NACHHALTIGER MOBILITÄTSPLAN DER FUNKTIONALEN STADTREGION WEIZ

ENDBERICHT | März 2020

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

Nachhaltiger Mobilitätsplan der funktionalen Stadtregion (FUA) Weiz

Bearbeitung:

Anna-Sophie Klamminger MSc

DI Günther Rettensteiner

Regionalis Verkehrsplanung und Regionalentwicklung e. U.
Wastiangasse 1/I - 8010 Graz, Austria
Telefon: +43 (0) 316 / 811 614 - 22
Fax: +43 (0) 316 / 811 614 - 5
email: office@regionalis.at
UID: ATU47670907, FN: 349382y

www.regionalis.at

MITGLIED DES FACHVERBANDES

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT 6

VORWORT 7

1. ZUSAMMENFASSUNG 8

2. AUSGANGSLAGE 12

3. ERSTELLUNG DES SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (nachhaltiger Mobilitätsplan – SUMP) 15

3.1. SUMP – Meilensteine 16

3.2. Interessensgruppen – Stakeholder 17

3.3. Einbeziehung der Zielgruppen 19

3.4. Information der Öffentlichkeit 20

4. STATUS-QUO ANALYSE 21

4.1. Demografie 22

4.2. Umwelt 31

4.3. Mobilität 33

4.3.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV) 34

4.3.2. Öffentlicher Verkehr 36

4.3.3. Radverkehr 38

4.4. SWOT-Analyse 39

5. DIE VERKEHRSVISION: MOBIL IN WEIZ 2030 42

5.1. ZIELSETZUNG 44

5.2. INDIKATOREN 48

6. MAßNAHMENPAKETE 51

6.1. AUSWAHL DER MAßNAHMEN 52

6.2. BEITRAG DER MAßNAHMEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE 53

6.3. VERANTWORTLICHKEITEN, KOSTEN UND FINANZIERUNGSQUELLEN 58

7. STIMMUNGSBILDER – INFORMATION DER STAKEHOLDER 60

7.1. Stimmungsbild I - Politik 61

7.2. Stimmungsbild II - Verwaltung 64

7.3. Stimmungsbild III - Industrie 66

8. PILOTAKTION 68

8.1. Einleitung 69

8.2. Wesentliche Ergebnisse 71

9. EXTENDED SUMMARY IN ENGLISH 74

10. Quellenverzeichnis 77

Anhang 78

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Die unterzeichnete Absichtserklärung - BürgermeisterInnenkonferenz 2018 (Quelle: Umweltbüro Weiz) 11

Abbildung 2: Lage der Stadtregion Weiz 13

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte der FUA-Gemeinden (Quelle: GIS-Steiermark, Daten aus 2016) 23

Abbildung 4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung 2017 - 2030 in % (Quelle: Landesentwicklung Steiermark, 2020) 25

Abbildung 5: Verkehrsstromanalyse für die FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2020) 28

Abbildung 6: Schulstandorte in den Gemeinden der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, 2020) 30

Abbildung 7: Feinstaubkonzentration an der Luftgütemessstation Weiz Bahnhof (2017 - 2019, Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Land Steiermark, 2020) 31

Abbildung 8: Modal Split der FUA im Referenzjahr 2016 (Quelle: eigene Darstellung) 33

Abbildung 9: Jährliches durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen (L+B) in der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS Steiermark) 35

Abbildung 10: Öffentlicher Verkehr und Radrouten in der FUA 37

Abbildung 11: Optionale Erweiterungsfläche für einen Mobilitätshub im Süden von Weiz (Quelle: eigene Bearbeitung, mit Daten von basemap.at) 46

Abbildung 12: PKW okkupieren derzeit auch für Fußgänger vorgesehene Flächen (Quelle: eigene Aufnahme) 47

Abbildung 13: Modal Split der Kontrollbefragung 2020, Angabe in % (Quelle: eigene Darstellung) 49

Abbildung 14: Modal Split nach Umsetzung der Maßnahmen und Verhaltensänderung der Bevölkerung (Quelle: eigene Darstellung) 50

Abbildung 15: Überdachung der Haltestelle Weiz Zentrum (© Verbund Linie/Lamm) 54

Abbildung 16: Online-Ansicht der neuen Mobilitätsplattform Weiz (Quelle: Mobilitätsplattform Weiz) 56

Abbildung 17: Agenda der Interessensgruppen -Konferenz 2019 (Quelle: eigene Darstellung) 57

Abbildung 18: Einzugsbereiche der Bahnhaltestellen in Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at) 70

Abbildung 18: Modal Split der Stadtregion Weiz 2016 (Quelle: eigene Bearbeitung auf Grundlage der Mobilitätsbefragung 2016) 74

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Meilensteine Smart Commuting 16

Tabelle 2: Einbindung der Interessensgruppen in das Projekt Smart Commuting 18

Tabelle 3: Einbindung der Zielgruppen in das Projekt Smart Commuting 19

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden der FUA (Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2020) 22

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen 2016-2019 (Quelle: Statistik Austria) 24

Tabelle 6:Anzahl der Erwerbstätigen, Arbeitsstätten und Beschäftigten 2017 in der FUA (Quelle: Statistik Austria und Landesstatistik Steiermark, 2020) 26

Tabelle 7: Quell-Ziel-Matrix der PendlerInnen in der FUA (Quelle: Pendlerstatistik Statistik Austria, Zugriff: 06.02.2020) 27

Tabelle 8: Entwicklung der SchülerInnenzahlen in der FUA (Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2018) 29

Tabelle 9: Schülerpendler/innen und Schüler/innen am Schulstandort (Quelle: Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2016) 29

Tabelle 10: Treibhausgasemissionen (in t CO_2-Äquivalent/a) (Quelle: Abart-Heriszt et. al., 2018) 32

Tabelle 11: Entwicklung des JDTV 2007-2014 des übergeordneten Straßennetzes der FUA (Quelle: GIS Steiermark) 34

Tabelle 12: Kfz-Dichte im Bezirk Weiz - keine Daten für einzelne FUA-Gemeinden vorhanden (Quelle: Landesstatistik Steiermark) 34

Tabelle 13: Öffentlicher Verkehr – Bus und Bahn, Daten zu Anbietern, Linien, Haltestellen und Fahrgastzahlen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2019) 36

Tabelle 14: Länge der Radwege im Gemeindegebiet der FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, 2019) 38

Tabelle 15: Übersicht über die gewählten Prioritäten für umweltfreundliches Pendeln 44

Tabelle 16:Prioritäten und die darauf abgestimmten Ziele 48

Tabelle 17: Bewertung und Auswahl der Maßnahmen nach ihrem Einfluss auf die übergeordneten Ziele und Indikatoren 52

Tabelle 18: Kosten pro Einheit / Maßnahme auf 5 Jahre Umsetzungszeitraum 58

Tabelle 19: Zusammenfassung des Potenzials bei MitarbeiterInnen und SchülerInnen aus dem Bahnkorridor (Quelle: eigene Darstellung, 2020) 72

Tabelle 18: List of measures for short-term implementation 76

VORWORT

Mobilität ist mittlerweile zu einem Grundbedürfnis vieler Menschen geworden und aus dem Leben kaum noch wegzudenken. Um die Anforderungen an die Mobilität bestmöglich zu bewältigen, ist eine integrale Verkehrspolitik gefordert. Wir alle wollen unsere täglichen Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit mit möglichst geringem Aufwand an Zeit, Geld und Ressourcen erledigen.

In der Vergangenheit war unser Mobilitätsverhalten sehr stark auf das eigene Auto fokussiert. Es zeigt sich aber, dass uns die Verwendung des eigenen Autos nicht unbedingt mobiler gemacht hat, dafür aber mit vielen Nachteilen wie Staus, gesundheitlichen Schäden, Verschwendung von Ressourcen und Kosten verbunden ist. Unsere Gesellschaft unterliegt einem Wandel und viele jüngere, urbane Teile der Bevölkerung besitzen gar kein Auto mehr. Mobilität bedeutet für sie einfach von A nach B zu kommen und dafür jede mögliche Mobilitätsform zu nutzen. Das ist auch die große Chance für den „Öffentlichen Verkehr“. Aus diesem Grund war die neue Stadtbahn auch ein zentraler Punkt unseres Projekts SmartCommuting. Ziel war es durch verschiedene Aktionen mehr Menschen auf den Zug zu bringen, aber auch andere sanfte Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu stärken. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens kann nur durch eine Änderung des Verhaltens jedes Einzelnen von uns erfolgreich sein! Dieser Mobilitätsplan mit den angesprochenen Maßnahmen soll die Grundlage für die Schaffung eines optimalen und nachhaltigen Mobilitätsangebots sein.

Barbara Kulmer

Referentin für Umwelt und Energie

VORWORT

Die immer stärker notwendige Alternative zu Verkehrsstaus, Lärm und Abgasen sind der Ausbau der Rad- und Gehwege, des öffentlichen S-Bahn- und Busverkehrs und der eMobility auf zwei und auf vier Rädern. Gerade wir als Stadt Weiz unternehmen derzeit sehr viel um die tägliche Verkehrsbelastung durch die sinnvolle Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel besser in den Griff zu bekommen.

Schon seit Jahren arbeiten wir intensiv daran, die Menschen dazu anzuregen, in der Stadt mehr zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Mit der Initiative „Radregion Weiz“ als Teil der „Radverkehrsstrategie 2025“ des Landes Steiermark wollen wir einen starken zusätzlichen Impuls setzen, wie die Alltagsnutzung des Fahrrades in Weiz massiv gestärkt werden kann. In Kooperation mit unseren Umlandgemeinden versuchen wir das bereits bestehende Radwegenetz über die Gemeindegrenzen hinweg mittels erweiterter, sinnvoller Streckenführungen ausweiten. Auch setzen wir Impulse, um den Weizerinnen und Weizern eine leistungsfähige Radinfrastruktur anbieten zu können. Als ganzjährig Rad fahrender Bürgermeister ist es mein persönliches Ziel, unsere Stadt zur Radmetropole der Oststeiermark zu machen.

Neben dem Schwerpunkt Radfahren und dem massiven Ausbau von Gehwegen sieht unser Mobilitätskonzept für die Stadt Weiz auch die sinnvolle und möglichst umweltorientierte Nutzung von Straße und Schiene vor. Mit der bereits erfolgten Ausweitung des Personenverkehrs auf der Schiene bis in den Norden unserer Stadt steht uns in Weiz ein weiteres öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Parallel dazu soll die Fertigstellung der Weizer Ortsdurchfahrt den Menschen unserer Stadt, aber auch unseren florierenden Wirtschaftsbetrieben, spätestens ab 2022 ein zeitgemäßes sowie vor allem möglichst staufreies und den fließenden Verkehr förderndes Infrastrukturangebot bieten.

Erwin Eggenreich

Bürgermeister der Stadt Weiz

1. ZUSAMMENFASSUNG

Im Herbst 2016 hat die Stadt Weiz zusammen mit den Gemeinden der Stadtregion die Teilnahme an SmartCommuting beschlossen. Über Koordination des Büros für Umwelt und Mobilität der Stadt Weiz wurde diese Initiative in die umfassende "Mobilitätsstrategie der Stadt Weiz" eingebunden.

Die Verkehrssituation der Stadtregion Weiz ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV, insbesondere auch bei den PendlerInnen. Über 80% der Erwerbspendlerinnen und –pendler aus den Umlandgemeinden und ca. 40% der Schulpendlerinnen und -pendler der 11. – 13. Schulstufe fahren mit dem eigenen Auto in die Stadt. Das Ergebnis sind eine hohe Umweltbelastung sowie eine Belastung für die BewohnerInnen und Gäste der Stadt Weiz.

Daher lautet das **zentrale Ziel** der Stadtregion Weiz im Rahmen von Smart Commuting:

Erhöhung des Anteils nachhaltiger Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Nutzung des Öffentlichen Verkehrs) am Modal Split bei den Pendlerinnen und Pendlern.

In den Jahren 2018 und 2019 wurde eine **Strategie für den nachhaltigen Mobilitätsplan / Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)** entwickelt, die auf den laufenden Aktivitäten in der Stadtregion aufbaut. Im Mittelpunkt stehen die weitere Erhöhung der Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen, Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung bei den wichtigsten Zielgruppen sowie die Verbesserung der Information und Kommunikation.
Die Strategie wurde im Rahmen von

- Sitzungen mit dem Verkehrsbeirat der Stadt Weiz,
- Sitzungen mit der stadtregionalen Arbeitsgruppe (Radstrategie),
- Workshops und Bürgermeisterkonferenzen 2018 und 2019

diskutiert und abgestimmt. Es wurde beschlossen, die ambitionierten Ziele aus dem Programm CHESTNUT im Wesentlichen beizubehalten:

- bis zum Jahr 2030 soll der Anteil der mit dem eigenen Auto zur Arbeit pendelnden Menschen von durchschnittlich ca. 70% auf 35% halbiert werden.
- Gleichzeitig soll der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen von derzeit je ca.10% auf je ca. 20% verdoppelt werden, der Anteil der ÖV-NutzerInnen soll von ca. 3% auf 20% erhöht werden.

Diese optimistischen Ziele sind Teil einer **Vision für das zukünftige Mobilitätsverhalten** in der Stadtregion Weiz. Damit soll vor allem die Innenstadt von Weiz spürbar vom Autoverkehr entlastet werden. Frei werdende Flächen im öffentlichen Raum (Straßen, Plätze) sollen für aktive Mobilitätsarten attraktiviert werden, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird gestärkt.

Wichtige Maßnahmen und Aktivitäten wurden bereits eingeleitet:

- Seit 2019 fährt die verlängerte Regionalbahn im Stundentakt vom bisherigen Endpunkt Bahnhof Weiz über Weiz Zentrum zum neuen Endpunkt Weiz Nord.

- Seit Sommer 2019 wurde das Angebot auf den Regionalbuslinien, die von der Region in die Stadt Weiz fahren, deutlich verbessert.
- Ebenfalls 2019 wurde eine Radverkehrsstrategie für die Stadtregion Weiz beschlossen, die ab 2020 umgesetzt werden wird und eine wesentliche Verbesserung für die Nutzung des Fahrrades für Alltagswege bringen wird.
- In bestehenden und zukünftigen Umsteigeknoten und Mobilitäts-Hubs (Weiz Süd, Weiz Zentrum, Weiz Nord) erfolgt der Umstieg zwischen den Verkehrsarten, dort werden auch Leihräder zur Verwendung für die letzte Meile zur Verfügung gestellt.

Ergänzend beinhaltet die Smart Commuting Strategie

  - die Verbesserung der Infrastruktur an Bushaltestellen,
  - die Attraktivierung der Zugangswege zu den Haltestellen,
  - die Durchführung bewusstseinsbildender Maßnahmen in den Schulen sowie
  - die Einrichtung eines One-Stop-Mobility-Shop mit allen Informationen und Angeboten rund um nachhaltige Mobilitätsformen.

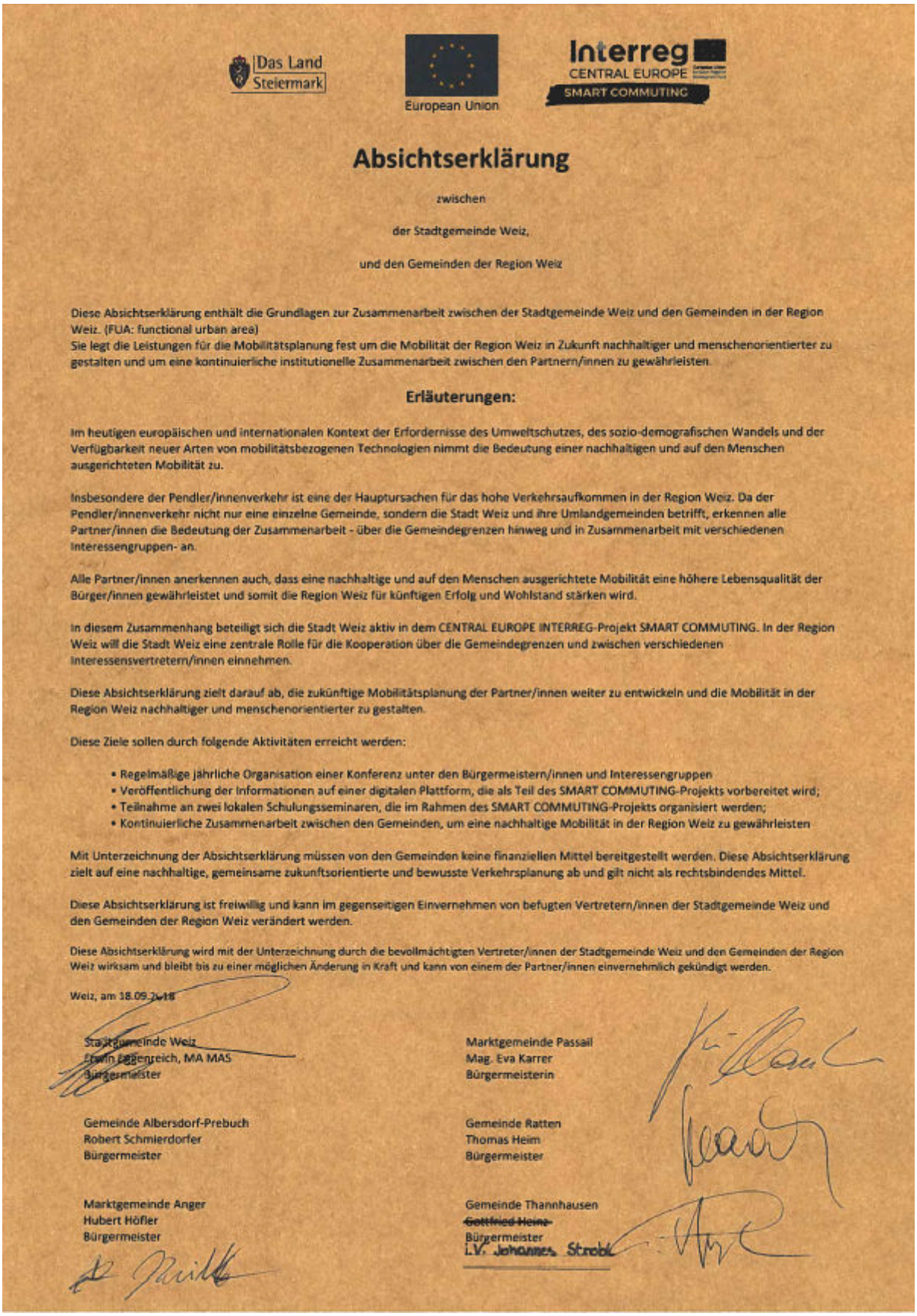
Um die Nutzung der neuen Bahn durch die Stadt Weiz zu erhöhen, beschäftigt sich die Pilotaktion (**Pilot Action)** mit den potenziellen Nutzergruppen und deren exakten Bedürfnissen.

Um die effektivsten Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zu ermitteln, erfolgte eine vergleichende Bewertung der Wirkungen anhand einer “long list” von Maßnahmen. Die am besten bewerteten Maßnahmen wurden mit den Interessensgruppen (Stakeholdern) der Region für eine Umsetzung vorbereitet. Dabei wurden die Zuständigkeit, der Zeitplan, eine Kostenschätzung und eine mögliche Finanzierung je Maßnahmen dargestellt.

Im April 2020 erfolgt der Start zur Umsetzung ergänzender Maßnahmen im Rahmen der dritten Konferenz mit den Interessensgruppen. Die stadtregionale Arbeitsgruppe wird sich zu diesem Anlass auch formal konstituieren und in Zukunft die Projektplanung und -umsetzung laufend begleiten. Das Monitoring über die weitere Abwicklung übernimmt das Büro für Umwelt und Mobilität der Stadt Weiz. Die Entwicklung des Verkehrsverhaltens wird anhand einfacher Kenngrößen dokumentiert, wenn erforderlich werden auch Maßnahmenanpassungen vorgeschlagen.

Der SUMP im Rahmen von Smart Commuting richtet sich speziell an die PendlerInnen. Die Ergebnisse sollen in **einen umfassenden SUMP für die Stadtregion Weiz** einfließen, mit dem in den kommenden Jahren eine Gesamtstrategie für die Mobilität in der Stadtregion in Zusammenarbeit mit allen Interessensgruppen und der Öffentlichkeit entwickelt und dargestellt werden soll.

Eine erste Zwischenevaluierung ist für 2025 vorgesehen, im Jahr 2030 erfolgt die Evaluierung des Gesamtprogramms für die PendlerInnen in der Region.



Das Land Steiermark

European Union

Interreg CENTRAL EUROPE SMART COMMUTING

Absichtserklärung

zwischen

der Stadtgemeinde Weiz,

und den Gemeinden der Region Weiz

Diese Absichtserklärung enthält die Grundlagen zur Zusammenarbeit zwischen der Stadtgemeinde Weiz und den Gemeinden in der Region Weiz. (FUA: functional urban area)
Sie legt die Leistungen für die Mobilitätsplanung fest um die Mobilität der Region Weiz in Zukunft nachhaltiger und menschenorientierter zu gestalten und um eine kontinuierliche institutionelle Zusammenarbeit zwischen den Partnern/innen zu gewährleisten.

Erläuterungen:

Im heutigen europäischen und internationalen Kontext der Erfordernisse des Umweltschutzes, des sozio-demografischen Wandels und der Verfügbarkeit neuer Arten von mobilitätsbezogenen Technologien nimmt die Bedeutung einer nachhaltigen und auf den Menschen ausgerichteten Mobilität zu.

Insbesondere der Pendler/innenverkehr ist eine der Hauptursachen für das hohe Verkehrsaufkommen in der Region Weiz. Da der Pendler/innenverkehr nicht nur eine einzelne Gemeinde, sondern die Stadt Weiz und ihre Umlandgemeinden betrifft, erkennen alle Partner/innen die Bedeutung der Zusammenarbeit - über die Gemeindegrenzen hinweg und in Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen- an.

Alle Partner/innen anerkennen auch, dass eine nachhaltige und auf den Menschen ausgerichtete Mobilität eine höhere Lebensqualität der Bürger/innen gewährleistet und somit die Region Weiz für künftigen Erfolg und Wohlstand stärken wird.

In diesem Zusammenhang beteiligt sich die Stadt Weiz aktiv in dem CENTRAL EUROPE INTERREG-Projekt SMART COMMUTING. In der Region Weiz will die Stadt Weiz eine zentrale Rolle für die Kooperation über die Gemeindegrenzen und zwischen verschiedenen Interessensvertretern/innen einnehmen.

