

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Liezen

Kurzfassung

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: Kurzfassung des Endberichts
Datum: November 2018

INHALT

INHALT	3
1 DER WEG ZUM MOBILITÄTSPLAN	4
1.1 Einleitung und Aufgaben	4
1.2 Grundlagen des RMP	4
1.2.1 Eckdaten der Bestandsanalyse	4
1.2.2 Berücksichtigung von bestehenden Konzepten und Strategien.....	5
1.2.3 Entwicklungstendenzen und Trends.....	5
2 ZIELE DES MOBILITÄTSPLANS LIEZEN.....	6
3 NETZKATEGORISIERUNGEN	7
3.1 Fuss- und Radverkehr	7
3.2 Öffentlicher Verkehr	9
3.3 Strasseninfrastruktur	12
4 HANDLUNGSFELDER.....	14
4.1 Hochwertige ÖV-Achsen.....	14
4.2 Multimodale Mobilitätsknoten.....	15
4.3 Mikro-ÖV – Sicherung der Grundversorgung	16
4.4 Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Achsen	16
4.5 Verkehrssicherheit.....	19
4.6 Abstimmung Raumentwicklung – Verkehrsentwicklung.....	20
4.7 Fußgänger- und radfahrfreundliche Planung	21
4.8 Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement.....	22
4.9 Unterstützung der Elektromobilität	23

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.

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

1.2 GRUNDLAGEN DES RMP

1.2.1 Eckdaten der Bestandsanalyse

- prognostizierter Bevölkerungsrückgang in der Region Liezen bis 2030 um minus 5 % bzw. bis 2050 um -13 %
- eine Zunahme der älteren Bevölkerung ist zu erwarten
- über 55% der Erwerbstätigen arbeiten außerhalb ihrer Wohnsitzgemeinde; die stärksten Pendlerströme gibt es im Raum Liezen, das mit über 4.000 EinpendlerInnen auch das Hauptziel der PendlerInnen ist
- steigende Tourismuszahlen sowohl in der Sommer- als auch in der Wintersaison
- 70% aller Wege werden mit dem Pkw-zurückgelegt, Die Anteile der Fußwege, Wege mit dem Fahrrad und mit Bus und Bahn liegen unter dem Landesdurchschnitt
- Jeder zweite Weg in der Region ist unter 5km lang und wäre somit für den Radverkehr gut geeignet.
- Die B320 mit durchschnittlich 18.000 Kfz täglich ist die meistbefahrene Straße abseits der A9 und verzeichnet Zuwächse insbesondere im Raum um Liezen. Zuwachsraten gibt es auch an „Ausweichstrecken“ für die B320 wie die L740 und L741. Die Schwerverkehrsanteile auf der B320 und auf den Ausweichstrecken stagnieren bzw. sind teilweise rückläufig.
- Die Verkehrsunfallraten in der Region Liezen liegen im Landesschnitt, es gibt aber einen höheren Anteil an tödlichen Unfällen. Es gibt keine lokalen Schwerpunkte, allerdings sind die B320 selbst und „Motorradstrecken“ im Westen des Bezirks insgesamt auffällig.

1.2.2 Berücksichtigung von bestehenden Konzepten und Strategien

Folgende Grundlagen, Konzepte und Strategien sind in den Regionalen Mobilitätsplan Liezen eingeflossen:

- das regionale Verkehrskonzept (RVK) Liezen 2006
- die TEN-Netze mit dem Ziel der Aufnahme der Tauern-Pyhrn/Schober-Achse (TPSA) in das TEN-T Kernnetz
- das Zielnetz 2025+, die Ausbaustrategie des Bundes für die Autobahn- und Schnellstraßen sowie für die Schieneninfrastruktur
- die #mission2030, die neue österreichische Klima- und Energiestrategie
- die österreichweiten ÖV-Mindeststandards und ÖV-Güteklassen
- das Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
- die Mikro-ÖV Strategie, die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 und die Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030
- das Regionale Leitbild Liezen 2014+ und das Regionale Entwicklungsprogramm

1.2.3 Entwicklungstendenzen und Trends

Aus den Grundlagen und den Analysen lassen sich folgende Entwicklungstendenzen und Trends ableiten:

