsszenarien gemäß der Radverkehrsstrategie (S. 57) anzustellen, orientiert an den möglichen touristischen Potenzialen.

Soll der Radverkehr gefördert werden, werden neben dem Radverkehrskonzept und der Etablierung von Alltagsradrouten in den Gemeinden der Potenzialräume Radverkehrsbeauftragte vorgeschlagen.

7.8 MAßNAHMEN ZUM MOBILITÄTSMANAGEMENT

Bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität sind **Betriebe und auch Schulen ein bedeutender Partner**. Bestehende Förder- und Beratungsangebote helfen diesen Akteuren, Maßnahmen im Bereich der Mobilität ihrer MitarbeiterInnen zu setzen. Diese können von der Abstimmung von Schichtzeiten bzw. auch Schulbeginnzeiten für eine bessere Erschließbarkeit im ÖV über die Förderung von Fahrgemeinschaften bis hin zu Maßnahmen reichen, die die Nutzung etwa vom Fahrrad für den Arbeitsweg attraktiver machen (z.B. Abstellanlagen, Duschmöglichkeiten).

Die Region und die Gemeinden sollen Betriebe und Schulen einerseits dabei unterstützen, Fördermöglichkeiten für Beratungsprozesse und Mobilitätsmaßnahmen zu identifizieren, andererseits durch eine attraktive und sichere Anbindung im Fuß- und Radverkehr passende Rahmenbedingungen schaffen. Die besten und erfolgreichsten Maßnahmen werden nur im Zusammenspiel aller Akteure gesetzt.

In stark vom Tourismus geprägten Räumen, wie sie im Bezirk Liezen zu finden sind, spielen Tourismusbetriebe natürlich eine besondere Rolle, können doch über sie nicht nur die MitarbeiterInnen sondern auch die Gäste erreicht werden. Gerade in diesem Bereich gibt es eine Vielzahl an Eingriffsmöglichkeiten:

- Anreisealternativen abseits des Autos können durch die Region oder die Tourismusverbände aufbereitet und den Beherbergungsbetrieben zur Verfügung gestellt werden. Für die Websites der Betriebe kann ein leicht einzubindendes und prominent platziertes Plug-In für Mobilitätsinformation bereitgestellt werden. Neben der Information über die Anreise in die Region sollten diese Angebote auch gut aufbereitete Infos über die Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort bzw. in der Region umfassen.
- Die Entscheidung über das genutzte Verkehrsmittel fällt bei den Gästen lange vor der Anreise in die Region. Daher sollen sie neben oben beschriebenen leicht zugänglichen Informationsangeboten bereits vorab auch aktiv auf Anreisealternativen aufmerksam gemacht werden. Anreiseempfehlungen, die bereits mit der Buchungsbestätigung übermittelt werden, sind hierfür ein geeignetes Mittel.
- MitarbeiterInnen der Tourismusbetriebe sollen den Gästen fundierte Auskünfte vor allem zum Angebot im Öffentlichen Verkehr geben können. Neben Informationsmaterial sollte es hierfür auch entsprechende Schulungsangebote geben. Im Optimalfall kennen die MitarbeiterInnen das ÖV-Angebot in der Region und die Bedürfnisse autofrei reisender Gäste aus eigener Erfahrung (z.B. durch organisierte Probefahrten mit Gepäck im Öffentlichen Verkehr).
- Bei den wiederkehrenden Großereignissen in der Region von Nightrace über Schifflug Weltcup werden bereits gesonderte Anreisemöglichkeiten im Öffentlichen Verkehr geschaffen. Diese Angebote sollen konsequent weiterentwickelt und ihre Potenziale durch verstärkte Bewerbung und Information noch besser ausgeschöpft werden.

