

WEIZ FUA PILOT ACTION

D.T3.8.1

VERSION FINAL

11 2020





DOCUMENT CONTROL SHEET

| | | | |
|-------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| Work-package | WP T3 | | |
| Deliverable | D.T3.8.1 | | |
| Version | DRAFT TEMPLATE | | |
| Document History | Version | Issue Date | Distribution |
| | 1 | 27.05.2020 | |
| | 2 | 28.05.2020 | |
| | final | 26.11.2020 | |
| | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|--------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------|-------------------------------------|---------------|--------------------------|
| Classification - This report is: | | | | | | | | | |
| Draft | <input checked="" type="checkbox"/> | Final | <input type="checkbox"/> | Confidential | <input type="checkbox"/> | Restricted | <input checked="" type="checkbox"/> | Public | <input type="checkbox"/> |

| | |
|-----------------------------|--|
| Partner owning | MoWeiz |
| Main editor/s | Ann-Sophie Klamminger |
| Partners contributed | DI Rettensteiner, Barbara Kulmer, Tanja Kortus |
| Made available to | All partners |





Table of Contents

| | |
|---|----------|
| 1. Weiz | 3 |
| 1.1. Description of Weiz FUA | 3 |
| 1.2. Basic Mobility Situation | 3 |
| 1.2.1. Modal split and target values | 3 |
| 2. Pilot action | 3 |
| 2.1. Description of pilot action | 3 |
| 2.2. Implementation of pilot action | 5 |
| 2.3. The results and effects of the pilot action | 5 |
| 2.4. Sustainability and transferability of pilot action | 6 |
| 2.5. Lessons learnt | 6 |
| 2.6. The facts | 6 |
| 3. Conclusions | 7 |
| 4. Photos | 8 |

List of Tables

| | |
|---|---|
| Table 1: Modal split for Weiz..... | 3 |
| Table 2: Activities implemented..... | 5 |
| Table 3: Facts about pilot action in Weiz | 7 |



1. Weiz

1.1. Description of Weiz FUA

The FUA includes the City of Weiz and its surrounding communities Naas, Thannhausen, Mortantsch, Mitterdorf and St. Ruprecht with around 25 000 people living there. There are big companies and many schools situated in Weiz which generate many daily commuters (inbound, but also outbound) - per day nearly 11.000 people going to Weiz (3.000 of them are commuting within Weiz) and about 2.000 going from Weiz to other communities for work. The share of school commuters lies at over 2000 pupils per day. Additionally a heavy goods route leads through Weiz. Therefore it regularly comes to congestions and there are longtime consequences in air pollution.

1.2. Basic Mobility Situation

Weiz as district capital has important central functions and institutions. Furthermore it is site for big companies with many employees, schools and a centre of trade (shopping). It 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. The share of public transport in commuting amounts to 2,44%, walking amounts to approximately 10% and also does cycling.

1.2.1. Modal split and target values

| | Base year (2016) | 2030 |
|-------------------------------|------------------|------|
| The share of pedestrians | 10% | 20% |
| The share of bikes | 10% | 20% |
| The share of public transport | 2,5% | 20% |
| The share of cars | 77,5% | 40% |

Table 1: Modal split for Weiz

2. Pilot action

2.1. Description of pilot action

With the feasibility study on how to **maximize the use of the extended railway for passenger transportation** Weiz wants to promote the passenger railway and implement user friendly accessibility in order to increase the number of passengers taking the train for their day-to-day commute. It gives an overview **WHERE** the potential for increased usage of the train-service lies and **HOW** to generate even more potential. Furthermore, it shall prove the effectiveness of implemented measures for reinforcing the usable potential. The implementation of the feasibility study shall include all project partners and shall result in a constant process of improvement for increased train usage. The original plan was to draft a study **IF** a new railway passenger service should be set up. As this service has been established in autumn 2018 this study would have been obsolete.



The feasibility study has yet to be implemented, but the expected results are increasing numbers of passengers on the rail-service. The measures set with implementation of the “Pilot Action” shall continue after the project ends, so the share of public transport of our target modal split will be achieved and therefore reducing CO2-emissions. The scope of the feasibility study includes the main destinations that can be reached by rail and the main sources of travel. The destinations are mostly within walking distance of the railway stations in Weiz. The sources are derived from the results of a mobility survey 2020.

The population groups with the greatest potential for increased use of the city train are pupils and commuters. While the group of schoolchildren are already the main users in the existing system, an increase can also be achieved with this group. A traffic flow analysis with data from 2020 is used to define the target groups.

In addition to the commuting activities in the FUA, the traffic flow analysis also shows the most important commuting flows into and out of important corridors. From the corridor “Feistritztal”, which includes the municipalities of Birkfeld, Anger, Floing, Puch bei Weiz, Sinabelkirchen, Stubenberg and Pischelsdorf, approximately 1,750 people commute to Weiz every day. From the municipalities between Weiz and Graz, about 1 200 persons commute daily to Weiz, while over 700 persons commute from Weiz to these municipalities (mainly Graz). From the direction of Passail and Gleisdorf there is also a commuter flow of over 1 000 persons. Weiz is an important traffic junction - both in motorized individual transport and in public transport. In the past few years, improvements have been made to the timetables of rail and regional bus lines. The extension of the railway and the opening for passenger transport in autumn 2018 was an important step towards more sustainable mobility in the region. Above all, the extension was a relief for the pupils of the “Federal School Centre”, as their journey was shortened by about one kilometre. With the timetable change 2018/2019 (December 2018) there was a condensation of the timetable offer. The S31 now runs hourly with compression to a half-hourly interval in the morning and afternoon, among other things to cover school traffic. In addition, connections for shift workers in the morning and at 22:00 were introduced.