- Die demographische Entwicklung (Bevölkerungsrückgang, Alterung) erfordert neue Mobilitätsangebote und neue Möglichkeiten in der Finanzierung (sinkende SchülerInnenzahlen).
- Neue Ansprüche an das Wohnumfeld, aber auch ein neues Freizeitverhalten und das Anreizeverhalten der TouristInnen verändert sich (z.B. haben in Großstädten immer mehr Menschen kein eigenes Auto mehr).
- Die Klimakrise wird spürbar und erfordert rasch konkrete Maßnahme und Anpassungsstrategien.
- Gewisse Entwicklungen stoßen an ihre Grenzen: Kapazitätsengpässe treffen auf Budgetrestriktionen, die Erhaltung von Straßen wird immer wichtiger und resultiert österreichweit in einer Strategie „Erhaltung vor Ausbau“.
- Die Auswirkungen der Digitalisierung und der Automatisierung sind noch nicht prognostizierbar, aber das Mobilitätssystem muss flexibel reagieren können.

2 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.

3 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 aus dem Regionalen 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.

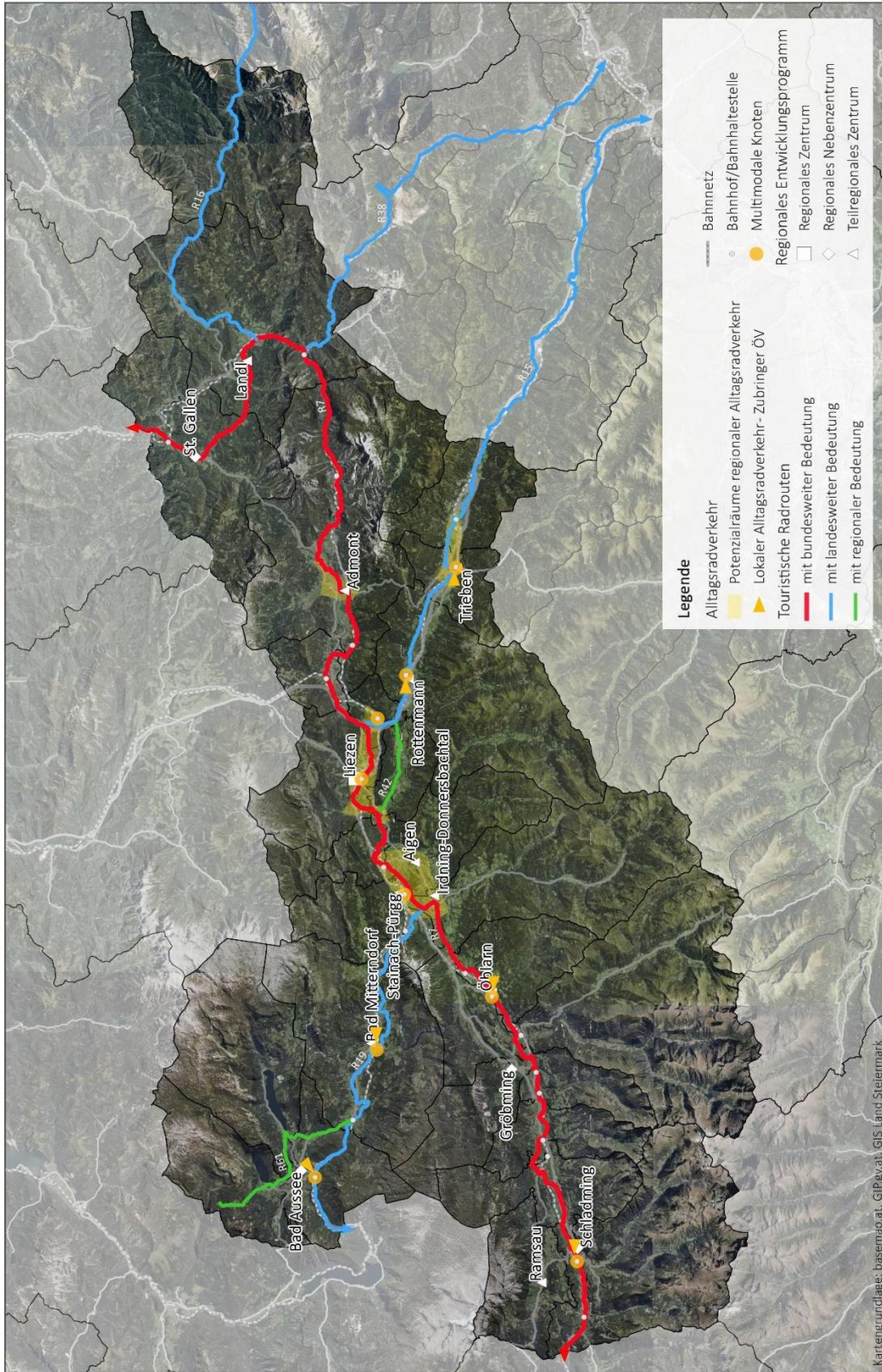
3.1 FUSS- UND RADVERKEHR

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 bezirksweite 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. Die Radverkehrsstrategie Steiermark empfiehlt, für diese 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.