Diese Absichtserklärung zielt darauf ab, die zukünftige Mobilitätsplanung der Partner/innen weiter zu entwickeln und die Mobilität in der Region Weiz nachhaltiger und menschenorientierter zu gestalten.

Diese Ziele sollen durch folgende Aktivitäten erreicht werden:

- Regelmäßige jährliche Organisation einer Konferenz unter den Bürgermeistern/innen und Interessengruppen
- Veröffentlichung der Informationen auf einer digitalen Plattform, die als Teil des SMART COMMUTING-Projekts vorbereitet wird;
- Teilnahme an zwei lokalen Schulungsseminaren, die im Rahmen des SMART COMMUTING-Projekts organisiert werden;
- Kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, um eine nachhaltige Mobilität in der Region Weiz zu gewährleisten

Mit Unterzeichnung der Absichtserklärung müssen von den Gemeinden keine finanziellen Mittel bereitgestellt werden. Diese Absichtserklärung zielt auf eine nachhaltige, gemeinsame zukunftsorientierte und bewusste Verkehrsplanung ab und gilt nicht als rechtsbindendes Mittel.

Diese Absichtserklärung ist freiwillig und kann im gegenseitigen Einvernehmen von befugten Vertretern/innen der Stadtgemeinde Weiz und den Gemeinden der Region Weiz verändert werden.

Diese Absichtserklärung wird mit der Unterzeichnung durch die bevollmächtigten Vertreter/innen der Stadtgemeinde Weiz und den Gemeinden der Region Weiz wirksam und bleibt bis zu einer möglichen Änderung in Kraft und kann von einem der Partner/innen einvernehmlich gekündigt werden.

Weiz, am 18.09.2018

Stadtgemeinde Weiz
Erwin Eggenreich, MA MAS
Bürgermeister

Marktgemeinde Passail
Mag. Eva Karrer
Bürgermeisterin

Gemeinde Albersdorf-Prebuch
Robert Schmierdorfer
Bürgermeister

Gemeinde Ratten
Thomas Heim
Bürgermeister

Marktgemeinde Anger
Hubert Höfler
Bürgermeister

Gemeinde Thannhausen
~~Gottfried Heine~~
Bürgermeister
i.V. Johannes Strobl

Abbildung 1: Die unterzeichnete Absichtserklärung - BürgermeisterInnenkonferenz 2018 (Quelle: Umweltbüro Weiz)

2. AUSGANGSLAGE

Die Bezirkshauptstadt Weiz in der Oststeiermark verfügt über wichtige zentralörtliche Einrichtungen (Behörden, Krankenhaus, etc.), ist Arbeitsplatzzentrum, wichtiger Schulstandort und Einkaufsstadt. **Die Folge dieser Multifunktionalität ist ein hohes Verkehrsaufkommen**, bei dem der private PKW eine zentrale Rolle bei der Erledigung der Wege spielt. 80% der Erwerbspendlerinnen und -pendler sowie über 40% der Schülerinnen und Schüler der 11. bis 13. Schulstufe fahren mit dem eigenen Auto zur Arbeit bzw. in die Schule.

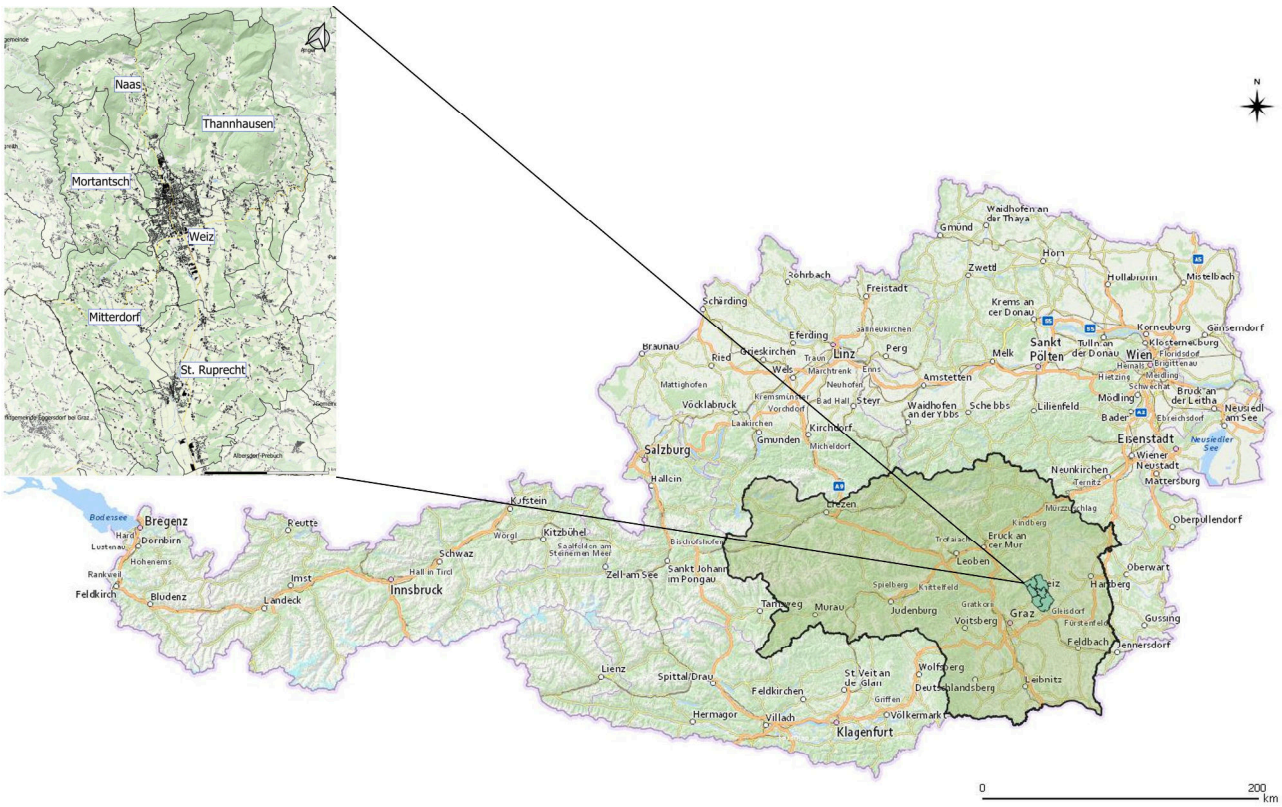


Abbildung 2: Lage der Stadtregion Weiz

Die Partner in der Stadtregion Weiz setzen sich zum **Ziel, den Anteil nachhaltiger Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Radfahren, Bus und Bahn benützen) für die Wege zur Arbeit oder in die Schule wesentlich zu erhöhen** und gleichzeitig den Anteil der PKW-Fahrten zu reduzieren. Eine wichtige Motivation ist die bereits realisierte Verlängerung des Bahnlinie S31 vom jetzigen Bahnhof über Weiz Zentrum bis nach Weiz Nord. Die verstärkte Nutzung dieses attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels steht daher im Zentrum der Pilotaktion.

“Smart Commuting" gehört zu der Themengruppe "CO2-arm", einer der vier Themenkategorien von Interreg Central Europe. Gesucht werden neue Lösungen, um im Kontext von Mitteleuropa intelligente Pendel- und Mobilitätsarten zu verbreiten und zu unterstützen, wobei man sich auf Beispielstädte als Fallstudien bezieht. Der ökologische Umgang mit Pendeln bedeutet nicht nur die Qualität der Städte im Alltag zu verbessern, sondern auch die CO2-Emissionen effizient zu verringern. Die Arbeit an diesem Thema stellt eine entscheidende Chance dar, nachhaltigere Städte mit einer höheren Lebensqualität, aus urbaner und ökologischer Sicht, zu entwickeln.

Die Erarbeitung des SUMP für die Stadtregion Weiz erfolgte in laufender Abstimmung mit den wichtigsten Interessensgruppen der Region. Es wurde ein Maßnahmenprogramm erstellt, das in den kommenden Jahren umgesetzt wird und gemeinsam mit den vielen bereits bisher realisierten Projekten und Maßnahmen zu einer deutlichen Veränderung des Modal Split bei den PendlerInnen weg vom privaten PKW hin zur verstärkten Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen führen wird.

Um die gewünschte Verlagerung beim Modal Split zu erreichen, sind im Aktionsplan bis 2030 Maßnahmen zu folgenden **übergeordneten Prioritäten** bezogen auf das Pendeln definiert:

- Förderung aktiver Mobilitätsarten
- Weitere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- Förderung multimodaler Mobilität
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf das unbedingt erforderliche Maß
- Bewusstseinsförderung in Richtung eines umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens
- Förderung der „Stadt der kurzen Wege“
- Förderung einer Siedlungsentwicklung, die die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen begünstigt

Die Implementierung und Umsetzung der Maßnahmen wird laufend von einer **stadtregionalen Arbeitsgruppe Mobilität** begleitet, die sich zumindest zweimal jährlich treffen wird, um die gemeinsamen Aktivitäten abzustimmen und voranzutreiben.

Der vorliegende SUMP legt den Fokus auf die PendlerInnenmobilität. Die Mobilität von Gütern wird in diesem SUMP nicht behandelt.

3. ERSTELLUNG DES SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (nachhaltiger Mobilitätsplan - SUMP)

Im Herbst 2016 haben die Gemeinden der Stadtregion beschlossen sich am Projekt „Smart Commuting“ im Rahmen von Interreg Central Europe zu beteiligen. Mit der Koordination und dem Management des Projektes wurde das Umweltbüro der Stadtgemeinde Weiz beauftragt. Ein weiterer Auftrag für die Unterstützung bei der Projektabwicklung sowie für die Erstellung des SUMP wurde dem Büro „regionalis“ in Graz erteilt.

Der im Rahmen von Smart Commuting ausgearbeitete SUMP baut bewusst auf den bisherigen Aktivitäten und die bisherige Vernetzung innerhalb der Stadtregion auf und verbindet die vielen vorhandenen Ansätze mit neuen Initiativen zu einer ganzheitlichen nachhaltigen Mobilitätsstrategie für Pendlerinnen und Pendler, die täglich in der Stadtregion Weiz unterwegs sind.

3.1. SUMP – Meilensteine

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Meilensteine der Arbeit an Smart Commuting für die FUA Weiz zusammengestellt:

Meilenstein	Datum
Entscheidung der Stadtregion Weiz zur Teilnahme an Smart Commuting	Herbst 2016
Aufbau der Koordinationsstruktur (Arbeitsgruppe Mobilität)	Frühjahr 2018
SWOT - Analyse	Frühjahr 2018
Erste Interessensgruppen-Konferenz (Fachseminar + Bürgermeisterkonferenz)	18.09.2018
Unterzeichnung der Absichtserklärung durch die Partner in der FUA	18.09.2018
Bürgermeisterkonferenz	15.02.2019
Festlegung der Prioritäten und der messbaren Ziele	Frühjahr 2019
Entwicklung der Maßnahmenpakete	Sommer 2019
Zweite Interessensgruppen-Konferenz (Fachseminar + Bürgermeisterkonferenz)	17.09.2019
Ausarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans	bis März 2020
Dritte Interessensgruppen-Konferenz (Fachseminar + Bürgermeisterkonferenz)	21.04.2020
Durchführung der Pilotaktion	bis Mai 2020
in Planung: Vierte Interessensgruppen-Konferenz	Mobilitätswoche 2020

Tabelle 1: Meilensteine Smart Commuting

3.2. Interessensgruppen – Stakeholder

Die Interessensgruppen werden in vier Gruppen eingeteilt:

Gruppe A: Politik und Verwaltung

- BürgermeisterInnen der sechs Stadtregionsgemeinden Weiz, St. Ruprecht, Naas, Mitterdorf, Mortantsch und Thannhausen
- VerkehrsreferentInnen der sechs Gemeinden
- Umweltbüro der Stadt Weiz

Gruppe B: Große Arbeitgeber und Schulen

- VertreterInnen sieben großer Betriebe in Weiz (Siemens – Generator Step-Up-Transformer, Magna Presstec, Moosdorfer – Knill Gruppe, Lieb Gruppe, Weitzer Parkett, Andritz Hydro und Elin Motoren)
- Schulleitungen der drei großen Schulen des Bundesschulzentrums und des BG/BRG Weiz

Gruppe C: Verkehrsorganisation und Verkehrsunternehmen

- Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16
- Verkehrsverbund Steiermark GmbH
- Steiermarkbahn
- ÖBB-Postbus
- Taxi Temmel

Gruppe D: Interessensverbände, NGOs, regionale Agenturen

- Stadtmarketing Weiz
- Tourismusverband Weiz
- Energieregion Weiz-Gleisdorf
- Jugendzentrum Area 52
- Lebenshilfe Weiz

Die folgende Tabelle zeigt die Form der Einbindung der unterschiedlichen Interessensgruppen:

Aktivität	Einbindung			
	Gruppe A	Gruppe B	Gruppe C	Gruppe D
Stadtregionale Arbeitsgruppe	✓		✓	
Bürgermeisterkonferenz	✓			
Fachkonferenz	✓	✓	✓	✓
Workshops			✓	✓
Schulungen		✓		
Befragungen		✓		
Interviews	✓	✓	✓	

Gruppe A: Politik und Verwaltung
Gruppe B: Große Arbeitgeber und Schulen
Gruppe C: Verkehrsorganisation, Verkehrsunternehmen
Gruppe D: Interessensverbände, NGOs, Agenturen

Tabelle 2: Einbindung der Interessensgruppen in das Projekt Smart Commuting

Bei der Befragung konnte auf eine umfassende Erhebung aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen werden, die im Rahmen von CHESTNUT unter den Arbeits- und SchulpendlerInnen durchgeführt wurde.

Im Jänner 2020 wurde eine Kontrollbefragung in einer kleineren Stichprobe durchgeführt, um mögliche kurzfristige Veränderungen im Mobilitätsverhalten dokumentieren zu können.

Interviews mit VertreterInnen der wichtigen Interessensgruppen wurden einmal am Beginn der Analyse sowie ein zweites Mal vor Fertigstellung des SUMP durchgeführt. Die zweite Interviewserie diente vor allem zur Kontrolle und allfälligen Anpassung der SUMP-Strategie.

3.3. Einbeziehung der Zielgruppen

Die Adressaten der Maßnahmen können in folgende drei Gruppen gegliedert werden:

- Zielgruppe 1: (Schicht-) ArbeiterInnen in der Industrie
- Zielgruppe 2: Angestellte in Industrie und Gewerbe
- Zielgruppe 3: SchülerInnen des Bundesschulzentrums

Es wurde versucht, die Zielgruppen von Beginn an über das Projekt zu informieren und im Rahmen von unterschiedlichen Aktivitäten einzubeziehen.

Die folgende Tabelle zeigt die Einbindung der drei wesentlichen Zielgruppen in den Prozess von Smart Commuting:

Aktivität	**Einbindung**		
	Zielgruppe 1	Zielgruppe 2	Zielgruppe 3
Fachkonferenz (Einbindung von VertreterInnen der Zielgruppe)	✓	✓	✓
Workshops, Schulungen			✓
Befragungen analog und online	✓	✓	✓
Interviews		✓	

Zielgruppe 1: (Schicht-) ArbeiterInnen in der Industrie
Zielgruppe 2: Angestellte in Industrie und Gewerbe
Zielgruppe 3: SchülerInnen des Bundesschulzentrums

Tabelle 3: Einbindung der Zielgruppen in das Projekt Smart Commuting

Die Bewusstseinsbildung mit eigenen Schulungen wurde fokussiert auf die Zielgruppe 3, da bei der jungen Zielgruppe die nachhaltigsten Verhaltensänderungen zu erwarten sind.

3.4. Information der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit hatte während der gesamten Laufzeit des Projektes die Möglichkeit, sich im Rahmen folgender Veranstaltungen und Medien über das Projekt „Smart Commuting“ sowie den Stand der Maßnahmenumsetzung zu informieren:

- Jährlich im Zuge der in der Mobilitätswoche stattfindenden öffentlich zugänglichen Fachkonferenz
- Mobilitäts-Plattform der Stadt Weiz im Internet
- Image-Broschüre in analoger und digitaler Form

Durch die im Rahmen des Projektes aufgebaute dauerhafte Struktur wird die Öffentlichkeit auch in den Folgejahren zumindest einmal jährlich zu einer Fachkonferenz eingeladen. Die wichtigsten Inhalte und Maßnahmenfortschritte können auch in Zukunft über die Mobilitäts-Plattform der Stadt Weiz eingesehen werden.

4. STATUS-QUO ANALYSE

4.1. Demografie

Die Gemeinden der FUA bilden eine funktionale urbane Region – wobei allein Weiz von der Definition als „urban“ bezeichnet werden kann. Der überwiegende Anteil der Bevölkerung lebt im ländlichen Raum – die OECD definiert ländliche Gemeinden durch eine Bevölkerungsdichte von <150 Einwohnern/qm [Move on Green, S. 7, 2014]. Für die FUA Weiz bedeutet das Folgendes:

- Weiz: 664 (urban)
- Thannhausen: 72 (ländlich)
- St. Ruprecht: 129 (ländlich)
- Naas: 66 (ländlich)
- Mitterdorf: 98 (ländlich)
- Mortantsch: 124 (ländlich)

Die folgende Tabelle bildet die Bevölkerungsentwicklung der sechs Gemeinden im Projekt Smart Commuting ab. Bis auf Naas und Thannhausen gibt es in allen Gemeinden ein stetiges Bevölkerungswachstum, das laut ÖROK-Prognose bis 2030 anhalten soll (siehe Abbildung 4).

	2019	2018	2017	2016	2015
Weiz	11 701	11 627	11 508	11 431	11 316
Naas	1 371	1 377	1 357	1 394	1 419
Thannhausen	2 439	2 429	2 448	2 404	2 376
Mortantsch	2 162	2 182	2 117	2 116	2 081
Mitterdorf a. d. Raab	2 100	2 056	2 060	2 073	2 078
St. Ruprecht	5 323	5 300	5 260	5 098	4 969
FUA total	**25 096**	**24 971**	**24 750**	**24 516**	**24 239**

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden der FUA (Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2020)

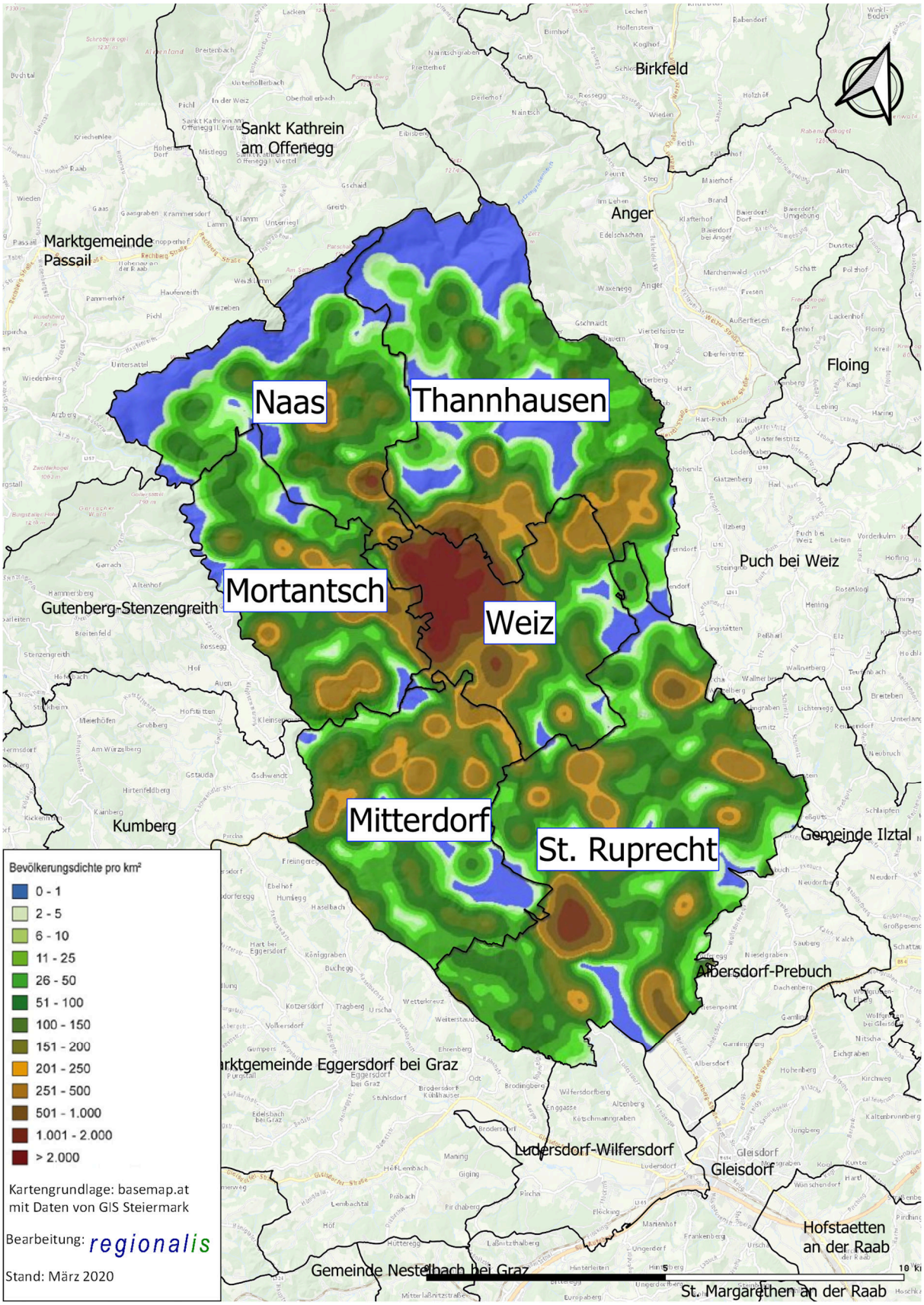


Abbildung 3: Bevölkerungsdichte der FUA-Gemeinden (Quelle: GIS-Steiermark, Daten aus 2016)

Die in Abbildung 3 dargestellte Bevölkerungsdichte untermalt den urbanen Charakter von Weiz. Die Bevölkerungsdichte nimmt gegen Norden ab, was an der Topographie des Gebietes liegt. Richtung Süden gibt es einige etwas dichter bevölkerte Siedlungen, das Zentrum von St. Ruprecht ist – genau wie Weiz – sehr dicht besiedelt.