7.9 UNTERSTÜTZUNG DER ELEKTROMOBILITÄT

Im Radverkehr setzen sich die Vorzüge der Elektromobilität mehr und mehr durch, was sich in steigenden Verkaufszahlen widerspiegelt. Höhere Reichweiten und weniger Topografieempfindlichkeit in der Alltagsmobilität, die Chance neue Zielgruppen (etwa ältere Menschen) für das umweltfreundliche und gesunde Verkehrsmittel Fahrrad zu gewinnen und die Attraktivität für TouristInnen sind Gründe, warum die Gemeinden der Region die Nutzung des E-Bikes mit entsprechenden Rahmenbedingungen fördern sollten. Für eine zielgerichtete Förderung und Unterstützung der E-Bike-Nutzung werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Berücksichtigung der bei E-Bike-Nutzung gestellten Anforderungen an die Infrastruktur. Höhere Geschwindigkeiten erfordern eine andere Dimensionierung der Radinfrastruktur etwa in Hinblick auf die Breite von Radfahranlagen oder deren Kurvenradien. Höherer Wert der Fahrräder erfordert sichere Abstellmöglichkeiten – gerade bei multimodalen Knoten sollten auch abschließbare Bikeboxen zum Einsatz kommen.
- Durch Ausweitung der Einzugsbereiche bei E-Bike Nutzung werden gemeindegrenzübergreifende Konzepte für den Alltagsradverkehr noch sinnvoller. Insbesondere für die im Zielnetz Radverkehr vorgeschlagenen Potenzialräume sollten gemeinsame Überlegungen angestellt werden.
- Im touristischen Bereich können E-Bikes ein wesentlicher Baustein für die autofreie Mobilität vor Ort sein. Touristische Leihradangebote sollen unterstützt werden, sei es auch nur durch die Unterstützung von Betrieben in der Antragsstellung für bestehende Förderschienen wie z.B. klimaaktiv mobil Tourismus.

E-Carsharing Angebote oder der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Fuhrpark der Gemeinden kann das Thema nachhaltige Mobilität in der Region sichtbar machen und ein Beitrag zur Bewusstseinsbildung sein. Car-Sharing Angebote können für Gäste auch ein weiteres Puzzlestück für einen Urlaub ohne eigenen Pkw sein. Gerade für TouristInnen, die mit Elektrofahrzeugen anreisen, ist auch eine entsprechende Ladeinfrastruktur insbesondere bei den Beherbergungsbetrieben notwendig.

8 ANHANG

8.1 AUSBAUSTANDARDS FÜR LANDESSTRASSEN

Siehe Folgeseiten

Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *

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 Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz
Straßen-Typ	Schnellstraße oder Autostraße	Vorrangstraße, Autostraße anstreben	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 _{zul} [km/h]	100	100 (50-70 im Bereich von Knoten)		80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)		
mittlere betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80		50-70	50-60	40-50
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleicher	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung		Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz		baulich getrennter Radweg		Radweg oder Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen	Radweg, Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen oder

* Die Qualitätsanforderungen für die Landesstraßenkategorien sind als Zielqualitäten zu verstehen. Allenfalls werden in den einzelnen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) für einzelne Landesstraßenabschnitte davon abweichende
 ** Insbesondere bei autobahnparallelen Straßenabschnitten kann lt. Erhaltungsmanagement-Straße (EMS) eine höhere Kategorie erforderlich sein.
 *** für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zufahrten erfolgen sollen, oder für jene, die im jeweils gültigen regionalen Mobilitätsplan (RMP) in dafür festgelegten Straßenabschnitten liegen, sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Aufschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *

		Ortsgebiet				
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungsfunktion		durchleiten, verbinden	verbinden	verbinden	verbinden, erschließen	erschließen
Querschnitt		4-streifig	2- bis 4-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*	30-50	
Busverkehr		Busbucht; Mischverkehr	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur oder Mischverkehr	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staufähndung in Busspuren	Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr
Straßenbahnverkehr		selbstständiger Gleiskörper	selbstständiger Gleiskörper anstreben	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staufähndung auf selbstständigem Gleiskörper		