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 1: Kategorisierung Radverkehr



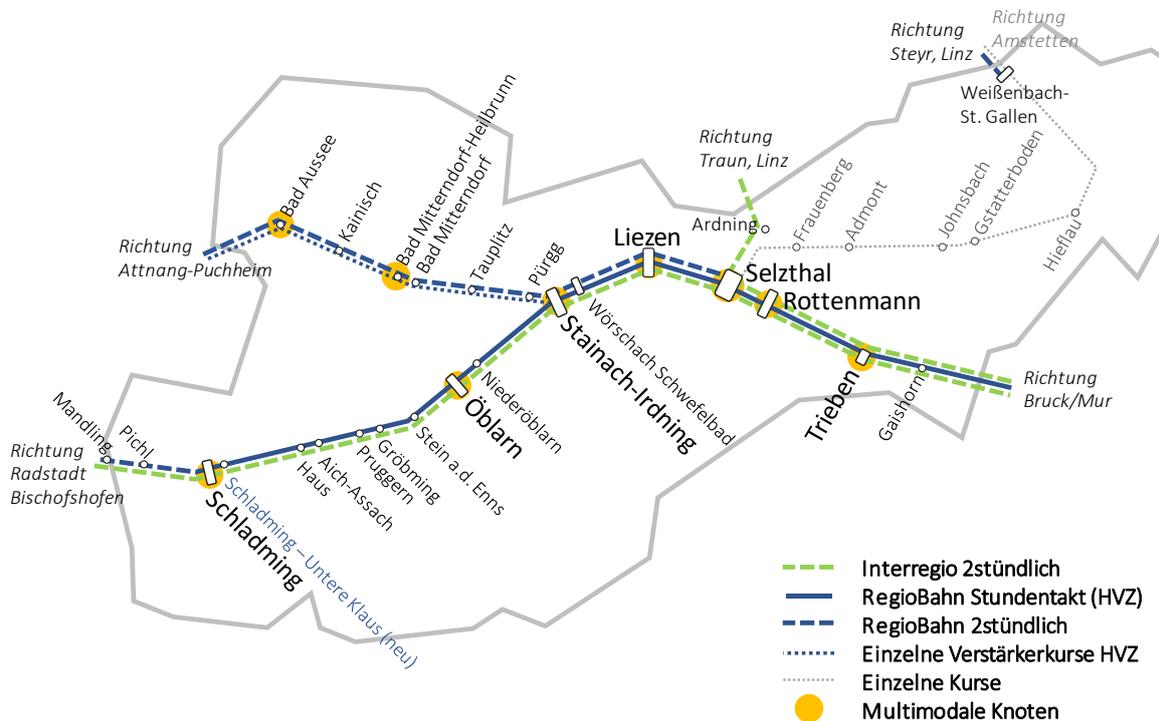
3.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Rückgrat der ÖV-Erschließung in weiten Teilen des Bezirks ist die Bahn. Durch die österreichweite Neuorganisation des Fernverkehrs mit Fertigstellung der Koralmstrecke (voraussichtlich im Dezember 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.

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 Öblarn, wo ebenfalls ein Interregio-Halt vorgesehene ist, erfahren somit eine deutliche Aufwertung durch das künftige Bahnangebot. Dies gilt auch für das Ausseerland, das künftig direkt an das regionale Zentrum Liezen angebunden ist.

Abbildung 2: 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 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.), die für Siedlungskerne über 500 EW Mindestanzahlen an werktäglichen Kursen vorgeben sind.

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 zugeschniderten Angebote.