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen, abgebildet in Tabelle 5, sieht man ein stetiges Wachstum der Bevölkerung über 65 Jahren, während bei den Personen im erwerbsfähigen Alter ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist. Die Bevölkerungsgruppe der unter 15-Jährigen weist ebenso ein stetiges Wachstum auf.

	2019			2018			2017			2016		
	<15	15-64	>65	<15	15-64	>65	<15	15-64	>65	<15	15-64	>65
Weiz	1 544	7 680	2 477	1 511	7 660	2 456	1 490	7 598	2 420	1 451	7 583	2 397
Naas	197	950	224	204	956	217	202	944	211	213	966	215
Thannhausen	374	1 584	481	376	1 582	471	381	1 625	442	373	1 607	424
Mortantsch	388	1 382	392	384	1 417	381	354	1 400	363	352	1 401	363
Mitterdorf a. d. Raab	328	1 398	374	312	1 382	362	309	1 389	362	315	1 402	356
St. Ruprecht	889	3 605	829	877	3 615	808	869	3 592	799	817	3 517	764
FUA total	**3 720**	**16 599**	**4 777**	**3 664**	**16 612**	**4 695**	**3 605**	**16 548**	**4 597**	**3 521**	**16 476**	**4 519**

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen 2016-2019 (Quelle: Statistik Austria)

Als letzter demographischer Indikator wird die Wachstumsprognose der Bevölkerung herangezogen. Diese zeigt für Naas ein Wachstum im Gegensatz zur Entwicklung der letzten Jahre, jedoch einen Bevölkerungsrückgang für Mitterdorf an der Raab. Insgesamt ist ein Bevölkerungswachstum um 2,5% für den Bezirk Weiz bis 2030 prognostiziert [ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018].

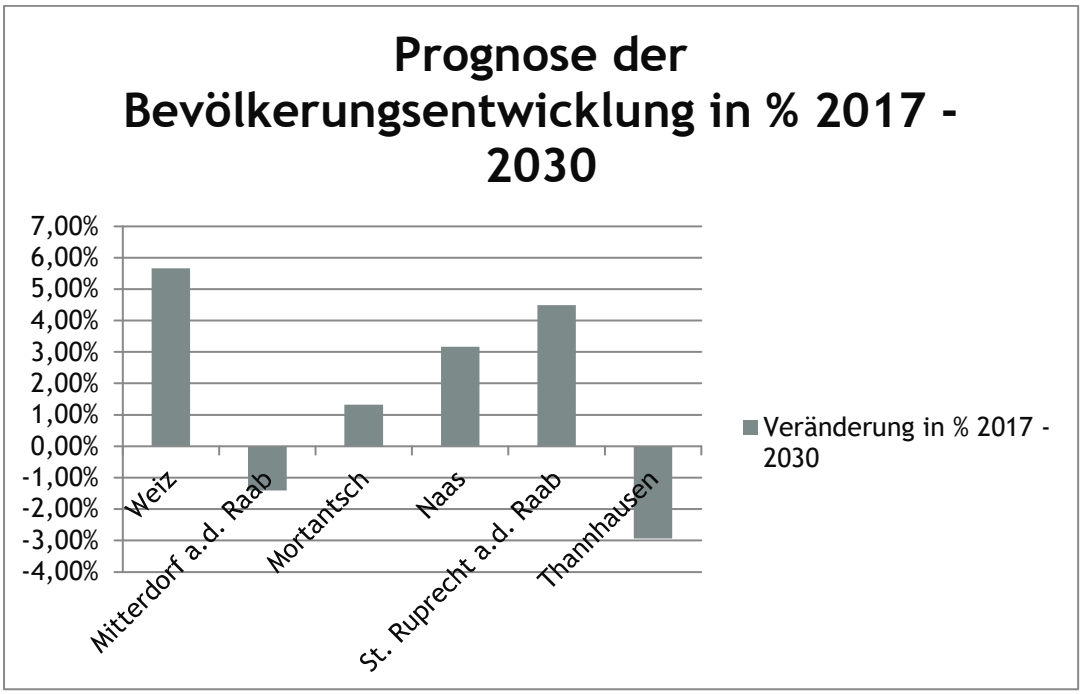


Abbildung 4: Prognose der Bevölkerungsentwicklung 2017 - 2030 in % (Quelle: Landesentwicklung Steiermark, 2020)

Weiz ist die Gemeinde mit dem am stärksten prognostizierten Wachstum mit über 5%, gefolgt von St. Ruprecht.

Wirtschaftstandort Weiz

Weiz hat neben seinen zentralörtlichen Funktionen als Bezirkshauptstadt auch als Wirtschaftsstandort große Bedeutung. Mit mehreren großen Betrieben in der Industrie ist Weiz als Arbeitsort für viele Personen aus der Region ein wichtiges Ziel. Die Leitbetriebe rangieren von Metall- und Holzverarbeitung über Elektroindustrie bis hin zu Autoindustrie. Aber auch das Baugewerbe ist in der Region mit größeren Betrieben sowie Steinbrüchen, Beton-, Asphalt- und Schotterwerken vertreten.

Die größten Arbeitgeber und Leitbetriebe sind (Quelle: Mobilitätsbefragung SUI, 2016 und Siemens Firmenpräsentation, 2018):

- Andritz Hydro GmbH (Weiz): ca. 960 Mitarbeiter/innen
- Magna Presstec AG und Magna Auteca (Weiz): ca. 1 300 Mitarbeiter/innen
- Elin EBG Motoren GmbH (Weiz): 465 Mitarbeiter/innen
- Siemens Transformers Austria GmbH & Co KG (Weiz): ca. 1 200 Mitarbeiter/innen
- Weitzer Parkett (Naas): ca. 400 Mitarbeiter/innen
- Wollsdorf Leder (St. Ruprecht): ca. 1 200 Mitarbeiter/innen

Die Stadtgemeinde Weiz und das LKH Weiz sind mit ca. 375 bzw. ca. 320 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch große Arbeitgeber in der Region.

Insgesamt gibt es in den Gemeinden der FUA 16 476 Beschäftigte in 2 100 Arbeitsstätten. Betrachtet man die Zahl der Beschäftigten im Vergleich mit den Erwerbstätigen in den jeweiligen Gemeinden, lässt das die Annahme zu, dass es viele Erwerbspendlerinnen und -pendler gibt.

	Anzahl Erwerbstätige	Anzahl Arbeitsstätten	Anzahl Beschäftigte
	2017	2017	2017
Weiz	5 709	986	11 994
Naas	791	105	317
Thannhausen	1 288	205	524
Mortantsch	1 172	129	239
Mitterdorf a. d. Raab	1 128	186	396
St. Ruprecht	2 880	489	3 006
FUA total	**12 968**	**2 100**	**16 476**

Tabelle 6:Anzahl der Erwerbstätigen, Arbeitsstätten und Beschäftigten 2017 in der FUA (Quelle: Statistik Austria und Landesstatistik Steiermark, 2020)

Stellt man diesen Vergleich in Tabelle 6 für Weiz an, erkennt man, dass es einen hohen Anteil an Einpendlerinnen und -pendlern geben muss. Bei den anderen Gemeinden wiederum bedeutet dieser Vergleich das Gegenteil, dass es einen hohen Anteil an Auspendlerinnen und -pendlern gibt.

In Tabelle 7 sind sowohl Ein- als auch Auspendelnde abgebildet. Neben einem hohen Anteil an Auspendlerinnen und -pendlern nach Weiz, gibt es in jeder Gemeinde auch einen nicht unerheblichen Anteil an BinnenpendlerInnen.

Quelle \ Ziel	Weiz	Naas	Thannhausen	Mitterdorf a. d. Raab	Mortantsch	St. Ruprecht	Auspendler FUA total (inkl. Binnenpendler)
Weiz	**3 165**	28	43	19	16	197	**3 468**
Naas	353	**152**	9	3	2	18	**537**
Thannhausen	519	10	**220**	1	1	54	**805**
Mitterdorf a. d. Raab	350	4	3	**210**	2	70	**639**
Mortantsch	496	8	7	5	**153**	44	**713**
St. Ruprecht	556	9	10	12	0	**813**	**1 400**
Einpendler FUA total (inkl. Binnenpendler)	**5 439**	**211**	**292**	**250**	**174**	**1 196**	**7 562**

Tabelle 7: Quell-Ziel-Matrix der PendlerInnen in der FUA (Quelle: Pendlerstatistik Statistik Austria, Zugriff: 06.02.2020)

Die vielen Erwerbspendlerinnen und -pendler bedeuten ein hohes Aufkommen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) (siehe Kapitel 4.3). Das Verlagerungspotenzial vom MIV auf nachhaltige und aktive Mobilitätsformen ist hoch und benötigt Maßnahmen in diesen Bereichen.

Die Verkehrsstromanalyse in Abbildung 5 zeigt neben den Pendelaktivitäten in der FUA auch die wichtigsten Ein- und Auspendelströme in wichtige Korridore. Aus dem Korridor „Feistritztal“, der die Gemeinden Birkfeld, Anger, Floing, Puch bei Weiz, Sinabelkirchen, Stubenberg und Pischelsdorf umfasst, pendeln täglich ca. 1 750 Personen nach Weiz. Aus den Gemeinden zwischen Weiz und Graz pendeln täglich ca. 1 200 Personen nach Weiz, während über 700 Personen aus Weiz in diese Gemeinden (hauptsächlich Graz) pendeln. Auch aus Richtung Passail und Gleisdorf gibt es einen Pendler/innenstrom von über 1 000 Personen.

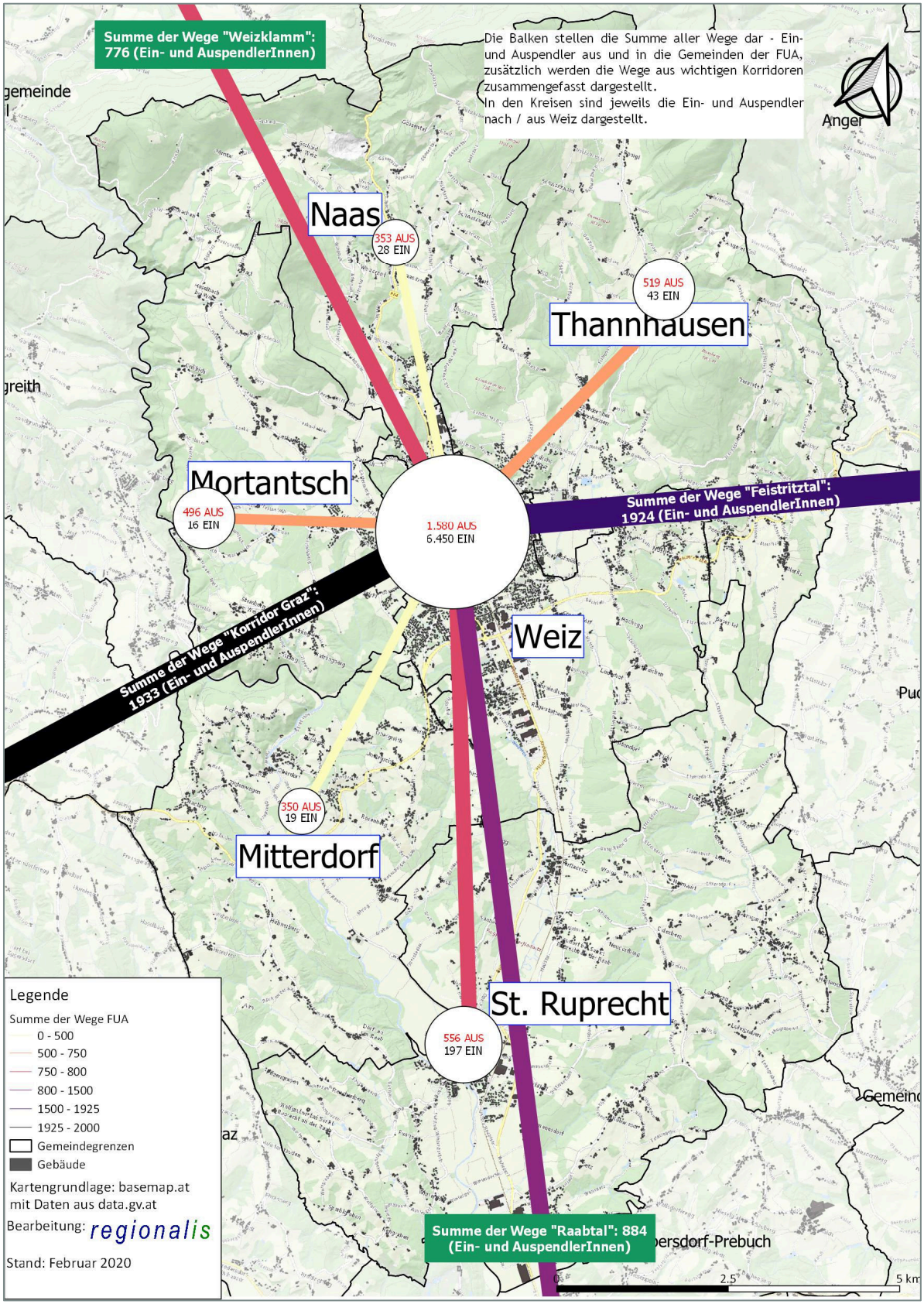


Abbildung 5: Verkehrsstromanalyse für die FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2020)

Die Stadt Weiz ist neben ihrer Funktion als Wirtschaftsstandort auch wichtiger Ausbildungsstandort. In der gesamten Stadtregion gibt es insgesamt dreizehn Schulen, drei davon sind höhere und berufsbildende Schulen. Die Zahl der SchülerInnen liegt in den letzten fünf Jahren annähernd konstant bei ca. 4.350. In Tabelle 8 ist die Entwicklung der Schülerzahlen am Gemeinde-Standort angegeben.

	2018/19	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15
Weiz	3480	3 550	3 563	3 604	3 614
Naas	107	119	133	118	114
Thannhausen	77	87	84	78	73
Mortantsch	108	104	101	100	97
Mitterdorf a. d. Raab	0*	87	86	89	90
St. Ruprecht	483	395	409	369	366
FUA total	*4 342*	*4 342*	*4 376*	*4 358*	*4 354*

* für die Volksschule Mitterdorf liegen für das Schuljahr 2018/19 keine Daten über die Schülerzahlen vor.

Tabelle 8: Entwicklung der SchülerInnenzahlen in der FUA (Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2018)

In den anderen Gemeinden der FUA besteht das Bildungsangebot aus Volksschulen und Neuen Mittelschulen, sowie der Fachschule für Land- und Ernährungswirtschaft in Naas.

Die Schülerpendlerinnen und -pendler wurden in Tabelle 9 zusammengefasst. Die SchülerInnen aus den umliegenden Gemeinden, die nach Weiz pendeln, wurden dabei gesondert betrachtet. Die Zahlen für Weiz zeigen die Bedeutung der Stadtgemeinde als Schulstandort.

	Einpendler/innen	Auspendler/innen	Davon nach Weiz	Schüler/innen am Schulort 2015/16
Weiz	2 262	111	-	3 604
Naas	62	67	56	118
Thannhausen	0	58	44	78
Mortantsch	2	121	99	100
Mitterdorf a. d. Raab	0	125	89	89
St. Ruprecht	48	255	178	369
FUA total	*2 374*	*737*	*466*	*4 358*

Tabelle 9: Schülerpendler/innen und Schüler/innen am Schulstandort (Quelle: Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2016)

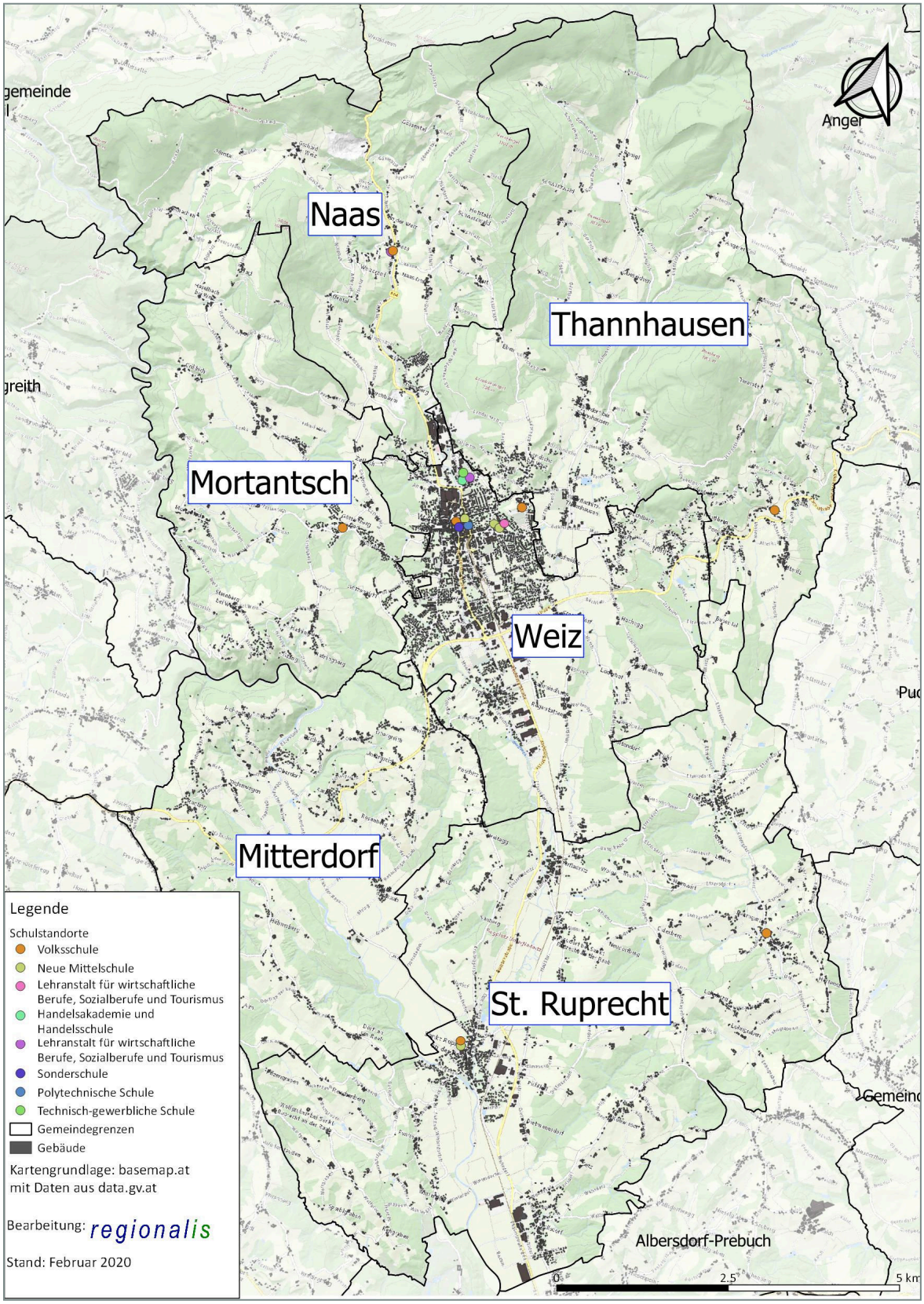


Abbildung 6: Schulstandorte in den Gemeinden der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, 2020)

4.2. Umwelt

Um aufzuzeigen, wie wichtig nachhaltige Mobilität ist, sind Luftgütedaten ein guter Indikator. Weiz hat eine Luftgütemessstation, wo neben Feinstaubmessungen auch Stickstoffoxide, Ozon oder Schwefeloxide gemessen werden. Für den vorliegenden Bericht wird ein genauer Blick auf die Feinstaub-, Stickstoffdioxid und Ozonwerte geworfen.

Die folgende Abbildung zeigt die gemessenen Werte der **Feinstaubkonzentration** von 2017 bis 2019. Zu unterscheiden ist hier zwischen den Tagesmittelwerten (TMW) der „PM10"-Staubkonzentration und den Jahresmittelwerten (JMW) der „PM2,5"-Staubkonzentration. Diese Angaben beziehen sich auf die Partikelgrößen der Immisionen – je kleiner die Partikel, umso schädlicher für die Gesundheit.

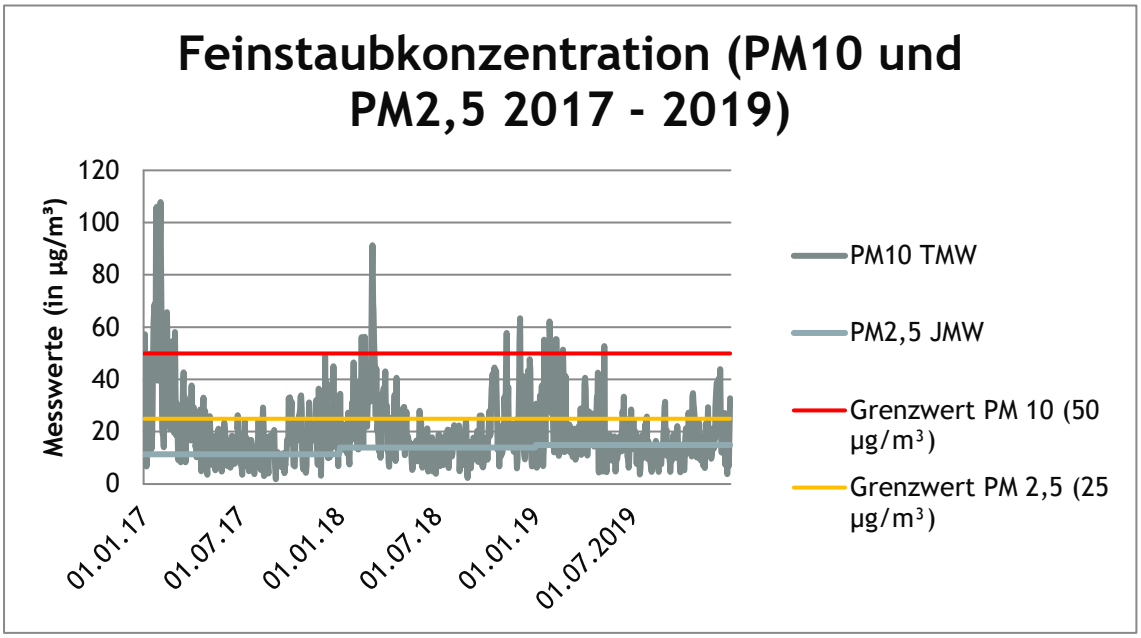


Abbildung 7: Feinstaubkonzentration an der Luftgütemessstation Weiz Bahnhof (2017 - 2019, Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Land Steiermark, 2020)

Der Grenzwert von 50 µg/m³ wurde im Betrachtungszeitraum 43 Mal überschritten, mit einer Ausnahme immer in den Wintermonaten, was die Annahme zulässt, dass die **Feinstaubkonzentration durch das Heizen** steigt. Die PM2,5 Feinstaubkonzentration wurde nicht überschritten – der Grenzwert liegt hier bei 25 µg/m³.