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

8.2 ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1: Bezirk Liezen – Lage im Raum	6
Abbildung 2: Die Gemeinden des Bezirks Liezen.....	7
Abbildung 3: Bezirk Liezen – Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen	8
Abbildung 4: Gemeinden im Bezirk Liezen – Ausgangslage Bevölkerung 2015	9
Abbildung 5: Gemeinden Bezirk Liezen - Bevölkerungsprognose 2015 – 2030	9
Abbildung 6: Leitbetriebe / größere Betriebe (ab ca. 50 Beschäftigte).....	11
Abbildung 7: Tourismusverbände des Bezirks und Gemeinden nach Nächtigungszahlen 2012.....	12
Abbildung 8: Touristische Nächtigungen im Bezirk Liezen (in Mio)	12
Abbildung 9: Bezirk Liezen – Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck (werktags)	13
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl im Bezirk Liezen und in der Steiermark gesamt (werktags)	14
Abbildung 11: Bezirk Liezen – Wegeanteil nach Distanzklassen (werktags)	14
Abbildung 12: Pendlerströme aus den Gemeinden des Bezirks Liezen (steirische Ziele)	15
Abbildung 13: Bezirk Liezen – Abfahrten je Haltestelle an schulfreien Werktagen	17
Abbildung 14: Bezirk Liezen – Verkehrsstärken (gesamt) auf Landes- und Bundesstraßen 2014 ...	19
Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsstärken (DTV) an ausgewählten Zählstellen.....	20
Abbildung 16: Bezirk Liezen – Schwerverkehrsanteile auf Landes- und Bundesstraßen (2014).....	21
Abbildung 17: Bezirk Liezen – Radwege und Bike&Ride Anlagen	23
Abbildung 18: Bezirk Liezen – Verunglückte bei Verkehrsunfällen nach Verletzungsschwere	24
Abbildung 19: Unfallraten Bezirk Liezen und Steiermark gesamt – Verkehrstote je 100.000 EW ...	24
Abbildung 20: RVK Liezen 2006 – Leitbild motorisierter Individualverkehr	25
Abbildung 21: RVK Liezen 2006 – Leitbild Öffentlicher Verkehr	26
Abbildung 22: Fragebogenauswertung Region Liezen „Themenwolke“	28
Abbildung 23: Fragebogenauswertung: Einschätzung der Erreichbarkeit	29
Abbildung 24: Themen bestehender und geplanter Verkehrsstudien und –konzepte	29
Abbildung 25: Fragebogenauswertung: Verkehrspolitische Ansichten.....	30
Abbildung 26: Fragebogenauswertung: Relevanz unterschiedlicher Mobilitätsleitsätze	31
Abbildung 27: Siedlungskerne im Bezirk Liezen und Mindestangebot gem. ÖV-Mindeststandards	37
Abbildung 28: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklassen für das Fahrplanjahr 2016.....	38
Abbildung 29: Bevölkerungsanteile nach ÖV-Güteklassen auf Gemeindeebene 2016.....	39
Abbildung 30: Stellenwert der Ziele und Schwerpunkte für die Mobilität im Bezirk Liezen	47
Abbildung 31: Kategorisierung Radverkehr	49
Abbildung 32: Zielangebot Schienenpersonenverkehr Bezirk Liezen.....	50
Abbildung 33: Kategorisierung Angebot RegioBus	52
Abbildung 34: Kategorisierung des Landesstraßennetzes im Bezirk Liezen.....	54
Abbildung 35: Bahnhof Hohenems – multimodaler Knoten und Gestaltung des Umfelds.....	58
Abbildung 36: Beispiel aus der Studie „Mobilitätsverknüpfung Vorarlberg“	59
Abbildung 37: Busbahnhof Liezen – Beispiel für gute Ausstattung einer Haltestelle	60
Abbildung 38: Verkehrssicherheitskampagne des Landes Steiermark.....	65

Tabelle 1: Kennzahlen Pendlerverkehr 2015 – Top 5 Gemeinden	16
Tabelle 2: Nachfrageunabhängige Mindeststandards der Erschließung im Öffentlichen Verkehr ..	36
Tabelle 3: Verkehrs-/mobilitätsrelevante Ziele und Projekte im Regionalen Leitbild Liezen 2014+45	
Tabelle 4: Angestrebtes Bedienungs niveau im RegioBus-Verkehr (Kurse pro Richtung).....	51
Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale von Knoten und Haltestellen	60
Tabelle 6: Anforderungen von Alltags- und Freizeitradverkehr	69

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at