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

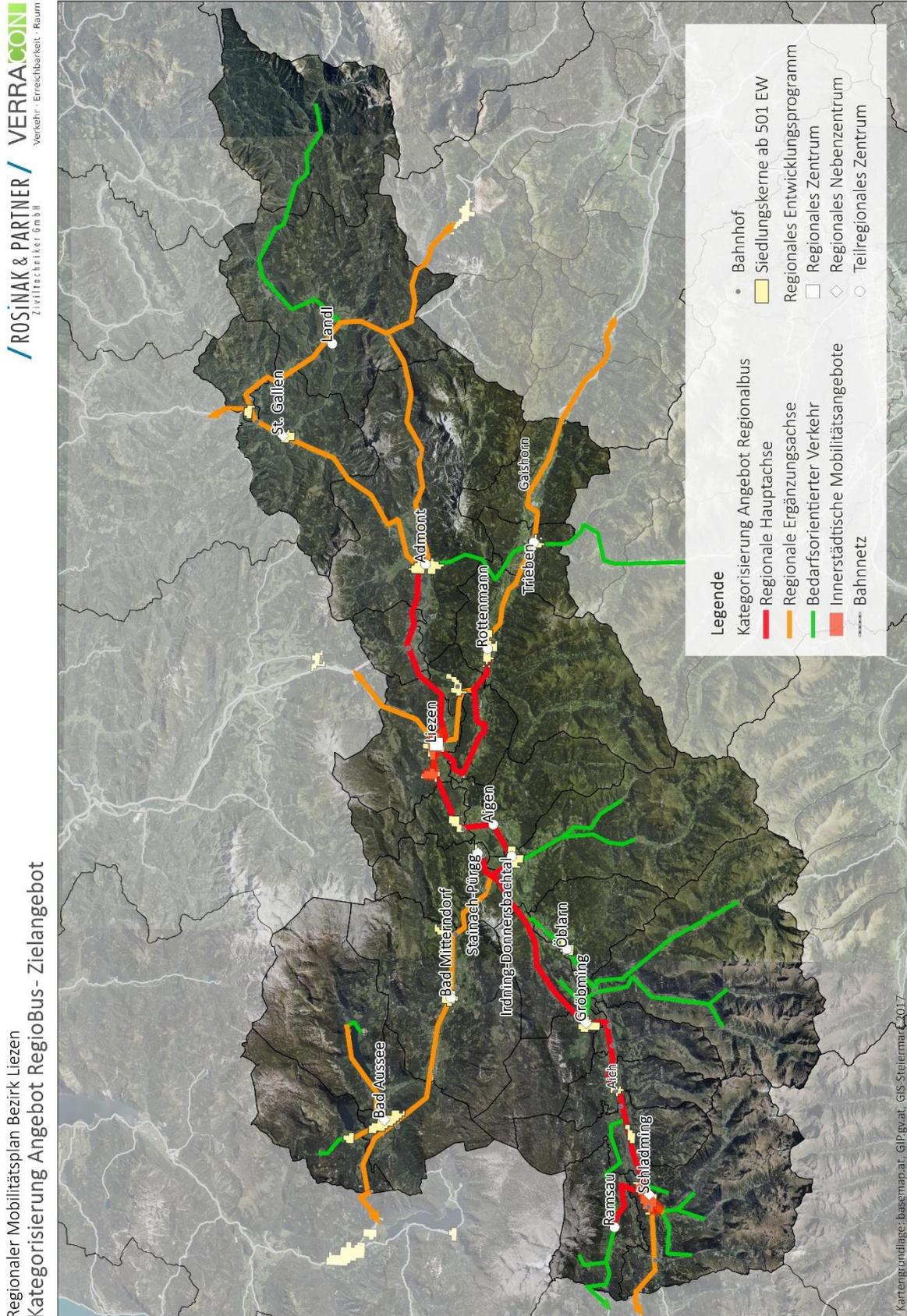
Tabelle 1: Angestrebtes Bedienungsniveau im RegioBus-Verkehr (Kurse pro Richtung)

Kategorie		Werktag	Samstag	Sonntag/ Feiertag
Suburbane Achse		20	15	8
Regionale Hauptachse		10	8	5
Regionale Ergänzungssachse		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 Ergänzungssachsen. 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 Bedienungsniveau nach der Nachfrage.