Im Gegensatz dazu wurden weder bei Ozon (O_3, TMW) noch bei Stickstoffdioxid (NO_2, JMW) die Grenz- bzw. Zielwerte überschritten.

CO_2-Ausstoß

Im Rahmen des EU Projekts SPECIAL (Spatial Planning and energy for Communities in all landscapes) wurde vom Land Steiermark in Kooperation mit der BOKU Wien ein Konzept für Energieraumplanung als Beitrag für das Örtliche Entwicklungskonzept erstellt. Es wurde für alle Gemeinden der Steiermark eine „energetische Charakterisierung“ gemacht, in der unterschiedlichen Bereichen (z.B. Wohnen, Industrie oder Mobilität) deren Energieverbrauch zugewiesen wurde (Treibhausgasemissionen in Tonnen CO_2-Äquivalent pro Jahr). Das Ziel war, aus diesem Konzept energieraumplanerische Szenarien und Strategien zu entwickeln. In Tabelle 10 sind diese Werte für die Gemeinden der FUA dargestellt.

	Wohnen	Land- und Forstwirtschaft	Industrie und Gewerbe	Dienstleistungen	Mobilität	Insgesamt
Weiz	21 310	340	76 360	23 350	32 800	153 860
Naas	2 260	370	2 480	440	2 430	7 980
Thannhausen	4 420	580	8 100	770	4 150	18 020
Mitterdorf a.d.Raab	4 100	600	490	680	3 180	9 050
Mortantsch	3 810	420	370	680	2 670	7 950
St. Ruprecht a.d. Raab	9 340	1 510	66 270	5 380	11 580	94 080
FUA gesamt	45 240	3 820	154 070	31 300	56 810	290 940

Tabelle 10: Treibhausgasemissionen (in t CO_2-Äquivalent/a) (Quelle: Abart-Heriszt et. al., 2018)

4.3. Mobilität

Weiz ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Der Großteil der (Pendel-)Wege in der FUA Weiz wird mit dem PKW zurückgelegt. Bei der umfassenden Mobilitätsbefragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der großen Betriebe und der Schülerinnen und Schüler des Bundesschulzentrums in Weiz ergab sich folgender Modal Split in Abbildung 8.

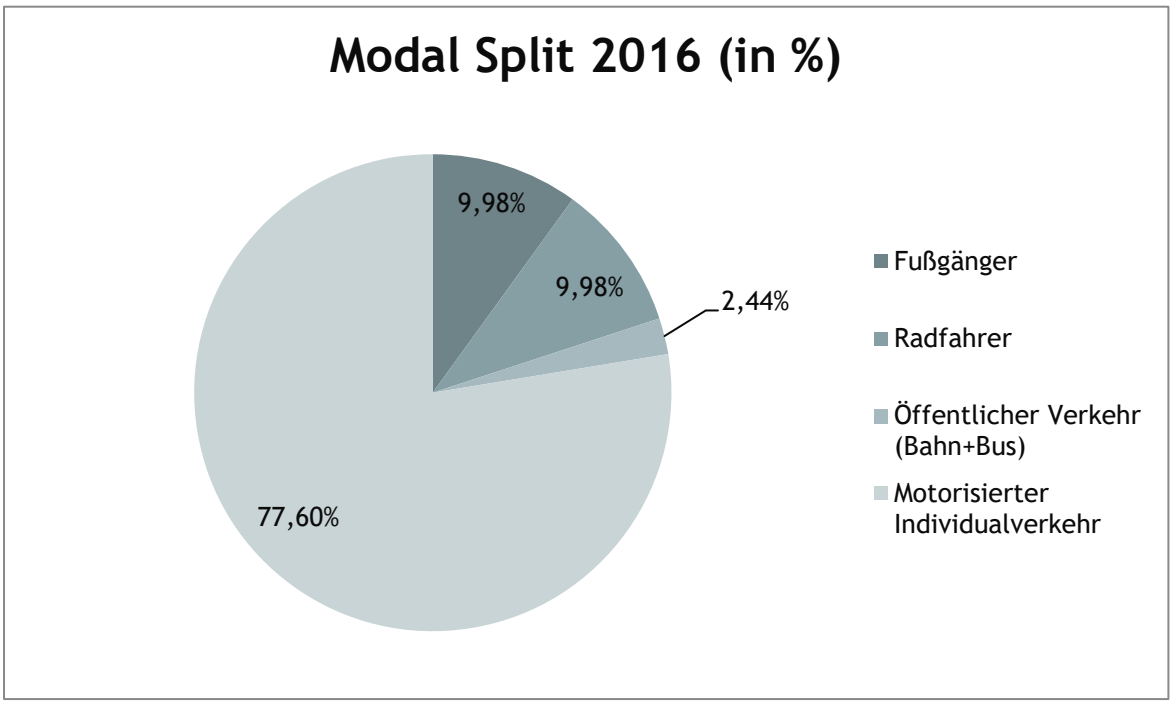


Abbildung 8: Modal Split der FUA im Referenzjahr 2016 (Quelle: eigene Darstellung)

Der FußgängerInnen- und RadfahrerInnen-Anteil beläuft sich jeweils auf etwa zehn Prozent, der Anteil an NutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs liegt unter drei Prozent. Mit einer großen Mehrheit von über Dreiviertel der Antworten wurde das **Auto als Hauptverkehrsmittel** angegeben. Dabei wurden auch jene Antworten dazugezählt, die „Auto Mitfahrende“ oder „Motorräder / Mopeds“ angaben.

4.3.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Daten in Tabelle 11 und die Karte in Abbildung 9 zeigen das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen in der FUA. Dabei sind die Abschnitte, die hier schwarz dargestellt sind mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 15 000 und 20 000 Fahrzeugen zum Teil auch stark staugefährdet. Mit der Errichtung der Ortsdurchfahrt Weiz soll diese Verkehrsbelastung gemindert werden, allerdings ist damit noch keine Verlagerung in Richtung umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu erzielen.

	2014	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Landesstraße B 64	17 800	20 300	20 100	19 900	19 700	19 900	20 100
Landesstraße B 72	10 100	8 900	8 800	8 700	8 600	8 700	8 800
Landesstraße L 356	5 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
Landesstraße L 362	5 400	900	900	900	900	900	900
Landesstraße L 361	4 400	1 000	1 600	1 150	1 000	1 000	1 000

Anmerkung: zwischen 2012 und 2014 gab es eine Änderung der Modell-Berechnung, weswegen die Daten zum Teil große Unterschiede aufweisen

Tabelle 11: Entwicklung des JDTV 2007-2014 des übergeordneten Straßennetzes der FUA (Quelle: GIS Steiermark)

Weiz ist einer der Bezirke mit der höchsten Kfz-Dichte österreichweit. 2017 kamen erstmals mehr als 1000 Fahrzeuge auf 1000 EW. Schaut man sich die Entwicklung der Kfz-Zahlen im Bezirk der letzten Jahre an, ist kein Ende des Zuwachses zu sehen (siehe Tabelle 12).

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Weiz (Bezirk)	1 015,8	1 000,1	983,6	974,7	966,5	957,7	942,2	928,7	912,2

Tabelle 12: Kfz-Dichte im Bezirk Weiz - keine Daten für einzelne FUA-Gemeinden vorhanden (Quelle: Landesstatistik Steiermark)

Mit verstärkten Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger und aktiver Mobilitätsformen, soll dieser Trend beendet werden. .

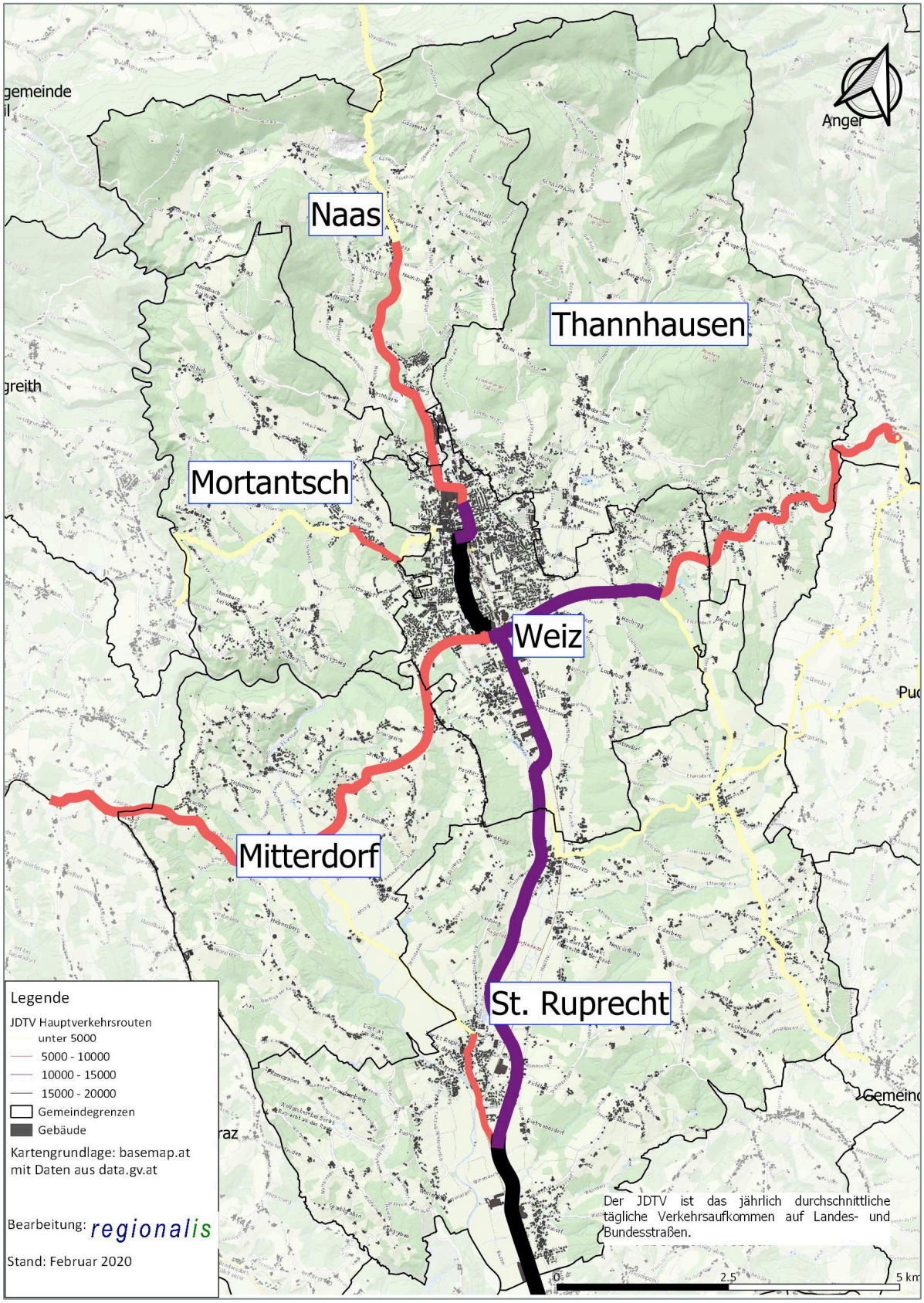


Abbildung 9: Jährliches durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen (L+B) in der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS Steiermark)

4.3.2. Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist Weiz ebenso ein wichtiger Knotenpunkt. Dreizehn Regionalbuslinien fahren von Weiz aus in die Region und binden dadurch die Umlandgemeinden an die Bezirkshauptstadt an. Eine der Hauptlinien bindet in einem sehr dichten Takt nach Graz die Landeshauptstadt an. Neben den Regionalbuslinien gibt es mit der S31, die 2018 um knapp einen Kilometer verlängert wurde, auch eine Bahnlinie, die die Region nach Gleisdorf und Graz anbindet.

	Anzahl Anbieter (Bus/Bahn/AST)	Anzahl Linien (davon Bahn)	Anzahl Haltestellen (Bus und Bahn)	Anzahl Fahrgäste*	Bedienungs-Frequenz
Weiz	4/1/2	14 (1)	35	3 053	Stundentakt; bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr)
Naas	3/0/1	2 (0)	8	79	Bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr), 1-2 werktägliche Verbindungen
Thannhausen	2/0/1	3 (0)	2	10	Stundentakt; bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr)
Mitterdorf a. d. Raab	2/0/1	2 (0)	10	138	Stundentakt; bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr))
Mortantsch	2/0/1	3 (0)	18	305	Stundentakt; bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr)
St. Ruprecht	1/1/1	3 (1)	16	209	Stundentakt; bedarfsorientiert (SchülerInnenverkehr))
FUA total	4 /1 / 2	14 (1)	103	3 794	

*Durchschnittliche Anzahl EinsteigerInnen und AussteigerInnen bei Haltestellen im Gemeindegebiet (Bus)

Tabelle 13: Öffentlicher Verkehr - Bus und Bahn, Daten zu Anbietern, Linien, Haltestellen und Fahrgastzahlen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2019)

Im Juli 2019 wurde das neue Regiobussystem im Bezirk Weiz eingeführt – das Angebot wurde ausgebaut und die Fahrgäste haben mehrere Möglichkeiten mit gesicherten Umsteigebeziehungen den öffentlichen Verkehr in der Region zu nutzen.

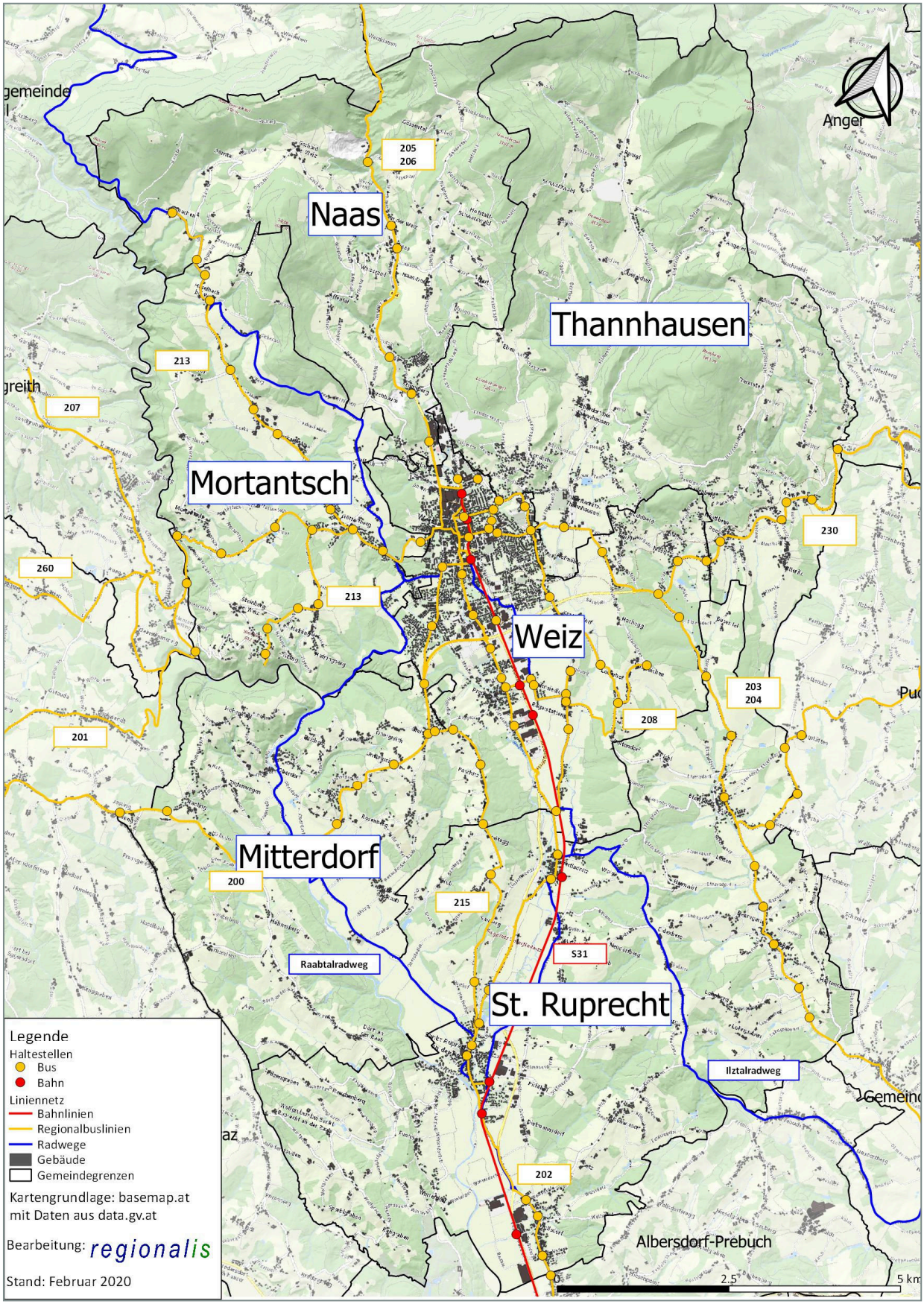


Abbildung 10: Öffentlicher Verkehr und Radrouten in der FUA

4.3.3. Radverkehr

Der **Radverkehr** hat derzeit nur in der Stadt Weiz eine nennenswerte Bedeutung. Daher haben sich die Gemeinden in der FUA bereits 2018 zusammengeschlossen, um eine gemeinsame Radstrategie zu entwickeln. Auf Grundlage dieser gemeinsamen Strategie soll das Radwegenetz in den kommenden Jahren von derzeit ca. 40 km auf über 85 km mehr als verdoppelt werden.

	Radstrategie FUA	2018	2017
Weiz	43,94	6,04	6,04
Naas	3,7	2,65	2,65
Thannhausen	4,87	0	0
Mortantsch	3,07	10,29	10,29
Mitterdorf a. d. Raab	12,22	6,32	6,32
St. Ruprecht	13,79	15,15	15,15
FUA total	**86,27**	**40,45**	**40,45**

Angabe in km (2017 / 2018), geplante Radwege-km der „Radstrategie 2025“ (in der Spalte Radstrategie FUA sind die geplanten Radwege-km angegeben)

Tabelle 14: Länge der Radwege im Gemeindegebiet der FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, 2019)

In Tabelle 14 sind die gemessenen Kilometer der bestehenden (Landes-) Radwege angegeben und zusätzlich die geplanten Längen der Radwege in der Radstrategie in den Gemeinden der FUA Weiz. Die angegebene Länge der Radwege-km in der Spalte „Radstrategie FUA“ ist den Tabellen der geplanten Strategie entnommen und bezieht sich auf geplante, aber auch schon bestehende Radweginfrastruktur. Es sind sieben Hauptrouten mit einigen Nebenrouten geplant und alle FUA-Gemeinden sollen gut mit dem Rad erreichbar sein.

Damit sollen auch Pendlerinnen und -pendler in den angrenzenden Gemeinden die Möglichkeit erhalten, mit dem Fahrrad zu ihrem Arbeitsplatz in Weiz zu gelangen.

4.4. SWOT-Analyse

Für die Erstellung des SUMP und die gesamte Projektabwicklung war die Analyse der Stärken und Schwächen, sowie von Chancen und Risiken (SWOT-Analyse) wichtig und sinnvoll. Dieses Kapitel soll einen kurzen Überblick über die darin enthaltenen Informationen geben.

Interne Faktoren:

- Stärken
    - große Bedeutung der Stadt Weiz als Schul- und Arbeitsplatzzentrum
    - Bestehende interkommunale Kooperation beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur: Radstrategie, Erweiterung des bestehenden Fahrrad-Verleihsystems
    - Aktivitäten einzelner Betriebe (z.B. Fahrgemeinschaften und „Aufsammeln“ der Lehrlinge durch Fa. Pichler Werke); Förderung der Nutzung des ÖV durch die Mitarbeiter/innen
    - Bahnlinie S31 bis zum Schulzentrum in Weiz
    - Büro für Umwelt und Mobilität der Stadt Weiz
    - Weiz ist Umwelt- und Energiestadt
    - Weitere umgesetzte oder geplante Mobilitätsprojekte wie Radfahr- / E-Bikestrategie, Mikro-ÖV, E-Car Sharing, City Walk (Zu-Fuß-Gehen)
    - Guter Kontakt zu den Betriebsräten der großen Betriebe
    - Viele Verkehrsbeziehungen liegen im E-Bike Einzugsbereich
    - Alle Betriebe sind grundsätzlich mit dem ÖV erreichbar – verfügen zumindest über eine ÖV-Haltestelle
    - Die „Vorzeigebetriebe“ mit starker regionaler Verbundenheit der Führungsebene
- Schwächen
    - 80% der Erwerbspendler/innen kommen mit dem Auto – die größeren Betriebe sind derzeit nur damit optimal erreichbar (Ausnahme Andritz Hydro und Siemens Transformers mit innerstädtischem Standort)
    - Das Fahrrad ist als Alltagsverkehrsmittel nicht im Bewusstsein der Menschen verankert
    - Unzureichende oder fehlende Fahrradinfrastruktur in den Gemeinden, aber auch in der Weizer Innenstadt (z.B. Radwege, Fahrradparkplätze)

- Geringer Besetzungsgrad der PKW im Alltagsverkehr
- Bisher kein betriebliches oder schulisches Mobilitätsmanagement
- Zu viele billige oder gratis verfügbare Parkplätze im Stadtzentrum von Weiz sowie bei den großen Verkehrserregern

Externe Faktoren:

- Chancen
  - Energieregion Weiz-Gleisdorf und LEADER-Regionen arbeiten an dem Thema „nachhaltige Mobilität“
  - Die Schichtbeginn- und Endzeiten in den großen Betrieben sind gleich (3-Schicht-Betrieb 06:00 – 14:00, 14:00 – 22:00, 22:00 – 06:00) = Potenzial für Fahrtenbündelung (71% der Beschäftigten kommen aus der Region)
  - Mikro-ÖV-Systeme: hier liegt die Planungshoheit bei der Gemeinden / der Region
  - Weitere Tarifvereinheitlichung im ÖV
  - Förderung multimodaler Knoten an wichtigen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs
  - Zunehmende Zahl der Ein-Personen-Haushalte (derzeit ca. 38% in der Stadt Weiz) bilden ein Potenzial für Carsharing
  - Für den Aufgabenträger im ÖV (Land, Verkehrsverbund) sind besonders wichtig: „Verfügbarkeit für Jedermann“, „Wirtschaftlichkeit“ und Berücksichtigung des „Tourismus“
- Risiken
  - Angebotslücken im ÖV am Vormittag, an Samstagen und Sonntagen sowie in den Ferien
  - Angebot des ÖV endet zu früh am Abend, es fehlen die Rückfahrmöglichkeiten
  - Unzureichende oder fehlende Infrastruktur für Regionalbusse (Busspuren, Busbevorrangung, Wendeplätze in der Region, attraktive Umsteigeknoten)
  - Es gibt keine Statistik über Erwerbspendler, die den ÖV benutzen
  - Bestehende dezentrale Siedlungsstruktur und Tendenz zu weiterer Zersiedlung
  - Nutzung der E-Mobilität hängt ausschließlich an Förderungen und Begünstigungen (z.B. Gratis-Parken, Gratis-Tanken, Anschaffungsförderung), ist sonst nicht konkurrenzfähig
  - Das Angebot im ÖV-Linienverkehr wird von der übergeordneten Gebietskörperschaft (Land Steiermark, Verkehrsverbundorganisation) beschlossen und (großteils) finanziert, der Handlungsspielraum der Region ist gering

Aus dieser Analyse ergaben sich **zwei vorrangige Handlungsfelder**:

1. Fortlaufende Verbesserung der Infrastruktur im Öffentlichen Verkehr (speziell Linienbusverkehr), Fahrradverkehr und die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger (MULTIMODALE KNOTEN – MOBILITÄTS-HUBS)
2. Entwicklung eines Maßnahmenpakets zur BEWUSSTSEINSBILDUNG in der Bevölkerung (Schwerpunkt in Schulen und Betrieben).

Die Strategie ist den zwei Handlungsschwerpunkten entsprechend zu entwickeln und soll sie in den Vordergrund stellen.

5. DIE VERKEHRSVISION: MOBIL IN WEIZ 2030

Die Verkehrsvision

Die Stadtregion Weiz wird zu einem guten Beispiel dafür, wie sich Kleinstädte durch eine Vielzahl unterschiedlichster Maßnahmen im Mobilitätsbereich wieder zu Orten mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln können.

Die BewohnerInnen der Stadtregion haben die Möglichkeit, wichtige tägliche Wege, aber auch unregelmäßige Erledigungen ohne eigenes Auto zurückzulegen. Das multimodale Angebot an nachhaltiger Mobilität sorgt in Verbindung mit wirksamen restriktiven Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr für eine Zunahme des Anteils der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege und zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen in Bahn und Bus.

Wie soll der Verkehr in der Stadt, der Region in 10, 20 Jahren aussehen?

Wie soll sich die Lebensqualität, die Umweltqualität, die Gesundheit der Menschen und die Siedlungsentwicklung ändern und welchen Einfluss kann die Umsetzung eines SUMP darauf haben?

Der SUMP soll dazu beitragen, dass die Entscheidungsträger und -gremien in der Stadtregion Weiz gemeinsam und abgestimmt das Verkehrssystem in Richtung Nachhaltigkeit verändern.

Overarching Goal – Förderung umweltfreundlicher Methoden des Pendelns

Gemeinsam mit den anderen, internationalen Partnern im Projekt SmartCommuting hat man sich auf dieses gemeinsame übergeordnete Ziel geeinigt, da alle an dem Ziel umweltfreundlichere und nachhaltigere Methoden des Pendelns arbeiten wollen.

Das zentrale Ziel für die FUA Weiz lautet: Reduktion des Anteils von MIV-Selbstfahrern von derzeit ca. 80% auf ca. 40% im Jahr 2030!

Um diesen Wandel im Mobilitätsverhalten zu erreichen, werden in weiteren Schritten einzelne Ziele, Indikatoren und Maßnahmen formuliert, die als Leitfaden für die Entwicklung der Mobilität der PendlerInnen in der Region dienen.

5.1. ZIELSETZUNG

Im nächsten Schritt der Erstellung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie werden Zielsetzungen (Prioritäten) definiert. Diese sollen die allgemeine Vision so konkretisieren, dass die gewünschten Veränderungen sichtbar und messbar werden.

Mit der Formulierung der Ziele wird festgelegt, welche Faktoren „gesteigert“, „reduziert“ oder auch „beibehalten“ werden sollen. Von diesen Zielen werden auch erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen abgeleitet.

Die Ziele und Maßnahmen folgen einem ergebnis- und wirkungsorientierten Ansatz. Entscheidend ist der langfristige „Outcome“ der umgesetzten Maßnahmen. Nicht alle gewünschten Ziele lassen sich im gegebenen Umfeld erreichen. Daher ist die Konzentration auf die wichtigsten und tatsächlich erreichbaren Ziele und umsetzbaren Maßnahmen zweckmäßig.

Die Ziele sollen möglichst alle Mobilitätsformen umfassen und andere Bereiche einbeziehen, die von der generellen Problematik betroffen sind. Da den Zielen in weiterer Folge quantifizierbare Indikatoren zugeordnet werden, ist es sinnvoll sie möglichst so konkret zu formulieren, dass klar deutlich wird, was erreicht werden soll.

	UMWELTFREUNDLICHE METHODEN DES PENDELNS
Priorität 1	Förderung und Unterstützung aktiver Mobilitätsformen
Priorität 2	Verbesserung und Förderung des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn)
Priorität 3	Förderung der Multimodalität der PendlerInnen
Priorität 4	Förderung einer bewussten Verkehrsmittelwahl im Sinne der Umweltverträglichkeit
Priorität 5	Reduktion des Kfz-Verkehrs auf sein notwendiges Maß
Priorität 6	Förderung der Entwicklung im Sinne der “Stadt der kurzen Wege”
Priorität 7	Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel optimaler Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen / Radfahren / ÖV)

Tabelle 15: Übersicht über die gewählten Prioritäten für umweltfreundliches Pendeln

Bei der Auswahl der Prioritäten wurden besonders die Multimodalität und der Umweltverbund im Verkehr (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) berücksichtigt. Da Weiz die „Stadt der kurzen Wege“ ist, wurden die Prioritäten auch dahingehend ausgewählt. Die Ziele müssen als nächstes durch quantifizierbare Indikatoren konkretisiert werden.

Die Quantifizierung betrifft im Fall der Multimodalität prozentuelle Steigerungen im Bereich des Umweltverbundes mit gleichzeitiger Senkung des MIV-Anteils am Modal Split.

Förderung und Unterstützung aktiver Mobilitätsformen

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren stehen im Mittelpunkt dieser Zielsetzung. Zum einen kann dies durch infrastrukturelle Maßnahmen wie die Errichtung von sicheren Geh- und Radwegnetzen erzielt werden, und zum anderen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen.

FußgängerInnen und Radfahrende brauchen ein attraktives Netz, um kurze Verbindungen zwischen ihren Zielen zu haben. Ein derartiges Wegenetz kann dazu beitragen, aktive Mobilitätsformen zu steigern, da die Barrieren für die Nutzerinnen und Nutzer abgeschafft werden.

Verbesserung und Förderung des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn)

Zur Erreichung des übergeordneten Ziels, umweltfreundliche Methoden des Pendels zu finden und zu fördern, ist die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs notwendig. Durch gute Vertaktung und ein dichtes, attraktives ÖV-Angebot kann im Bewusstsein der Pendlerinnen und Pendler der Öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert annehmen. In der Stadtregion Weiz ist das ÖV-Angebot bereits sehr gut, jetzt gilt es vor allem, Bewusstsein für die Nutzung des ÖV zu schaffen.

Förderung der Multimodalität der PendlerInnen

Die beiden vorangegangenen Ziele kombiniert ergeben eine Multimodalität des Pendelns. Durch Schaffung von Mobilitätshubs, an denen gelebte Multimodalität stattfindet, kann dieses Ziel erreicht werden. In Weiz wären Mobilitätshubs an unterschiedlichen Stellen attraktiv für Pendlerinnen und Pendler. In Weiz sind an drei Stellen (im Norden, im Zentrum und im Süden) Mobilitätshubs vorgesehen. Damit kann das Bewusstsein der Pendlerinnen und Pendler ebenso gesteigert werden. Es werden auch Park+Ride-Anlagen eingerichtet, um den Umstieg auf Bahn und Bus attraktiver zu machen.

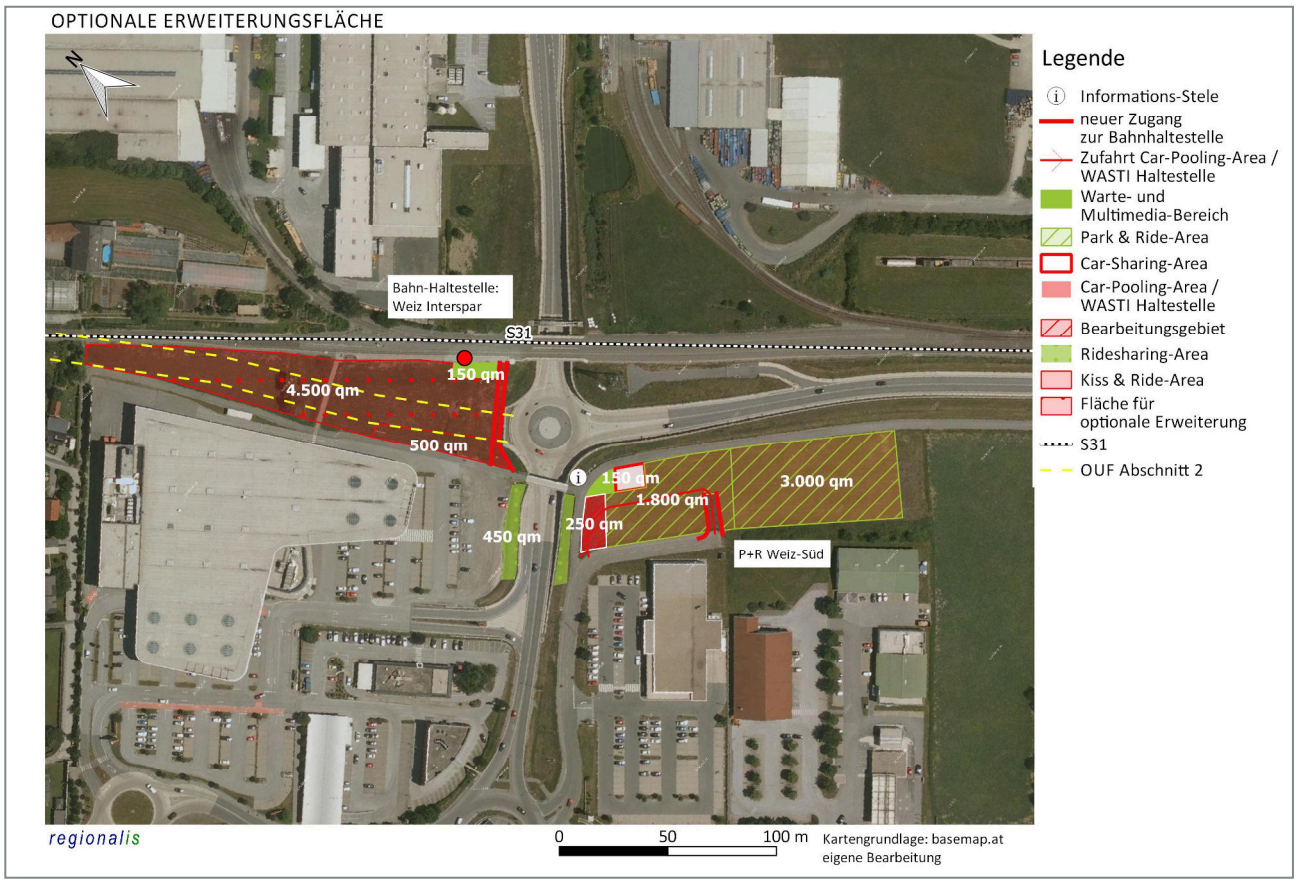


Abbildung 11: Optionale Erweiterungsfläche für einen Mobilitätshub im Süden von Weiz (Quelle: eigene Bearbeitung, mit Daten von basemap.at)

Förderung einer bewussten Verkehrsmittelwahl im Sinne der Umweltverträglichkeit

Eine bewusste Verkehrsmittelwahl setzt Information der Bevölkerung über die Auswahlmöglichkeiten voraus. Hauptzielgruppen sind Schülerinnen und Schüler sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Betrieben. Der Appell an das Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein soll die Wahl eines nachhaltigen Verkehrsmittels beeinflussen. Mit (betrieblichem) Mobilitätsmanagement und Förderung des Umweltverbundes kann ein Umdenken in der Bevölkerung bewirkt und die Nutzung des eigenen PKW eventuell reduziert werden.

Reduktion des Kfz-Verkehrs auf sein notwendiges Maß

Es darf keine Attraktivierung des Kfz-Verkehrs geben, um den PKW-Anteil am Modal Split auf sein „notwendiges Maß“ zu reduzieren. Aufgrund der Lage der wichtigsten (Pendel-) Ziele in Weiz wird man das Auto nicht zur Gänze aus dem Alltag des Pendelns entfernen können. Neben der Stärkung des ÖV oder der Förderung des Alltags-Radelns soll auch die Förderung von Fahrgemeinschaften den PKW-Anteil am Modal Split reduzieren. Einige Firmen in Weiz unterstützen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits dabei, Fahrgemeinschaften zu gründen.

Abbildung 12: PKW okkupieren derzeit auch für Fußgänger vorgesehene Flächen (Quelle: eigene Aufnahme)

Förderung der Entwicklung im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“

Weiz ist die „Stadt der kurzen Wege“ – wichtige Ziele sind im Zentrum fußläufig oder mit dem Rad erreichbar. Diese Entwicklung soll in Zukunft weiter vorangetrieben werden, damit auch im Bewusstsein der Bevölkerung und der Pendlerinnen und Pendler das Auto hintangestellt ist.

Durch ein durchgehendes Informationsnetz (Infotafeln, Mobilitätsinformation etc.) kann das Bewusstsein für die „kurzen Wege“ gesteigert werden. Stärkt man das Bewusstsein für die fußläufige Erreichbarkeit der Ziele in der Stadt, wird in Zukunft auch das Kombinieren von Wegen erleichtert. In Weiz kann man derzeit eine halbe Stunde lang gratis und insgesamt drei Stunden bei Einzelhandelsbetrieben parken. In dieser Zeit können mehrere Erledigungen gemacht werden und der Kfz-Verkehr in der Innenstadt zumindest bis zu einem gewissen Grad reduziert werden.

Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel optimaler Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen / Radfahren / ÖV

Die Stadt- und Raumplanung in der Region muss sich dahingehend entwickeln Zugänge zu nachhaltigen Mobilitätsformen zu erleichtern. Durch Flächenwidmung, aber auch durch Sichtbarmachung in Form von Infotafeln oder Wegweisern oder infrastrukturelle Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen ergänzt dieses Ziel die ersten vier beschriebenen Ziele.

5.2. INDIKATOREN

Die Indikatoren zeigen, in welchem Maß die festgelegten Prioritäten zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzung beitragen.

	UMWELTFREUNDLICHE METHODEN DES PENDELNS
Priorität 1	Förderung und Unterstützung aktiver Mobilitätsformen
Indikator 1.1	Steigerung des Fußgängeranteils am Modal Split um 10% bis 2030
Priorität 2	Verbesserung und Förderung des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug)
Indikator 2.1	Steigerung des Anteils der Nutzung von Bus und Bahn am Modal Split um 18% bis 2030
Priorität 3	Förderung der Multimodalität der PendlerInnen
Indikator 3.1	Abwicklung von 1/3 aller Fahrten mit Bus und Bahn im kombinierten Verkehr (Bike&Ride, Park&Ride, Kiss&Ride) bis 2030
Indikator 3.2	Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split um 10 % bis 2030
Priorität 4	Förderung einer bewussten Verkehrsmittelwahl im Sinne der Umweltverträglichkeit
Indikator 4.1	Steigerung des Anteils der Personen, die den Umweltverbund nutzen (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖV) bis 2030
Indikator 4.2	Steigerung des Bewusstseins zur Reduktion der Nutzung des Kfz-Verkehrs
Priorität 5	Reduktion des Kfz-Verkehrs auf sein notwendiges Maß
Indikator 5.1	Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split um 38% vom Bestand bis 2030
Priorität 6	Förderung der Entwicklung im Sinne der “Stadt der kurzen Wege”
Indikator 6.1	Qualitätssteigerung der Anbindung von Siedlungsräumen für Fußgänger- und Radverkehr sowie für öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn)
Indikator 6.2	Reduktion von Siedlungs- und Betriebsansiedlungen "auf der grünen Wiese" am Siedlungsrand
Priorität 7	Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel optimaler Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen / Radfahren / ÖV)
Indikator 7.1	Steigerung des Bewusstseins von FußgängerInnen für Zugänge / Verbindungen in Kombination mit Öffentlichem Verkehr
Indikator 7.2	Steigerung des Bewusstseins von Radfahrer/innen für verbesserte Wege / Verbindungen in Kombination mit Öffentlichem Verkehr
Indikator 7.3	Qualitätssteigerung der Verbindungen im Umweltverbund (Multimodalität)

Tabelle 16:Prioritäten und die darauf abgestimmten Ziele

Bei der Auswahl der Indikatoren wurde hauptsächlich auf die Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split gesetzt als Ergebnis der Steigerung der Anteile des Umweltverbundes. Weitere Indikatoren betreffen die „Stadt der kurzen Wege“ bzw. Stadt- und Raumplanung im Allgemeinen.

Die Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split um 38% vom Ausgangswert ist sehr ambitioniert. Betrachtet man allerdings die **Ergebnisse einer Kontrollbefragung** im Jänner 2020, also drei Jahre vom Ausgangspunkt 2016/17, kann schon ein positiver Effekt erkannt werden. Der MIV-Anteil (miteingerechnet sind auch Angaben über Mitfahrgelegenheiten und Motorräder / Mopeds) ist im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstbefragung 2016/17 bereits um acht Prozentpunkte zurückgegangen. Auch wenn die Stichprobe kleiner war, als bei der ersten Erhebung, zeichnet sich ein positiver Trend ab. Der Anteil des ÖV ist um über zehn Prozent gestiegen. Der Anteil der RadfahrerInnen ist in etwa gleich geblieben. Die FußgängerInnen sind zurückgegangen, allerdings ist das darauf zurückzuführen, dass der Anteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Weiz wesentlich geringer war, deren Ziele fußläufig erreichbar sind.

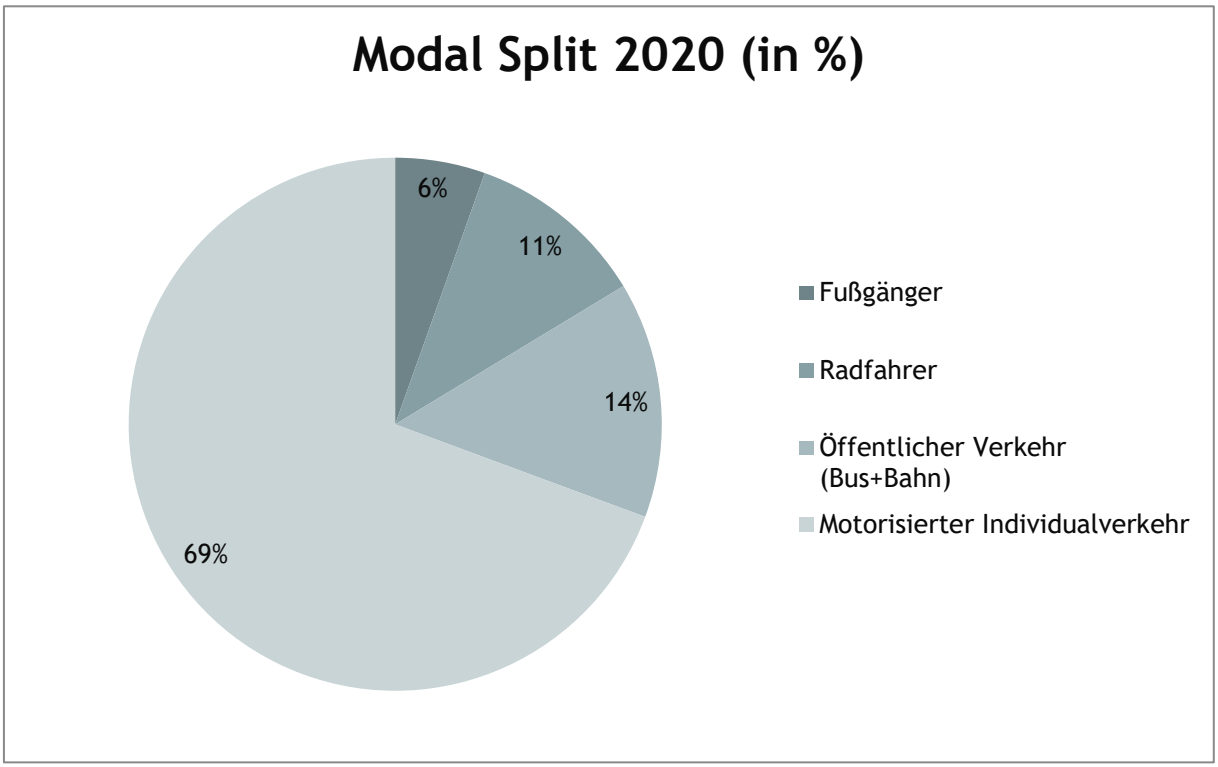


Abbildung 13: Modal Split der Kontrollbefragung 2020, Angabe in % (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 14 verdeutlicht, wie sich der Modal Split 2030 durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Indikatoren und Ziele verändern soll. Der MIV-Anteil soll beinahe um die Hälfte im Vergleich zu 2016/17 reduziert werden. Fuß- und Radverkehr sollen jeweils einen Anteil von ungefähr 20 Prozent am Modal Split haben und der Anteil des Öffentlichen Verkehrs soll beinahe um das Zehnfache gesteigert werden (von 2,44%).