Abbildung 3: Kategorisierung Angebot RegioBus



3.3 STRASSENINFRASTRUKTUR

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

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

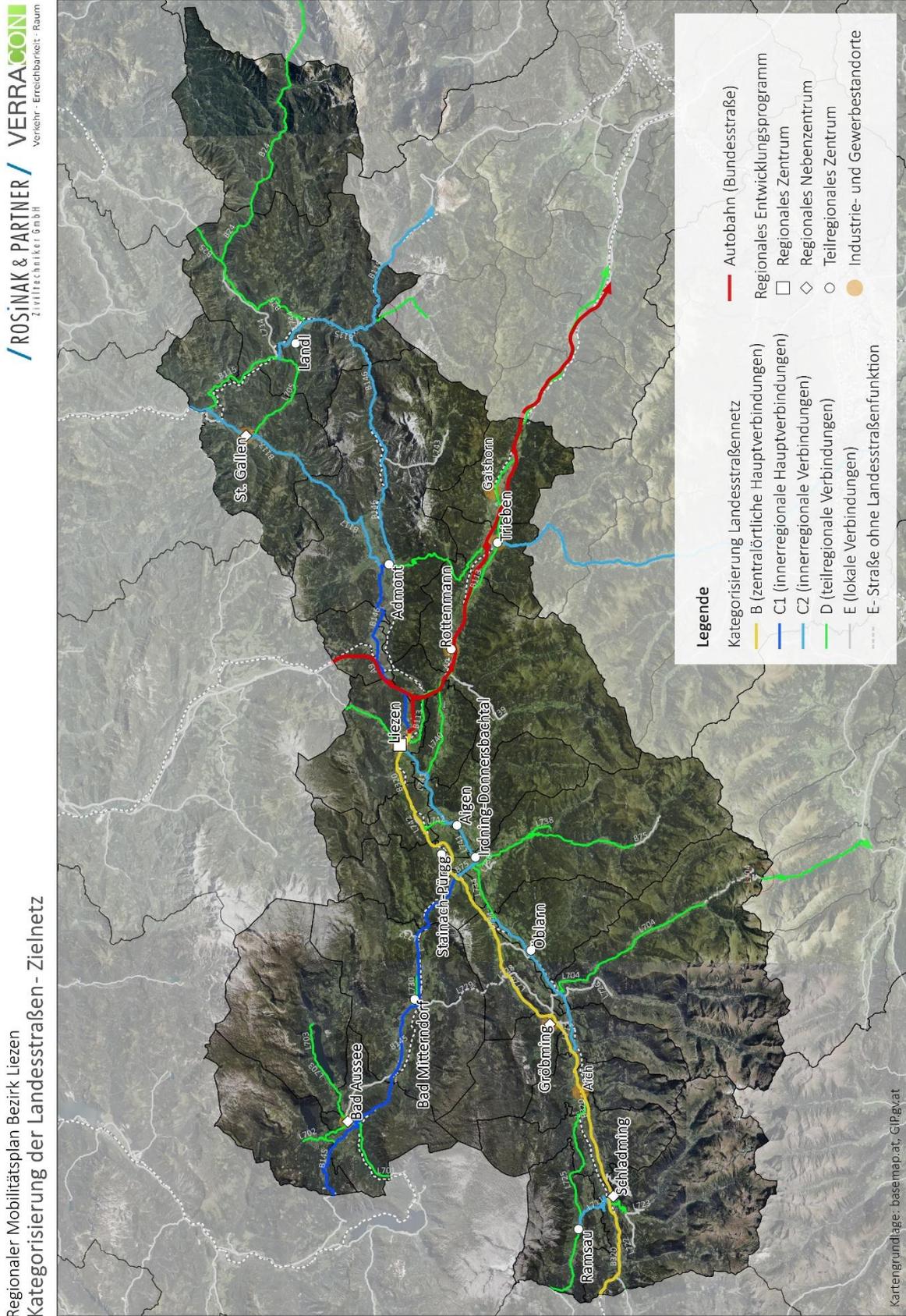
Bereits im letzten regionalen Verkehrskonzept wurde eine vergleichbare Einordnung vorgenommen, die nun entsprechend heutiger Rahmenbedingungen und geänderter Planungsziele aktualisiert wurde.

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 bzw. sind bereits dazu verordnet. Straßen der Kategorie B sind die höchstrangigen Landesstraßen, die zur Anbindung der regionalen Zentralräume an die Kernstädte dienen. Die Kategorien C1, C2 und D haben regionale oder teilregionale Verbindungs- und Erschließungsfunktion. 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. 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 in ihrem gesamten Verlauf sowie die B146 zwischen Liezen und der Einmündung der L713 in Admont.

Abbildung 4: Kategorisierung des Landesstraßennetzes im Bezirk Liezen



4 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.

4.1 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
- Schaffung von multimodalen Mobilitätsknoten mit optimaler Verknüpfung aller Verkehrsmittel (siehe Handlungsfeld 4.2)
- Attraktivierung der Bahnhofsumfelder, Verbesserung der Anbindung an innerörtliche Fuß- und Radwegenetze (siehe Handlungsfeld 0) und Siedlungsentwicklung in Bereichen mit guter ÖV-Anbindung (siehe Handlungsfeld 4.6)

Im **RegioBus-Verkehr** stehen bis zur großangelegten Fahrplanumstellung im Bahnverkehr noch Ausschreibungen in allen Teilregionen des Bezirks an. Hier sollen bereits Vorarbeiten für ein optimal auf die künftigen Bahnangebote abgestimmtes Busangebot geleistet werden. Dabei soll folgenden Grundsätzen gefolgt werden:

- 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
- 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.

4.2 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 werden 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.

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.

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. Bahnstationen sind jedenfalls mit entsprechenden Bike & Ride- sowie Park & Ride-Anlagen auszurüsten.

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

4.3 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.

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.
- 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. Durch eine abgestimmte Zubringerfunktion können der Öffentliche Verkehr als Gesamtsystem gestärkt und Angebote langfristig abgesichert werden.

4.4 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 die am stärksten befahrene Landesstraße (18.000 Kfz/24h). 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 festgelegt¹. 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.

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 soll langfristig gesichert bleiben.

Da zwischen Liezen und Stainach die Umsetzung einer Autostraße am Bestand nicht möglich und die Neubautrasse mittelfristig nicht realisierbar ist, wäre 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.

¹ http://www.politik.steiermark.at/cms/dokumente/12703542_121400860/51c96024/LReg_Ennstal_Massnahmen_181130_11_final.pdf

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 der Kreuzung 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

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.

4.5 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**² 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.

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
- 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
- Forcierung der Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverböten in sensiblen und unfallträchtigen Bereichen sowie von Schwerverkehrskontrollen 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

² http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10615742_31718246/11d0f508/SVSP_Broschuere_FI-NAL_120615_web_.pdf

- 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.³

4.6 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.

In Zukunft soll bei der Flächenwidmungsplanung verstärkt darauf geachtet werden, dass neue Wohngebiete in erster Linie in den besser erschlossenen Gebieten (ÖV-Güteklassen als österreichweite Grundlage) 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 ohne Auto zu gewährleisten.

³ <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/12437549/11160351/>

4.7 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

Radverkehr

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

Für die 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 der 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. 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 den Freizeitradverkehr und den Tourismus sind die überregionalen Verbindungen entsprechend der vorhandenen Potenziale weiter auszubauen. Das bedeutet für diese Routen möglichst durchgängige Verbindungen oder Alternativen für jene Abschnitte, wo aufgrund der Topografie ein Ausbau nicht realisierbar sein wird. Weiters sind bei diesen Routen Angebote wichtig hinsichtlich Fahrradmitnahme in Zug und Bus und das zur Verfügung stellen von E-Tankstellen an für Gäste relevanten Standorten.

Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs sollen in den Gemeinden der Potenzialräume im Rahmen der Radverkehrskonzepte neben der Etablierung von Alltagsradrouten auch Radverkehrsbeauftragte etabliert werden, die sich um die Angelegenheiten des Radverkehrs kümmern.

4.8 MAßNAHMEN ZUM MOBILITÄTSMANAGEMENT

Bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität sind **Betriebe und auch Schulen bedeutende Partner**. Bestehende Förder- und Beratungsangebote helfen diesen Akteuren, Maßnahmen im Bereich der Mobilität ihrer MitarbeiterInnen bzw. Auszubildenden zu setzen. Diese können von der Abstimmung von Schichtzeiten und 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, Duschkmöglichkeiten).

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:

- Angebote für autofreie Anreisealternativen und innerregionale Mobilität können durch die Region oder die Tourismusverbände aufbereitet und den Beherbergungsbetrieben zur Verfügung gestellt werden.
- 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. Reiseempfehlungen, 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.

4.9 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.
- 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 Förderschiene 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.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at