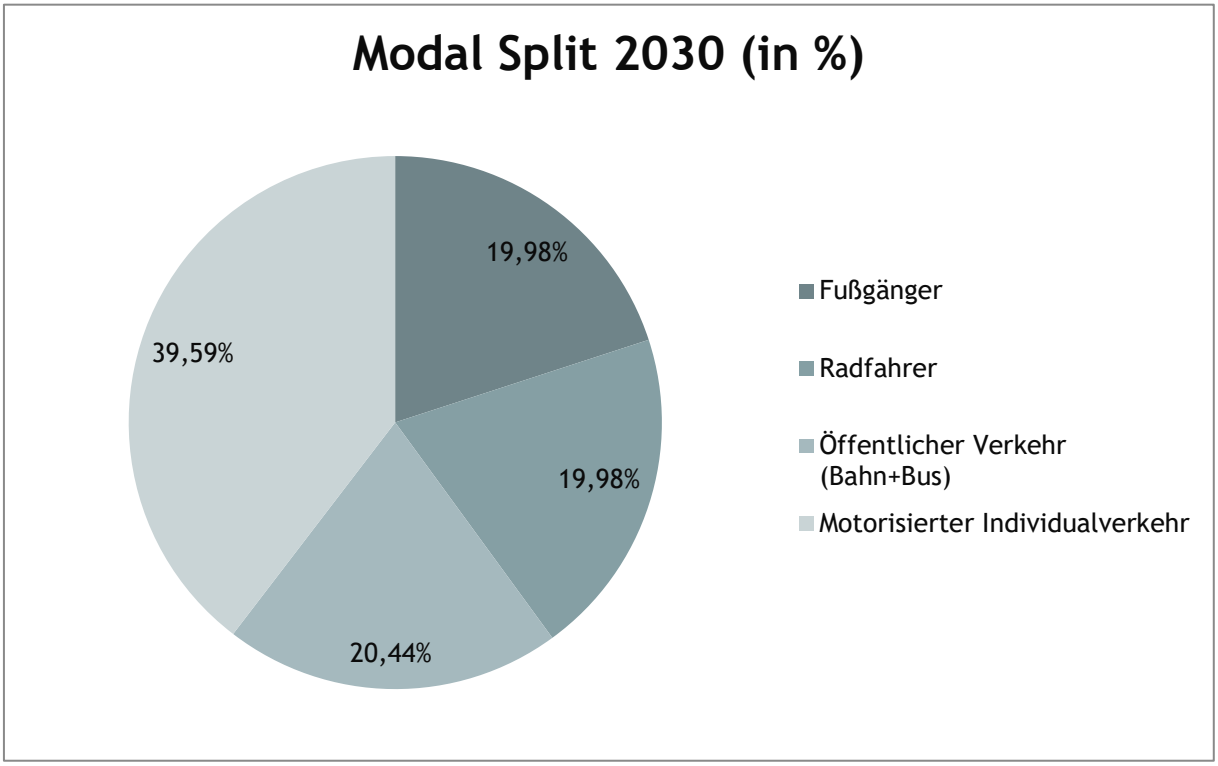


Abbildung 14: Modal Split nach Umsetzung der Maßnahmen und Verhaltensänderung der Bevölkerung (Quelle: eigene Darstellung)

Um diese Ziele zu erreichen benötigt es ein umfassendes, abgestimmtes Paket an Maßnahmen, die von den Interessensgruppen in dem gesetzten Zeitraum umgesetzt werden können. Im folgenden Kapitel 6 wird auf diese Maßnahmen eingegangen und definiert, welchen Einfluss sie auf die Ziele und Indikatoren haben.

6. MAßNAHMENPAKETE

6.1. AUSWAHL DER MAßNAHMEN

Insgesamt wurden 26 Maßnahmen definiert, durch deren Umsetzung Prioritäten und Indikatoren und schlussendlich das übergeordnete Ziel „Umweltbewusste Methoden des Pendelns“ erreicht werden sollten. Die Auswahl der Maßnahmen, basiert auf der Bewertung der direkten, indirekten oder auch negativen Wirkungen auf die Ziele und Indikatoren.

In den vergangenen Jahren sind einige der Maßnahmen bereits umgesetzt worden oder in Umsetzung (z.B. Ausbau der Bahn, Verbesserung des Regionalbus-Angebotes), die eine Verlagerung hin zu umweltfreundlicherer Mobilität schaffen.

Die Maßnahme „Errichtung einer neuen Bahn-Station / Bus-Haltestelle“ ist im Zuge der Stadtbahn-Erweiterung umgesetzt worden. Während der Beitrag / Einfluss auf die Indikatoren hoch ist, ist die Implementierung in SmartCommuting nicht mehr notwendig. So ähnlich verhält es sich auch bei anderen Maßnahmen. Im Projekt SmartCommuting konzentriert man sich daher auf **folgende kurzfristig umsetzbare Maßnahmen**:

MAßNAHMEN	BEWERTUNG
Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen	**14**
Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen	**12**
One-Stop-Mobility-Service-Stelle	**18**
Gründung eines gemeinde- und behördenübergreifenden Mobilitätsforums	**14**
Bewusstseinsbildung für Gesundheit und aktive / nachhaltige Mobilität	**15**
Mobilitätsplattform (Information, über Internet / App)	**11**
Jährliche Interessensgruppen-Konferenz	**7**

Tabelle 17: Bewertung und Auswahl der Maßnahmen nach ihrem Einfluss auf die übergeordneten Ziele und Indikatoren

Im Anhang findet man die Gesamtliste der 26 Maßnahmen mit Erklärung, welche bereits implementiert wurden bzw. welche langfristig umgesetzt werden sollen.

6.2. BEITRAG DER MAßNAHMEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE

Die gewählten Maßnahmen haben unterschiedlich starken Einfluss auf die einzelnen Indikatoren und Ziele. Im folgenden Abschnitt wird für jede Maßnahme beschrieben, welchen Beitrag sie zur Erreichung der Ziele leisten können. Zum Teil ergänzen die Maßnahmen bereits implementierte Projekte nachhaltiger Mobilität. Dadurch soll eine möglichst große Wirkung in Richtung „nachhaltiges Pendeln“ erzielt werden.

Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Fußwegverbindungen zu den Haltestellen (Bus- und Bahn) so zu gestalten und zu verbessern, dass FußgängerInnen und RadfahrerInnen über kurze und barrierefreie Wege die Haltestellen des ÖV erreichen. In Verbindung mit der Ausweitung und Verbesserung des Fahrplanangebotes bei Bus und Bahn und einer Bewusstseinsbildung in den Schulen ist ein größtmöglicher Effekt zu erzielen.

Der Einfluss dieser Maßnahme auf die Indikatoren ist besonders stark bei der Förderung der Multimodalität und der nachhaltigen Stadtplanung. Der Einfluss auf die Bewusstseinssteigerung ist nicht ganz so stark ausgeprägt und wirkt eher indirekt. Keinen Einfluss hat die Maßnahme auf die Stärkung des Radverkehrs.

Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen

Diese Maßnahme dient der Erhöhung des Komforts für die Bahn- und Bus-Nutzer/innen. Neben dem Witterungsschutz durch Überdachung sind auch Sitzgelegenheiten und Informationstafeln Teil der Attraktivierung. Wie schon die Maßnahme davor, verstärkt die Attraktivierung von Haltestellen die Wirkung der bereits erfolgten Angebotsverbesserung im Öffentlichen Verkehr.

Der bewusstseinsstärkende Effekt dieser Maßnahme ist besonders hoch. Was besonders hervorzuheben ist, ist der Einfluss auf die Steigerung des Öffentlichen Verkehrs. Gibt es komfortable Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz an Haltestellen, wird der Öffentliche Verkehr attraktiviert. Diese Maßnahme hat eher indirekten Einfluss auf die anderen Indikatoren. Keinen Einfluss hat sie auf die Anbindung von Siedlungsräumen für Fußgänger- und Radverkehr an den Öffentlichen Verkehr.

Abbildung 15: Überdachung der Haltestelle Weiz Zentrum (© Verbund Linie/Lamm)

Für die Maßnahmen „Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen und Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen sind vorerst sechs Einheiten für die kurzfristige Umsetzung in den nächsten fünf Jahren geplant.

One-Stop-Mobility-Service-Stelle

Sowohl die Stadtgemeinde Weiz als auch die zwei wichtigsten Verkehrsbetriebe haben Kunden- bzw. Mobiltätsbüros in Weiz, bei denen neben der Auskunft für Kund/innen auch andere Aufgaben (Fahrkartenverkauf oder Fundbüro) erfüllt werden. Dabei werden im Moment vorrangig die Kundenwünsche des jeweiligen Verkehrsunternehmens erfüllt, das Mobilitätsbüro Weiz ist eine reine back-office Einrichtung. Ziel dieser Maßnahme ist die Mobilität als Service („MaaS – *mobility as a service*) anzubieten. Die Gemeinden der FUA richten in Kooperation mit Verkehrsverbund Steiermark GmbH und den Verkehrsunternehmen eine Mobilitätszentrale ein, die für die Bevölkerung als analoge Schnittstelle für alle Fragen der nachhaltigen Mobilität dienen soll (Auskunft, Tickets, Nutzung bestehender Mobilitätsangebote wie das WeizBike, WASTI oder SAM), ergänzt durch digitale Informationen und Angebote auf einer App wie im analogen Shop.

Diese Einrichtung soll die vorhandenen und zukünftigen nachhaltigen Mobilitätsangebote verknüpfen und bekannt machen. Bestehende und neue Formen von nachhaltiger Mobilität müssen massiv beworben werden, wenn die Anzahl der PKW-Fahrten spürbar reduziert werden soll.

Im Idealfall werden die Angebote unterschiedlicher Mobilitäts- und Serviceanbieter gemeinsam optimal auf die Bedürfnisse der KundInnen abgestimmt. Dies betrifft derzeit die Angebote von

- Bahn
- Regionalbus
- WASTI – Sammeltaxi
- SAM – Sammeltaxi
- Fahrradverleih
- Autoverleih / Carsharing

nach Möglichkeit jeweils in Verknüpfung mit umweltfreundlichen Antriebsarten.

Als Standort für einen One-Stop-Mobility-Shop eignen sich in erster Linie Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote verknüpft werden. Diese Orte werden gleichzeitig zu Aushängeschildern für nachhaltige Mobilität. Alternativ dazu kommen auch stark frequentierte Plätze in der Innenstadt in Frage – für die FUA Weiz kommt als voraussichtlicher Standort für die Mobilitätszentrale der Bahnhof Weiz in Frage.

Diese Maßnahme hat von den sieben Ausgewählten den stärksten Einfluss auf alle Indikatoren und Ziele. Von der Förderung der Multimodalität über Reduktion des Kfz-Verkehrs bis hin zu stadt- / raumplanerischen Entwicklungen kann die Maßnahme starke Wirkungen erzielen.

Gründung eines gemeinde- und behördenübergreifenden Mobilitätsforums

Vorbild für diese zu gründende Gruppe ist die stadtregionale Arbeitsgruppe, wie es sie bei der Entwicklung der „Radstrategie Radregion Weiz“ bereits gibt. Es sollen Vertreterinnen und Vertreter aller FUA-Gemeinden dabei sein, die ab 2020 aktiv die Maßnahmennahmenumsetzung betreiben. Mit der Gründung dieses Forums sollen Mobilitätsagenden gemeinde- und behördenübergreifend behandelt und Maßnahmen umgesetzt werden.

Diese Maßnahme hat eher indirekten Einfluss auf die Indikatoren und Ziele, auf bewusstseinsbildende Ziele sowie auf stadt- und raumplanerische Fragen jedoch starken direkten Einfluss.

In Interviews mit einem der größten Arbeitgeber in der Region, Vertretern aus Politik und Verwaltung wurde vorgeschlagen, eine solche regions- und institutionsübergreifende Gruppe sollte sich quartalsmäßig zusammensetzen und gemeinsam an Lösungen arbeiten, sowie aus Best Practice-Beispielen anderer Betriebe und Regionen lernen. Vor allem die gemeinsame Bewältigung von Mobilitätsagenden ist positiv aufgenommen worden.

Bewusstseinsbildung für Gesundheit und aktive / nachhaltige Mobilität

Mit dieser Maßnahme soll speziell in Schulen eine Sensibilisierung für gesunde, nachhaltige und aktive Mobilität erreicht werden. Im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche fanden bereits zwei Workshops für Schülerinnen und Schüler der 9.-12. Schulstufe statt, ähnliche Aktivitäten sollen auch in Zukunft folgen. Eine bestehende Mobilitätsplattform für Mitfahrgelegenheiten in den Schulen des Bundesschulzentrums wird durch bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt.

Der Effekt dieser Maßnahme zeigt sich bei vielen Zielen und Indikatoren. Sowohl direkt wie bei der Steigerung aktiver Mobilitätsformen und der Bewusstseinsstärkung für optimierte Wegverbindungen (Fuß- und Radwege). Indirekt wird durch die Maßnahme auch die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split gefördert.

Mobilitätsplattform (Information, über Internet / App)

Es wird bereits an der Umsetzung dieser Maßnahme gearbeitet, bzw. befindet sich ein Webportal mit allen Informationen über nachhaltige Mobilitätsangebote in der Region / in Weiz im Testmodus. Dieses Mobilitätsportal soll der Bevölkerung die Möglichkeit geben, sich über das gesamte Mobilitätsangebot in der Region zu informieren und so den Umstieg vom eigenen PKW auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern.

Während die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split durch diese Maßnahme direkt beeinflusst wird, zeigt die Maßnahme bei den anderen Indikatoren und Zielen eher einen indirekten Effekt.

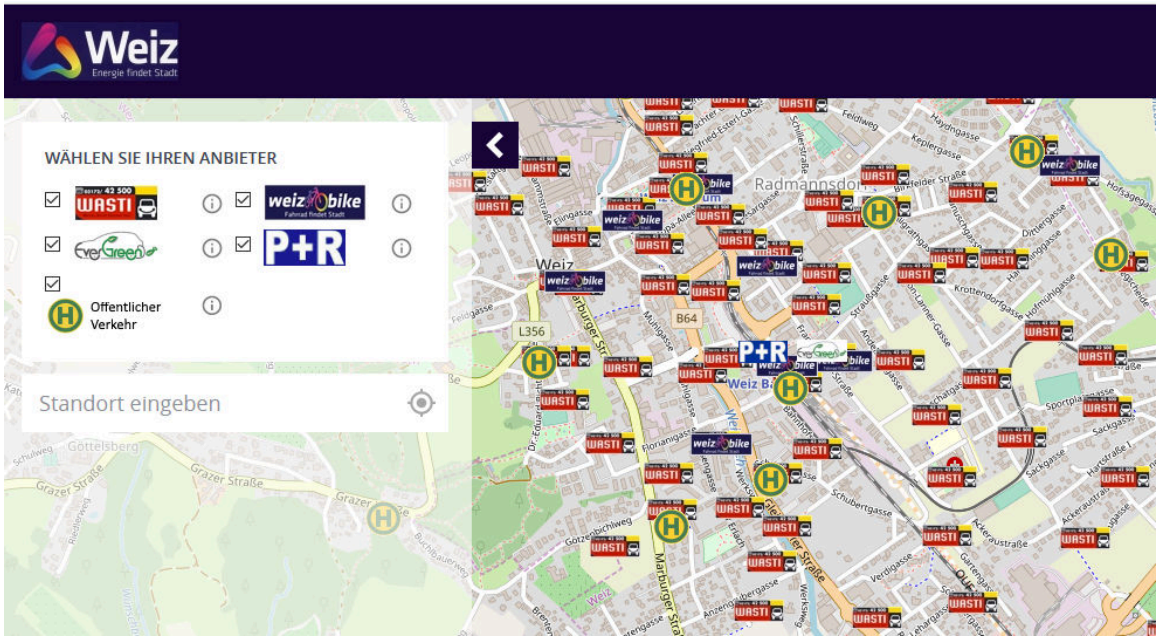


Abbildung 16: Online-Ansicht der neuen Mobilitätsplattform Weiz (Quelle: Mobilitätsplattform Weiz)

Jährliche Interessensgruppen-**Konferenz**

Als letzte Maßnahme, die langfristig implementiert werden soll, ist eine jährliche Interessensgruppen -Konferenz zu organisieren, wie sie seit 2018 jährlich veranstaltet wird. Ziel ist die Information aller Interessensgruppen und interessierter Personen über die Aktivitäten im Bereich des nachhaltigen Pendelns und über andere wichtige Aspekte, die Mobilität in der FUA betreffend.

Die jährliche Interessensgruppen -Konferenz kann zur Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilitätsformen beitragen, jedoch hat sie nicht wirklich einen Effekt auf Steigerung des Umweltverbundes oder die Senkung des Kfz-Anteils am Modal Split im Vergleich zu den anderen gewählten Maßnahmen.

Seminar

zur nachhaltigen Pendlermobilität und
Bürgermeister/innen und Gemeindevertreter/innen Konferenz der Region Weiz

Datum: Dienstag, 17. September 2019
Ort: Foyer Kunsthaus Weiz (Rathausgasse 3, 8160 Weiz)
Einlass ab 13:00
Moderation: Hannes Steinwender

Inhalt / Ablauf	Uhrzeit	Vortragende
Empfang und kleiner Mittagsimbiss Ausstellung zu aktuellen Mobilitätsprojekten in Weiz	13:30 – 14:00	
Begrüßung und Einleitung	14:00 – 14:10	Bgm. Erwin Eggenreich, MA MAS, Barbara Kulmer Stadtgemeinde Weiz
Aktuelle Projekte und Planungen in der Stadtregion Weiz 1. **Projekt SmartCOMMUTING,** Pendeln in der Region 2. **Radstrategie Region Weiz,** Schwerpunkt „Alltagsradeln" 3. **Regionaler Mobilitätsplan Oststeiermark**	14:10 – 14:40	DI Günther Rettensteiner DI Ing. Johann Rauer DI Markus Moser
IMPULSREFERAT: Die Traunseetram – eine neue Stadtbahn für Gmunden, Erfahrungen nach 10 Betriebsmonaten	14:40 – 15:00	Klaus Hölzl, Schiene OÖ GmbH
Podiumsdiskussion: Aktuelle Herausforderungen der Mobilität in der Region Weiz in Richtung niedrigerer CO2-Emissionen Was ist im letzten Jahr passiert, was tut sich in Zukunft in der Region, sind bereits Auswirkungen der bisher gesetzten Maßnahmen spürbar und wie kann die Nutzung von Rad, Bus und Bahn noch attraktiver gemacht werden?	15:00 – 15:40	DI Dr. Peter Gspaltl, (Verkehrsverbund Stmk) Mag. Dr. Anna Hagauer, (Land Stmk) Klaus Hölzl, (Schiene OÖ GmbH) Vertreter der STLB (Steiermarkbahn) Rene Moser, (Magna Presstec) Barbara Kulmer, (Stadtgemeinde Weiz)
Kaffeepause/ Netzwerken	15:40 – 16:00	
VORTRAG: Kluge Mobilität versus Verkehrswahnsinn: multiple Gesundheitsrisiken und ihre Therapie	16:00 – 16:45	OA Assoc. Prof. Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. med. Hans-Peter Hutter
Diskussion, Abschluss Statement(s)	16:45 – 17:00	
Networking / gemeinsamer Ausklang (kleiner Imbiss)	ab 17:00	

Abbildung 17: Agenda der Interessensgruppen -Konferenz 2019 (Quelle: eigene Darstellung)

Die zuletzt beschriebenen Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar und haben direkte und indirekte Effekte auf die Ziele und Indikatoren.

6.3. VERANTWORTLICHKEITEN, KOSTEN UND FINANZIERUNGSQUELLEN

Nach der Bewertung des Einflusses jeder einzelnen Maßnahme und der Auswahl eines Maßnahmenpakets zur kurzfristigen Umsetzung, erfolgte eine grobe Kostenschätzung jeder Maßnahme unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten. Hier wird unterschieden, wer für die Umsetzung und wer für die Instandhaltung / Wartung zuständig ist. Des Weiteren werden soweit möglich die Geldquellen für beide Fälle erfasst.

Die Gesamtkosten für die Umsetzung und Erhaltung ergeben sich aus den Kosten pro Einheit (Maßnahmen 1 und 2) bzw. Maßnahme gerechnet auf fünf Jahre Umsetzungszeitraum. Daraus ergeben sich pro Maßnahme die Kosten wie in Tabelle 18 dargestellt:

	MAßNAHME	KOSTEN / EINHEIT	EINHEITEN	GESAMTKOSTEN	ANMERKUNG
1	Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen	€ 150 000,00	6	€ 900 000,00	
2	Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen	€ 12 000,00	6	€ 72 000,00	
3	One-Stop-Mobility-Service-Stelle	€ 100 000,00	5	€ 500 000,00	für 5 Jahre
4	Gründung eines gemeinde- und behördenübergreifenden **Mobilitätsforums**	€ 0,00	0	€ 0,00	
5	Bewusstseinsbildung für Gesundheit und aktive / nachhaltige Mobilität	€ 1 000,00	5	€ 5 000,00	für 5 Jahre
6	Mobilitätsplattform (Information, über Internet / App)	€ 20 000,00	1	€ 20 000,00	
7	Jährliche Interessensgruppen-Konferenz	€ 5 000,00	5	€ 25 000,00	für 5 Jahre

Tabelle 18: Kosten pro Einheit / Maßnahme auf 5 Jahre Umsetzungszeitraum

Mit Ausnahme der Maßnahmen 4 und 7 sind die Gemeinden hauptverantwortlich für die Implementierung der Maßnahmen. Bei den beiden übrigen Maßnahmen sind es das Büro für Umwelt und Mobilität der Stadt Weiz in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, die für die Umsetzung verantwortlich sind.

Die Umsetzungskosten ergeben sich entweder aus Kosten für vergleichbare Projekte oder aus Kennzahlen für einzelne Projektteile.

Bei der Finanzierung sind neben den Beiträgen der Gemeinden auch Landesförderungen oder zum Teil EU-Förderungen für die Investitionen heranzuziehen. Die jährliche Interessensgruppen-Konferenz kann auch durch zusätzliches Sponsoring finanziert werden.

Die Frage nach der Verantwortlichkeit für die Erhaltung und das Betreiben der Maßnahmen ändert sich nicht stark zu jener der Implementierung. Die Gemeinden sind nach wie vor zu einem Großteil verantwortlich. Bei den Maßnahmen, die die Attraktivierung der Haltestellen bzw. die Mobilitätszentrale betreffen (2 und 3) sind ebenso die ÖV-Anbieter verantwortlich.

Die Erhaltungskosten teilen sich wiederum auf die gleichen Parteien auf, wie schon bei der Umsetzung.

Die detaillierten Informationen sind der Tabelle im ANHANG zu entnehmen.

7. STIMMUNGSBILDER – INFORMATION DER STAKEHOLDER

Der Erfolg umgesetzter Maßnahmen hängt stark von der Kommunikation mit der Bevölkerung und den beteiligten Interessensgruppen ab. Die wichtigen Interessensgruppen wurden bereits vor der Umsetzung der Maßnahmen zu Rate gezogen und in den Prozess mit einbezogen.

Um die Stimmung der Interessensgruppen zum nachhaltigen Mobilitätsplan zu erfassen wurden mehrere Interviews mit VertreterInnen der Interessensgruppen aus Politik, Verwaltung und Industrie geführt, die deren Einschätzung zum Status Quo in der FUA sowie zu zukünftigen Szenarien der Mobilität widerspiegeln sollen. Die folgenden Kapitel sind kurze Zusammenfassungen der vier geführten Interviews.

7.1. Stimmungsbild I - Politik

Interview mit Person (Politik) I

Neben der persönlichen Einschätzung des Modal Split der Stadt Weiz, ging es im Interview auch um die Attraktivierung der erweiterten S31 bis zur neuen Bahnhaltestelle „Weiz Nord“. Der Interviewpartner sagt, der Anteil der MIV-Nutzer/innen (Anm.: motorisierter Individualverkehr) bei den Pendler/innen und auch den Schüler/innen der 11.-13. Schulstufe ist zu hoch, während es bei den Nutzer/innen des öffentlichen Verkehrs trotz Angebotsausweitung Verbesserungsbedarf gibt. Die Stadt Weiz arbeitet jedoch daran, den Umweltverbund auszubauen – also aktive und nachhaltige Mobilitätsformen (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel). Durch gezielte Maßnahmen, wie das Einschränken des Parkraums für Schüler/innen versucht man in Weiz eine Änderung herbeizuführen.

“Multi-Consuming”: ein Stopp, mehrere Aktivitäten

Weiz hat die Strategie, den Handel in der Innenstadt zu stärken, mit der Möglichkeit für die KonsumentInnen bei den Geschäften zu parken ABER gleichzeitig die Möglichkeit zu nutzen, auch andere Wege zu erledigen. Weiz ist die “Stadt der kurzen Wege”, weswegen man als FußgängerIn und RadfahrerIn durch Info-Tafeln darauf aufmerksam gemacht wird, wie lang man in etwa wohin benötigt und dementsprechend das Auto stehen lassen kann.

Pilotaktion: „Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung / Steigerung der Inanspruchnahme der Stadtbahn Weiz“

Die Verlängerung der Bahn ist eine gute Sache, allerdings überwiegen momentan noch die negativen Aspekte der Erweiterung: Lärm, Gestank, Überfüllungen in der Früh – Leere über den Tag verteilt, falsche Zeiten (Schichtzeiten). Gleichzeitig gibt es beim MIV-Problem keine Erleichterung. Um die Stimmung zum Positiven zu wenden, benötigt es da die Unterstützung aller Partner. Die Bahn ist für alle da – nicht nur für Schüler/innen, die momentan die Hauptnutzergruppe sind. Dafür muss der Fahrplan noch besser an die Arbeits- / Schichtzeiten angepasst werden. Voraussetzungen für gesteigerte Nutzung der Bahn sind entsprechende Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit, eingeschränkter (Gratis-) Parkraum bzw. genügend Park&Ride-Flächen am Stadtrand und wenn irgendwie möglich, günstige Tarife / Tickets („1-2-3-Ticket“).

Um Pendler/innen tatsächlich zum Umstieg auf Öffis, das Rad oder Gehen zu bewegen, braucht es einige Voraussetzungen:

- Ausbau Radwegenetz – „Alltagsradln“ soll verstärkt stattfinden
- Stärkung des ÖV – Absprache mit Beschäftigten und Betriebsräten der größten Arbeitgeber in der Region; Ausbau des Angebotes
- Infrastrukturmaßnahmen für einen leichteren Umstieg auf die Bahn (Haltestellen)

Als Abschluss wird über die Gründung eines „Mobilitätsforums“ für die Stadtregion gesprochen und ob Interesse an der Teilnahme besteht – der Interviewpartner sieht es als sinnvoll an, Mobilitätsfragen gemeinsam zu klären und Probleme gemeinsam zu bewältigen.

Interview mit Person (Politik) II

Der Anteil des MIV ist laut Einschätzung des Interviewpartners mit 90% sehr hoch. Allerdings ist hier auch die Geographie der Umlandgemeinde als Grund entscheidend. Ein Ortsteil ist aufgrund der Lage und Topographie besser angebunden und auch mit dem Rad und den Öffis erreichbar. Aber andere Siedlungen liegen an steilen Hängen und erschweren das „Alltagsradln“. Der Anteil der radfahrenden Pendler/innen ist daher gering. Positiv ist, dass es Pendler/innen gibt, die das Angebot der S31 nach Graz nutzen. Die Schüler/innen fahren hauptsächlich mit dem Bus, einige steigen ebenso auf den Zug Richtung Graz um.

Mobilitätsverhalten

Wie schon im oberen Abschnitt erwähnt, hängt bei der Mobilität viel von der Lage des Wohnortes und des Arbeitsplatzes ab – nur wenige Arbeitsstätten sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt erreichbar. Dazu kommt, dass die Fahrpläne sich nicht nach den Arbeitszeiten des Handels oder der Industrie richten sondern auf die Schulbeginn und –endzeiten abgestimmt sind. Es ist auch zu erwähnen, dass die Arbeitsplätze grundsätzlich mit dem Fahrrad erreichbar sind: gut erreichbar sind etwa **Weitzer Parkett** und die **Baufirma Marko / der Steinbruch** – allerdings hauptsächlich für Pendler/innen aus den benachbarten Ortsteilen. Der PKW wird von vielen neben dem Arbeitsweg auch für andere Zwecke genutzt – nachdem der Großteil der Pendler/innen mit dem Auto fährt, kombinieren diese ihren Arbeitsweg mit anderen Aktivitäten wie Einkaufen, Sport etc.

Pilotaktion: „Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung / Steigerung der Inanspruchnahme der Stadtbahn Weiz“

Die Verlängerung der S31 ist positiv – auch wenn die Trasse noch ca. 500-600m zu früh endet. Es gibt Erwerbs- und Schülerpendler/innen, die die Bahn nutzen. Diese fahren meist mit dem PKW in die Nähe der Haltestelle (in der Nähe des Weizer Schwimmbades) und fahren dann von „Weiz Nord“ weg. In Zukunft wird es notwendig sein, mehr P+R-Flächen im Norden anzubieten (angedacht sind Flächen bei Schwimmbad / Stadthalle). Es ist schade, dass die Bahn nicht diese ca. 500m weiter in den Norden fährt, da gerade für die Betriebe Weitzer Parkett und die Baufirma Marko mit einem nicht unwesentlichen Anteil an Pendler/innen dorthin eine nähere Bahnhaltestelle gut wäre. Auch für andere Pendler/innen aus Richtung Norden wäre eine P+R-Anlage nahe einer Haltestelle der S31 besser. Als Kompromiss soll versucht werden, im Nahbereich der Haltestelle „Weiz Nord“ Flächen für einen Mobilitätshub zu finden. Die Verfügbarkeit von ausreichend Parkraum in der Nähe der Haltestelle ist auch die wichtigste Voraussetzung für die Nutzung der Bahn durch die Bevölkerung der Umlandgemeinden.

Der Umstieg auf den Mobilitätsverbund ist eine reine Frage nach Flexibilität. Außerdem muss der Umstieg reibungslos und unkompliziert sein. In den Umlandgemeinden wäre es zweckmäßig, wenn ein Kleinbus ganztägig flexibel fahren würde (Mikro-ÖV) unabhängig davon ob ÖV auf der Strecke fährt. Diesem System sind derzeit allerdings noch (gesetzliche) Grenzen gesetzt. Eine Behandlung solcher Fragen durch eine regionsübergreifende Mobilitätsgruppe – Mobilitätsforum – wird positiv gesehen.

7.2. Stimmungsbild II - Verwaltung

Typisch für eine Marktgemeinde in der FUA ist, dass mit Ausnahme des Zentrumsbereiches der Anteil des MIV bei 65 – 75 % liegt, der Rest teilt sich auf RadfahrerInnen und im Zentrum auf FußgängerInnen auf. Der Anteil der Pendler/innen, die den ÖV nutzen, ist nicht so groß. Die Schüler/innen fahren beinahe ausschließlich mit der Bahn und ein geringerer Anteil mit dem Bus. Die Ausrichtung liegt eher Richtung Weiz als Gleisdorf und hier haben die Schüler/innen mit der neuen Haltestelle Weiz Nord die perfekte Anbindung an das Bundesschulzentrum. Es gibt viel Bautätigkeit im Umland von Weiz. Hier ist der Anteil der Pendler/innen mit dem Auto größer, da dies Personen sind, die z.B. aus Graz umgesiedelt sind und ihren Arbeitsplatz noch in Graz haben.

Multimodalität

Durch die Einführung des neuen Mikro ÖV-Systems „SAM“ sind die Umlandgemeinden jetzt flächendeckend mit dem ÖV erreichbar. Zusätzlich ist die Marktgemeinde an das Rad-Verleihsystem „WeizBike“ angeschlossen, und nach Überprüfung der Zahlen kann es sein, dass das auch noch ausgebaut wird. Die Arbeitsplätze im Zentrum sind fußläufig oder mit dem Rad erreichbar – viele Angestellte nutzen diese Mobilitätsformen aus. Auch die Grundversorgung ist im Zentrum vorhanden. Die verschiedenen Wege können ohne Auto abgewickelt werden. Auspendler/innen nutzen den PKW ebenfalls für eine Kombination an Wegen.

Pilotaktion: „Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung / Steigerung der Inanspruchnahme der Stadtbahn Weiz“

Die Verlängerung ist ein sehr gutes Projekt, gerade für Schüler/innen, die jetzt nicht mehr so einen weiten Weg vom Bahnhof zur Schule haben. Es ist definitiv viel Potenzial vorhanden, das noch ausgeschöpft werden kann. Für die Pendler/innen passen momentan die Zeiten noch nicht mit den Schichtzeiten zusammen, bei Gleitzeitregelung ist es besser. Man müsste entweder den Fahrplan ändern (verdichten) oder mit den Betrieben reden, ob die Schichtzeiten vielleicht etwas angepasst werden könnten. Eine weitere Voraussetzung wäre der Ausbau / die Erweiterung der P+R-Anlage im Süden mit einem dementsprechend dichten Takt, damit es keinen Zeitverlust beim Umstieg auf die Bahn gibt, in Kombination mit guten Preisen, es ist generell eine Kostenfrage – interessant wäre eine Gesamtlösung, eine regionale Lösung wo man eventuell ein eigenes Tarifsystem schafft (“Schnuppertickets”).

Für einen erfolgreichen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsarten sollte man nicht mit Restriktionen arbeiten, sondern eher auf positive Anreize setzen (z.B. preisliche Erleichterungen, o.Ä.). Oder man versucht es durch die Darstellung zum einen, welchen Beitrag man zum Klimaschutz beiträgt, zum anderen, welche Einsparung man durch den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund hat. Daneben gibt es auch noch andere Anreizeffekte (günstige Sharingsysteme) und Bewusstseinsbildung und die Schaffung von Alternativen.

Die Gründung einer regionsübergreifenden Mobilitätsgruppe wäre sehr positiv.

7.3. Stimmungsbild III - Industrie

Das Interview zeigt die Perspektive eines großen Arbeitgebers in der Stadtregion mit vielen Einpendler/innen – im Gegensatz zu den Interviews 1-3 mit Gemeindevertretern, die eher vom Auspendeln betroffen sind. Die Beschäftigten kommen zu 90% mit dem PKW, im Sommer fahren einige mit Moped / Motorrad. Der Anteil der Radfahrer/innen beläuft sich auf ca. 4% (witterungs- und jahreszeitabhängig). Nur etwa 2-3% nutzen öffentliche Verkehrsmittel – der Betrieb wartet auf einen direkten Zugang von der Haltestelle „Weiz Interspar". Es gibt einige Fahrgemeinschaften, die vom Unternehmen auch gefördert werden (Parkplätze in der Nähe der Eingänge). Die Entfernung zum Arbeitsplatz scheint eine zentrale Rolle bei der Gründung von Fahrgemeinschaften der Beschäftigten zu spielen – Arbeiter/innen und Angestellte aus z.B. Feldbach fahren auch in Fahrgemeinschaften, slowenische Beschäftigte bilden fast ausschließlich Fahrgemeinschaften. Neben dem derzeit noch ausständigen Direktzugang von der Bahnhaltestelle zum Betriebsgelände sind auch die Abfahrtszeiten für die Beschäftigten im Schichtbetrieb unpassend – die Übergangszeit ist zu knapp. Beim Thema Parkraummanagement wird festgestellt, dass prinzipiell genug Parkplätze vorhanden sind und es nur zu Schichtwechsel zu Problemen kommt, weswegen eine Erweiterung nicht angedacht ist. Das Haupteinzugsgebiet des Betriebes liegt außerhalb von Weiz (Birkfeld – Passail – Gleisdorf). Da der Großteil der Beschäftigten mit dem Auto kommt, werden gerade Einkauf und Arbeit mit dem Auto kombiniert.

Pilotaktion: „Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung / Steigerung der Inanspruchnahme der Stadtbahn Weiz"

Die Verlängerung ist eine gute Lösung, auch wenn für die Beschäftigten die Zeiten noch immer nicht gut passen. Beim Tarif besteht das Problem, dass das Durchfahren von mehreren Tarifzonen für einen relativ geringen Weg notwendig ist, weswegen einige weiterhin mit dem Auto fahren, weil sie sagen, es ist billiger. Als Voraussetzung für zusätzliche Nutzung des Umweltverbundes im Verkehr wird eine Bewusstseinsänderung benötigt: Das Mindset der Beschäftigten / Bevölkerung gesamt muss sich ändern. Finanzielle Anreize alleine werden langfristig kaum etwas bewegen. Der Betrieb schaut auf Nachhaltigkeitsagenden wie Abfallwirtschaft aber auch die Gesundheit der Mitarbeiter/innen und nachhaltige Mobilität würde hier einen großen Beitrag leisten. Es muss am Verhalten und dem Bewusstsein gearbeitet werden.

Voraussetzungen für einen Umstieg auf den Umweltverbund

Das Verhalten bzw. Mindset muss sich ändern – die Voraussetzungen sind an sich gegeben (dichteres ÖV-Angebot etc.), im Bewusstsein ist es einfach nicht verankert. Außerdem muss es den Leuten unbequem gemacht werden, mit dem Auto zu fahren (u.a. durch Parkraummanagement), bzw. Fahrgemeinschaften noch stärker gefördert werden. Das Gesundheitsbewusstsein muss gesteigert werden – das heißt Radfahren

und Zu-Fuß-Gehen noch stärker bewerben und die Möglichkeiten aufzeigen, die man zum derartigen Pendeln nutzen kann.

Auf die Frage nach einem „Mobilitätsforum“ schlägt der Interviewpartner vor, eine solche regions- und institutionsübergreifende Gruppe sollte sich quartalsmäßig zusammensetzen und gemeinsam an Lösungen arbeiten, sowie aus Best Practice-Beispielen anderer Betriebe, Regionen lernen.

8. PILOTAKTION

8.1. Einleitung

Im Jahr 2018 wurde die Bahnlinie S31 Gleisdorf – Weiz verlängert und um zwei neue innenstadtnahe Haltestellen „Weiz Zentrum“ und „Weiz Nord“ ergänzt. Gemeinsam mit den bestehenden Haltepunkten „Bahnhof“, „Interspar“ und „Preding“ bildet die S31 eine starke Nord-Süd Achse im öffentlichen Verkehr und wird daher in diesem Abschnitt auch als „Stadtbahn Weiz“ bezeichnet.

Die Stadt Weiz und seine Umlandgemeinden Naas, Thannhausen, Mortantsch, Mitterdorf und St. Ruprecht haben im Rahmen des EU Interreg Projekts Smart Commuting die Erstellung einer Machbarkeitsstudie über zusätzliche Potenziale für die Stadtbahn in Weiz beschlossen.

Die Bevölkerungsgruppen mit dem größten Potenzial für vermehrte Nutzung der S-Bahn sind SchülerInnen und PendlerInnen. Obwohl die Gruppe der SchülerInnen schon im Bestand die HauptnutzerInnen sind, kann auch bei dieser Gruppe eine Steigerung erfolgen. Für die Definition der Zielgruppen wurde eine Verkehrsstromanalyse mit Daten aus dem Jahr 2020 herangezogen.

Im Bereich der Freizeitnutzung gibt es keine genauen Daten über die aktuelle Nutzung der Bahn. Eine Steigerung der Nutzung in diesem Bereich ist genau wie bei SchülerInnen- und ErwerbspendlerInnen anzustreben.

Die Nutzung der S-Bahnlinie S 31 hat in den Jahren 2014 – 2019 um ca. 20% von ca. 700.000 Fahrgästen pro Jahr auf knapp 835.000 Fahrgäste pro Jahr zugenommen. Seit 2019 verkehren 24 Zugpaare an Werktagen, davon einige durchgebunden bis und ab Graz.

Die innerörtliche Erreichbarkeit der Ziele in Weiz hängt stark vom Einzugsbereich der Bahnhaltestellen ab. In der folgenden **Abbildung 18** sind die fußläufigen Einzugsbereiche (300m und 500m) um die Bahnhaltestellen der „Stadtbahn Weiz“ gemeinsam mit den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet dargestellt. **Mit Ausnahme von Weitzer Parkett in Naas und dem Industriegebiet im Süden von Weiz liegen alle wichtigen Ziele im fußläufig erreichbaren Einzugsbereich der Bahnhaltestellen.**

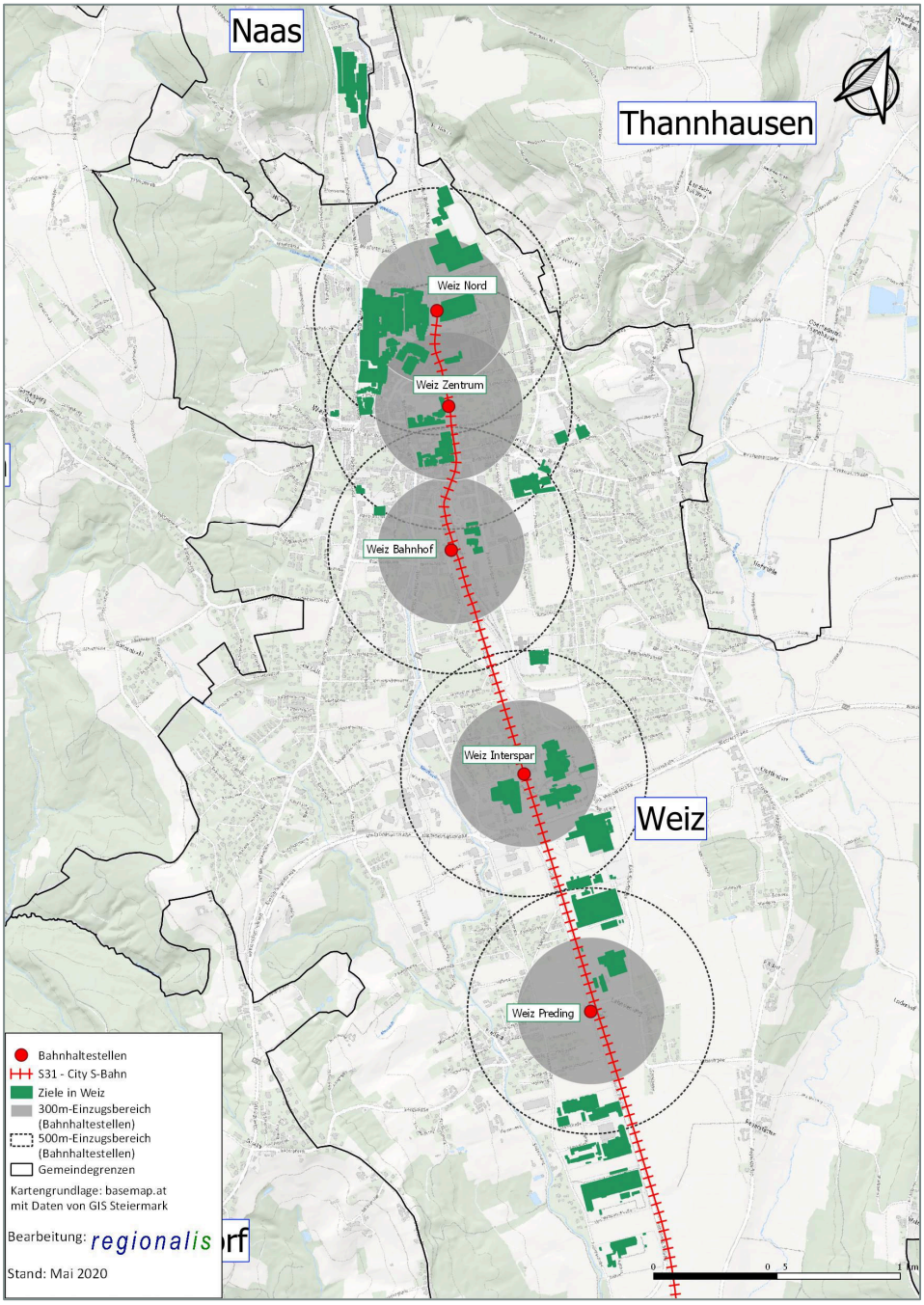


Abbildung 18: Einzugsbereiche der Bahnhaltestellen in Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

8.2. Wesentliche Ergebnisse

Für die Ermittlung zusätzlicher Potenziale für die S-Bahn in Weiz wurde der Streckenverlauf innerhalb der Stadtgemeinde in vier Abschnitte unterteilt, denen jeweils wichtige Fahrtziele und Verkehrserreger zugeordnet wurden:

Abschnitt 1: Weiz Nord mit der Endhaltestelle „Weiz Nord“ sowie teilweisem Einzugsgebiet der Haltestelle „Weiz Zentrum“

Abschnitt 2: Weiz Zentrum mit den Haltestellen „Weiz Zentrum“ sowie „Weiz Bahnhof“

Abschnitt 3: Weiz Süd I mit den Haltestellen „Weiz Interspar“ und „Weiz Preding“

Abschnitt 4: Weiz Süd II derzeit ohne Bahnhaltestelle

Für die SchülerInnen und ErwerbspendlerInnen wurde im Rahmen von Smart Commuting und den Vorgängerprojekten detaillierte Grundlagen für die Potenzialermittlung erhoben. Die Situation stellt sich für alle EinpendlerInnen nach Weiz folgendermaßen dar:

SchülerInnen

Die SchülerInnen aus dem Bahnkorridor der S31 kommen bereits jetzt zum Großteil mit der Bahn nach Weiz. Nur im Bundesschulzentrum kommt ein erheblicher Teil der Schülerinnen und Schüler der 11. bis 13. Schulstufe mit dem eigenen Auto in die Schule. In diesem Fall kann der Anteil der BahnfahrerInnen durch ein restriktives Parkplatzmanagement bei der Schule noch deutlich erhöht werden.

ErwerbspendlerInnen

Das Ergebnis der Befragungen 2016 und 2020 zeigt, dass nur ein geringer Teil der MitarbeiterInnen in den Betrieben der Stadt Weiz bisher die Bahn zur Anreise nutzt. In diesem Segment ist durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen auf der Bahn (noch bessere Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf die Schichtbeginn- und endzeiten in den großen Betrieben in Verbindung mit einem restriktiven Parkplatzmanagement am Arbeitsplatz eine Erhöhung der Zahl der BahnfahrerInnen möglich.

Betrachtet man sämtliche Voraussetzungen und Berechnungen ergeben sich für die Ziele in den einzelnen Abschnitten folgende Potenziale:

Gesamtpotenzial (PendlerInnen + SchülerInnen):	Gesamt-potenzial	Potenzial ÖV (Bestand)	Potenzial ÖV (Ziel)	Potenzielle Neukunden	Potenzielle Zunahme (Wege/Tag)
Abschnitt Nord	891	360	458	99	198
Abschnitt Zentrum	581	194	236	42	84
Abschnitt Süd I	235	12	47	35	70
Abschnitt Süd II	186	9	37	28	56
				204	408

Tabelle 19: Zusammenfassung des Potenzials bei MitarbeiterInnen und SchülerInnen aus dem Bahnkorridor (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Nach Überprüfung aller Arbeitgeber und Schulen in Weiz sowie unter Berücksichtigung spezifischer Rahmenbedingungen (z.B. fixe oder flexible Arbeitszeit) kann ein Potenzial von ca. 200 Personen oder 400 Fahrten pro Tag eingegrenzt werden, die zusätzlich auf die Bahn verlagert werden könnten.

Dazu kommen **weitere mögliche NutzerInnengruppen**, die in der Folge kurz charakterisiert werden:

AuspendlerInnen aus Weiz

Wenn davon ausgegangen wird, dass bei den PendlerInnen, die von Weiz zu Zielen entlang des Bahnkorridors pendeln (Gleisdorf, Graz, Raabtal), ähnliche Eingangsgrößen wirksam werden wie bei den EinpendlerInnen, bedeutet das ein nochmaliges Potenzial für die Bahn von ca. 70 Personen oder 140 Fahrten pro Tag.

Erledigungen / Freizeitfahrten

Aus der Verkehrserhebung Oberösterreich 2012 sowie aus der Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 kann der Anteil der Wege für diese Verkehrszwecke pro Tag geschätzt werden. Aus diesen detaillierten Erhebungen ist auch das Potenzial für den öffentlichen Verkehr in Analogie ableitbar.

Demnach machen Erledigungs- und Freizeitfahrten im öffentlichen Verkehr in einem Bahnkorridor ca. 20% der PendlerInnenfahrten aus. Damit kommt pro Tag noch ein Potenzial für die Bahn von ca. 55 Personen oder 110 Fahrten pro Tag dazu, die auf die Bahn verlagert werden könnten.

Zusammenfassend könnten in der Stadtregion Weiz zusätzlich ca. 650 werktägliche Wege auf die Bahn verlagert werden (das ergibt ca. 162.500 zusätzliche Fahrten mit der Bahn pro Jahr). Im Schnitt wäre das ein Zuwachs von durchschnittlich 13 Fahrgästen pro Zug.

Nicht berücksichtigt sind mögliche zusätzliche Fahrten innerhalb von Weiz (Binnenverkehr), wenn in diesem Abschnitt ein 15-Minuten-Takt angeboten werden würde. Für eine Abschätzung des möglichen Verlagerungspotenzials auf die Bahn fehlen verlässliche Grundlagen. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist die Errichtung eines umfassenden Mobilitätshubs am nördlichen Endpunkt der Bahnstrecke.

Neben einer Quantifizierung des aktuellen Verlagerungspotenzials wurden auch allgemeine Faktoren für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs untersucht: Die Ergebnisse decken sich mit den Inhalten vergleichbarer Befragungen:

- Für Vielfahrer sind der Kostenvorteil, ein gutes ÖV-Angebot und die Zuverlässigkeit die wichtigsten Gründe zur Nutzung des ÖV.
- Für alle anderen möglichen NutzerInnen, die unregelmäßig oder nur gelegentlich den ÖV nutzen, ist die Einzelfahrt vor allem auf kurzen Strecken zu teuer. Neben einer Senkung und Vereinfachung der Tarife ist die Qualität des Angebotes für einen möglichen Umstieg vom privaten PKW auf die Bahn entscheidend. Das bedeutet den Wunsch nach häufigen, schnellen und möglichst direkten Verbindungen, verbunden mit hoher Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Neben diesen beiden Pull-Kriterien gibt es einen wesentlichen Push-Faktor, der für den Umstieg vom PKW auf den ÖV entscheidend ist:

- die fehlende Verfügbarkeit eines (Gratis-) Parkplatzes am Zielort!

9. EXTENDED SUMMARY IN ENGLISH

Weiz and the municipalities in the surrounding area decided to take part in the Interreg Central Europe programme “Smart Commuting (SmartCOM)” in autumn of 2016. The programme searches for sustainable / ecological (CO_2-poor) methods of commuting and mobility to increase the quality of day-to-day living in cities and regions and find efficient ways of reducing the CO_2-emissions. This initiative shall further be included in a “Mobility Strategy of Weiz”.

Weiz in the east of Styria has important central functions and institutions (agencies, hospital, etc.) in its capacity as district capital. Furthermore it is site for big companies with many employees, schools and a center of trade (shopping). As a consequence of this multifunctionality Weiz has a high traffic volume with cars being the main form of transport. Approximately 80% of commuters and 40% of pupils / students over the age of 17 use their cars for trips to work or school. Most of them travel from the surrounding municipalities to Weiz.

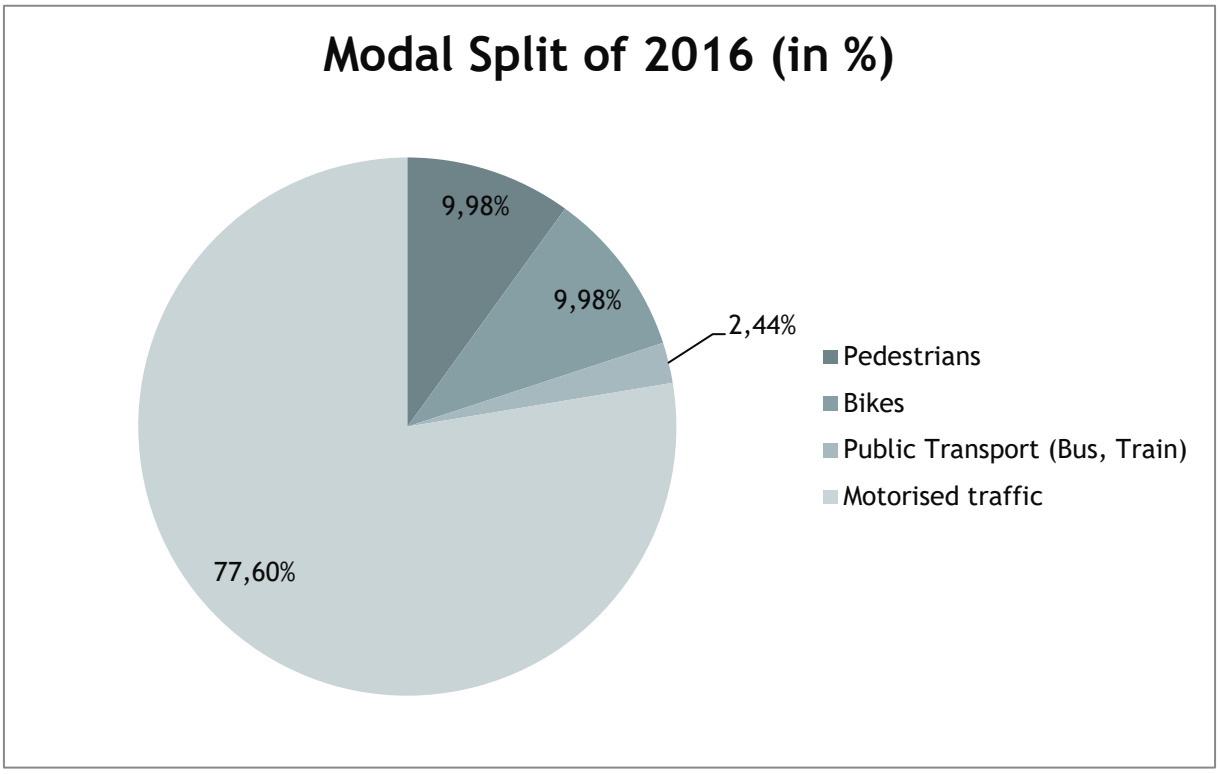


Abbildung 19: Modal Split der Stadtregion Weiz 2016 (Quelle: eigene Bearbeitung auf Grundlage der Mobilitätsbefragung 2016)

The main goal for Weiz and the other municipalities of the functional urban area (FUA) in SmartCOM is to **increase the share of sustainable, eco-friendly means of transport (walking, cycling, use of public transport) in the overall Modal Split of commuters**. To reach this goal the share of cars must be reduced.

The FUA already has a vast amount of activities concerning sustainable mobility which will be complemented by a strategy for a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). The SUMP is focused on increasing the appeal of sustainable mobility, raising the awareness of the main target groups with generally improving communication and information of the public. In discussion with the mobility / traffic council of Weiz, regional working groups and in workshops and conferences with the main stakeholders the following targets were agreed upon:

- **The share of cars used for commuting to work shall be reduced by half from appr. 80% in 2016 to appr. 40% in 2030;**
- **The share of walking and cycling shall be doubled (10% in 2016 to 20% in 2030), and the use of public transportation shall increase from appr. 3% to 20% in 2030 simultaneously.**

Although these goals seem rather ambitious, they are part of the **"Vision of future Mobility"** in the urban region. By achieving them a noticeable relief of traffic should be achieved in the city center of Weiz – thus available space (streets, squares) is made attractive for the use of sustainable and eco-friendly mobility, also the quality of stay in public places is increased.

The following priorities were defined in an action plan to achieve the desired shift of mobility forms in the modal split by 2030:

- Promoting and supporting active mobility (walking, cycling);
- Supporting and improving public transport (bus, train);
- Support of the multimodality for commuters;
- Reduction of motorized traffic to its necessary extend;
- Promotion of an aware choice of transport regarding environmental compatibility;
- Increasing the further development of a "city of short distances";
- Urban Development and spatial planning aiming the optimal use of sustainable mobility (walking, bike, public transport).

To reach these priorities a set of measures and activities is developed and in part already implemented:

- Additionally to extending the train by nearly a kilometre for better passenger transport, there is now an hourly train scheduled to and from the new end stop "Weiz Nord" since 2019;
- In the summer of 2019 the new "Regiobus"-service was implemented in the region with great improvements in bus services.

- The urban region drafted a cycling strategy in 2019, which will be implemented from 2020 onwards and defines ways to improve the use of bikes for day-to-day trips (also commuting);
- The existing mobility hubs shall be complemented by more mobility hubs, which will be important connecting points between transport modes. In addition a lending system for (E-) bikes will be situated there;
- More important measures in SmartCOM are:
    - Improving the infrastructure at train and bus stops;
    - Making access routes to public transport stops attractive to the public;
    - Awareness raising at schools;
    - Establish a "One-Stop-Mobility-Shop" for all information on / offers of eco-friendly mobility forms.

An assessment of a set of measures was necessary to find the most effective measures to achieve pre-defined priorities and targets. The remaining measures are prepared to be implemented in accordance with the stakeholders of the programme. By defining responsibilities, costs and financing sources a schedule for implementation could be prepared.

MEASURES (SHORT-TERM IMPLEMENTATION)
Making access routes to PT stops / stations pedestrian-friendly
Roof + bench at bus/tram stop
One-stop mobility service point
Joint administrative body among municipalities for mobility
Awareness raising in health and active mobility
Mobility information portal (web, app)
Annual Stakeholder Meeting

Tabelle 20: List of measures for short-term implementation

The main responsible party for implementing, financing and maintenance of the measures are the communities. They will be supported by public transport providers and interested parties. Some measures can be financed by sponsoring or county- / EU-subsidies. The implementation of the measures will be monitored continually by a **"mobility forum"**. This forum will convene at least twice a year to adjust and coordinate the activities and promote the realisation of the measures.

While the SUMP of SmartCOM targets commuters the results of the plan shall be compiled in a SUMP for the FUA resulting in an overall **mobility strategy for the urban region** in cooperation with all stakeholders and the public.

10. Quellenverzeichnis

Abart-Heriszt, L., Erker, S., Stöglehner, G. (2018): ERPS . die kommunale Enerfie- und Treibhausgasdatenbank dür die Steiermark. Im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilungen 13, 15, und 17. Graz, Wien. Datenfrundlage: Abart-Heriszt, L., Erker, S. (2018): EnCO2Web. Liznz: CC BY-NY-SA 3.0 AT.

Landessentwicklung Steiermark: Bevölkerungsprognose 2016 – 2030, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12658765_141979497/141e2d92/Publikation%205-2016-Internet.pdf, Zugriff: 07.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: Weiz, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/423e2001/61766.pdf , Zugriff: 06.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: Mitterdorf an der Raab, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/daa39014/61729.pdf , Zugriff: 06.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: Mortantsch, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/9841f783/61730.pdf , Zugriff: 07.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: Naas, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/dd2bf330/61731.pdf , Zugriff: 07.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: St. Ruprecht an der Raab, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/5acdb529/61765.pdf , Zugriff: 07.02.2020

Landesstatistik Steiermark – Regionaldaten: Thannhausen, http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12256486_141979478/25a0cf33/61751.pdf , Zugriff: 07.02.2020

Land Steiermark (2020): Luftgütemesstation Weiz, https://www.umwelt.steiermark.at/cms/beitrag/10080819/2061730/, Zugriff: 18.02.2020

Mobilitätsplattform Weiz (2020): http://mobil.weiz.at/, Zugriff: 27.02.2020

Move on Green (2014) – Marie Clotteau: Policy Guidelines for Sustainable Mobility in Rural and Mountain Areas, 38 S.

ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018: https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018, Zugriff: 18.02.2020

Statistik Austria: Atlas der Erwerbspendlerinnen und –pendler, https://www.statistik.at/atlas/pendler/, Zugriff: 06.02.2020

Anhang

	Maßnahmen	Bewertung
M1	Umverteilung von Straßenraum für FußgängerÎnnen und RadfahrerInnen	15
M2	Verbesserung der Qualität der Fußwege außerhalb des Stadt- / Ortszentrums	10
M3	Ersatz der bestehenden Straßenbeleuchtung durch LED-Lampen	14
M4	Durchgängiges Fußwege- / Gehsteige-Netz	11
M5	Nahtloses / verbundenes Radwegenetz	13
	Das Radwegenetz wird laufend ausgebaut und verdichtet	
M6	Verpflichtende Anzahl an Radabstellplätzen bei gewerblichen / öffentlichen Stellen	6
M7	Nahtlose Verbindungen / Wege zwischen Bahn und Bus an der Haltestelle	11
	Barrierefreies Umsteigen wird bereits am Bahnhof Weiz und am Busbahnhof ermöglicht	
M8	Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen	14
M9	Neue Bahn- / Bus-Haltestelle	13
	Durch die Verlängerung der S31 und die neuen Haltestellen „Weiz Zentrum“ und „Weiz Nord“ wurde diese Maßnahme schon umgesetzt	
M10	Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen	12
M11	Optimierung der ÖV-Fahrpläne	9
	Die Fahrpläne von S-Bahn und Regionalbus sind seit 2019 vertaktet und verdichtet	
M12	Optimierung des ÖV-Netzes	11
	Mit der Umsetzung des neuen Regionalbus-Konzeptes wurden Linienführungen in Weiz und in der Region angepasst	
M13	Anpassung von Schichtzeiten und ÖV-Fahrplänen	9
	Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn und der Regionalbusse sind seit 2019 mit den Schichtzeiten der großen Betriebe abgestimmt	
M14	One-Stop-Mobility-Service-Stelle	18
M15	Errichtung von multimodalen Knoten (Kombination ÖV, Bike-sharing, Car-Sharing)	11
	Der erste intermodale Knoten befindet sich in Weiz Nord in Umsetzung	
M16	Bike-Sharing (Fahrradstationen)	3
	Mit dem WeizBike verfügt die FUA über ein Fahrrad-Verleih-System mit derzeit 13 Stationen und 80 Fahrrädern	
M17	Schaffung von Fußgängerzonen im Stadtzentrum / fußgängerfreundlichere Zonen in der Periepherie	7
M18	Fahrtenbündelung (Car-pooling / Mitfahrgelegenheit)	5
M19	Mitfahrgelegenheits-Plattform für Angestellte	5
M20	Neugestaltung von Stationsvorplätzen / Raumgestaltung nahe Haltestellen	12
M21	Gründung eines gemeinde- und behördenübergreifenden Mobilitätsforums	14
M22	Anreize für Büros im Stadtzentrum / Betriebe in der Nähe von Haltestellen	18
M23	Bewusstseinsbildung für Gesundheit und aktive / nachhaltige Mobilität	15
M24	Mobilitätsplattform (Information, über Internet / App)	11
M25	Web-basiertes Portal für Mitfahrgelegenheiten	1
	Für die Schülerinnen und Schüler des Schulzentrums in Weiz wurde eine eigene Mitfahr-App programmiert und befindet sich seit zwei Jahren in Umsetzung.	
M26	Jährliche Interessensgruppen-Konferenz	7

	Maßnahmen	Bewertung	Kosten / Einheit	Einheiten	Gesamtkosten	Anmerkung	geplante Finanzierung
M1	Umverteilung von Straßenraum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	**15**				laufende Verbesserungen/ laufende Verwaltung	
M2	Verbesserung der Qualität der Fußwege außerhalb des Stadt- / Ortszentrums	**10**				laufende Verbesserungen/ laufende Verwaltung	
M3	Ersatz der bestehenden Straßenbeleuchtung durch LED-Lampen	**14**				laufende Verbesserungen/ laufende Verwaltung	
M4	Durchgängiges Fußwege- / Gehsteige-Netz	**11**				laufende Verbesserungen/ laufende Verwaltung	Gemeinden + Landesförderung
M5	Nahtloses / verbundenes Radwegenetz	**13**			6,2 Mio.	Investitionskosten gesamt auf 5 Jahre	Radverkehrsstrategie
M6	Verpflichtende Anzahl an Radabstellplätzen bei gewerblichen / öffentlichen Stellen	**6**			6,2 Mio.	Investitionskosten gesamt auf 5 Jahre	Radverkehrsstrategie
M7	Nahtlose Verbindungen / Wege zwischen Bahn und Bus an der Haltestelle	**11**					
M8	Fußgängerfreundliche Verbindungen zu ÖV-Haltestellen schaffen	**14**	€ 150 000,00	6	**€ 900 000,00**		Gemeinden + Landesförderung
M9	Neue Bahn- / Bus-Haltestelle	**13**					Gemeinden + Verkehrsunternehmen + Landesförderung
M10	Überdachung und Sitzmöglichkeiten bei Bahn- / Bushaltestellen	**12**	€ 12 000,00	6	**€ 72 000,00**		Gemeinden + Verkehrsunternehmen + Landesförderung
M11	Optimierung der ÖV-Fahrpläne	**9**					Zusammenarbeit A16, Land Stmk.; RegioBus
M12	Optimierung des ÖV-Netzes	**11**					Zusammenarbeit A16, Land Stmk.; RegioBus
M13	Anpassung von Schichtzeiten und ÖV-Fahrplänen	**9**					Zusammenarbeit A16, Land Stmk.; RegioBus
M14	One-Stop-Mobility-Service-Stelle	**18**	€ 100 000,00	5	**€ 500 000,00**	**für 5 Jahre**	Gemeinden + Verkehrsunternehmen + Landesförderung
M15	Errichtung von multimodalen Knoten (Kombination ÖV, Bike-sharing, Car-Sharing)	**11**	€ 50 000,00	1	**€ 50 000,00**		Landes-Bundesförderungen
M16	Bike-Sharing (Fahrradstationen)	**3**	12.000,-			**Ausbau laufend**	WeizBike
M17	Schaffung von Fußgängerzonen im Stadtzentrum / fußgängerfreundlichere Zonen in der Periepherie	**7**				Investitionskosten gesamt auf 5 Jahre	
M18	Fahrtenbündelung (Car-pooling / Mitfahrgelegenheit)	**5**	10.000,--			**vorhandene App auf Firmen ausweiten**	Happy Drive
M19	Mitfahrgelegenheits-Plattform für Angestellte	**5**				**vorhandene App auf Firmen ausweiten**	Happy Drive
M20	Neugestaltung von Stationsvorplätzen / Raumgestaltung nahe Haltestellen	**12**					Landes-Bundesförderungen
M21	Gründung eines gemeinde- und behördenübergreifenden Mobilitätsforums	**14**	€ 0,00	0	**€ 0,00**		keine zusätzlichen Kosten
M22	Anreize für Büros im Stadtzentrum / Betriebe in der Nähe von Haltestellen	**18**	€ 10 000,00	5	**€ 5 000,00**		Gemeinde/ Betriebe
M23	Bewusstseinsbildung für Gesundheit und aktive / nachhaltige Mobilität	**15**	€ 1 000,00	5	**€ 5 000,00**	**für 5 Jahre**	Förderungen + Sponsoring
M24	Mobilitätsplattform (Information, über Internet / App)	**11**	€ 20 000,00	1	**€ 20 000,00**		Gemeinden + EU-Förderung
M25	Web-basiertes Portal für Mitfahrgelegenheiten	**1**				**vorhandene App auf Firmen ausweiten**	Happy Drive
M26	Jährliche Interessensgruppen-Konferenz	**7**	€ 5 000,00	5	**€ 25 000,00**	**für 5 Jahre**	Gemeinden + Land + Sponsoring
	Durchschnitt:	**10,58**			**€ 1 577 000,00**	**für 5 Jahre**	