Before the results (catalogue of measures with recommendations) of the feasibility study can be implemented, surveys must be carried out on site in order to implement the measures in a targeted manner. This market research should reveal existing potential but also possible risks.

In the present feasibility study, surveys have already been carried out on the one hand - information has been gathered through site visits or analyses of map material. In addition, a survey of the most important target groups provided impulses for potentials and measures that simplify and enable an analysis.

By carrying out this study, a catalogue of measures was developed with all of the above-mentioned analyses, which can and should be implemented over a period of time for the next few years in order to make the best possible use of the newly built railway line and to make full use of its capacity. At the same time, the better utilisation of the railway will increase the quality of life in the city, as the analyses show. Increased ticket sales and passenger numbers in the coming years will ensure that the impact of the measures will be measurable.



2.2. Implementation of pilot action

| Activity | P4 Dec 2018 - May 2019 | P5 June 2019 - Nov 2019 | P6 Dec 2019 - May 2020 |
|---|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Opening of new train railway service for passenger transportation | X | | |
| Implementation of new train schedule (increase of connections) | X | | |
| Analysis of potential at train stops and surrounding area | X | | |
| Analysis of existing surveys of target groups | X | | |
| Cartographic depiction of potential | X | | |
| Drafting of questionnaire, participatory processes, Recommendation of measures for reinforcing usable potential | | | X |
| Execution of questionnaire | | | X |
| Cost-benefit-analysis of measures, analysis / evaluation of questionnaire | | | X |
| Conception and reflection of feasibility study | | | X |

Table 2: Activities implemented

2.3. The results and effects of the pilot action

The aim of our pilot action is to estimate the number of commuters to Weiz who could use the new built railway (potential for more passengers in the train). Feasibility study shall outline how employers and schools can support employees and pupils in using the train.

As a result of the discussions of study process we watch a constantly rising number of travellers in the train since its opening in December 2018. First activities in companies are implemented to inform their employees about train timetable (via monitors) and to offer them discounted monthly tickets for their way to work.



The discussion of the study-results with stakeholders and first positive results accelerate further additional activities (e.g. planning a new train-stop in the south of Weiz, preparing a new access route from the train stop “Weiz Interspar” to the big companies “Magna Presstec” and “Magna Auteca”).

2.4. Sustainability and transferability of pilot action

This pilot action shows how to increase the number of commuters using the new built railway and to reduce the share of commuters using their private cars on the way to work. This reduces CO₂-emissions and makes it possible to reduce the area needed for car park at the companies and near the schools.

Public transport improves his image, other people are encouraged to use train for daily trips - again with positive impact on the environment and CO₂-emissions.

As the methodology of the feasibility study is applicable to public transport as a whole the next step will be to elaborate an adjusted feasibility study to increase the number of commuters using regional bus service within the FUA.

Feasibility studies can also help to analyse additional potentials along other railway lines in the federal state.

2.5. Lessons learnt

The main finding of this feasibility study is that the opening of a new railway line with new stops near the city centre and near big enterprises has to be attended by soft measures for commuters and by additional infrastructural measures to exhaust the commuting potential for the train.

The train operator has to design a timetable taking into account the start time and end time of shift workers. Communities together with companies have to adjust access paths to the stations. Using new technologies for communication of timetables and ticket offers is essential.

2.6. The facts

| | |
|---|--|
| Location of pilot action | Weiz |
| The cost for implementing pilot action | No extra budget for the study foreseen, but a campaign for this content approximately 4.500 € |
| Partner contribution | € 450,-- Province of Styria, € 225,-- City of Weiz |
| EU co-financing | €3825, ERDF, |
| The result | Feasibility Study on how to maximize the use of the extended railway for passenger transportation in Weiz (catalogue of measures with recommendations) |
| Duration of pilot action (temporary or permanent) | Permanent, the results of the study are to be implemented in the next few years; awareness-raising for sustainable commuting is to be continued. |



| | |
|---------------------------------|--|
| Contact for further information | Office of environment and mobility Mrs. Barbara Kulmer barbara.kulmer@weiz.at www.weiz.at |
|---------------------------------|--|

Table 3: Facts about pilot action in Weiz

3. Conclusions

The original pilot action would have been a feasibility study for building a new train line through the centre of Weiz. This was overtaken by reality: the new train line opened in December 2018. So the focus of our feasibility study was changed to elaborate strategies and measures for exhausting the commuting potential for the new train and to analyse the quantity of additional potential.

Analysis showed that there is potential for more commuters using the new built train by implementing additional soft measures and some infrastructural improvements. Usage of existing trains can be increased: about 650 additional commuter trips per weekday are possible by a number of soft and additional infrastructural measures, financial offers to commuters and using new technologies to inform pupils and employees about timetables.

Nevertheless it takes some time until a new offer is accepted by the commuters, but the number of travellers in the train is steadily increasing.



4. Photos

PHOTO 1

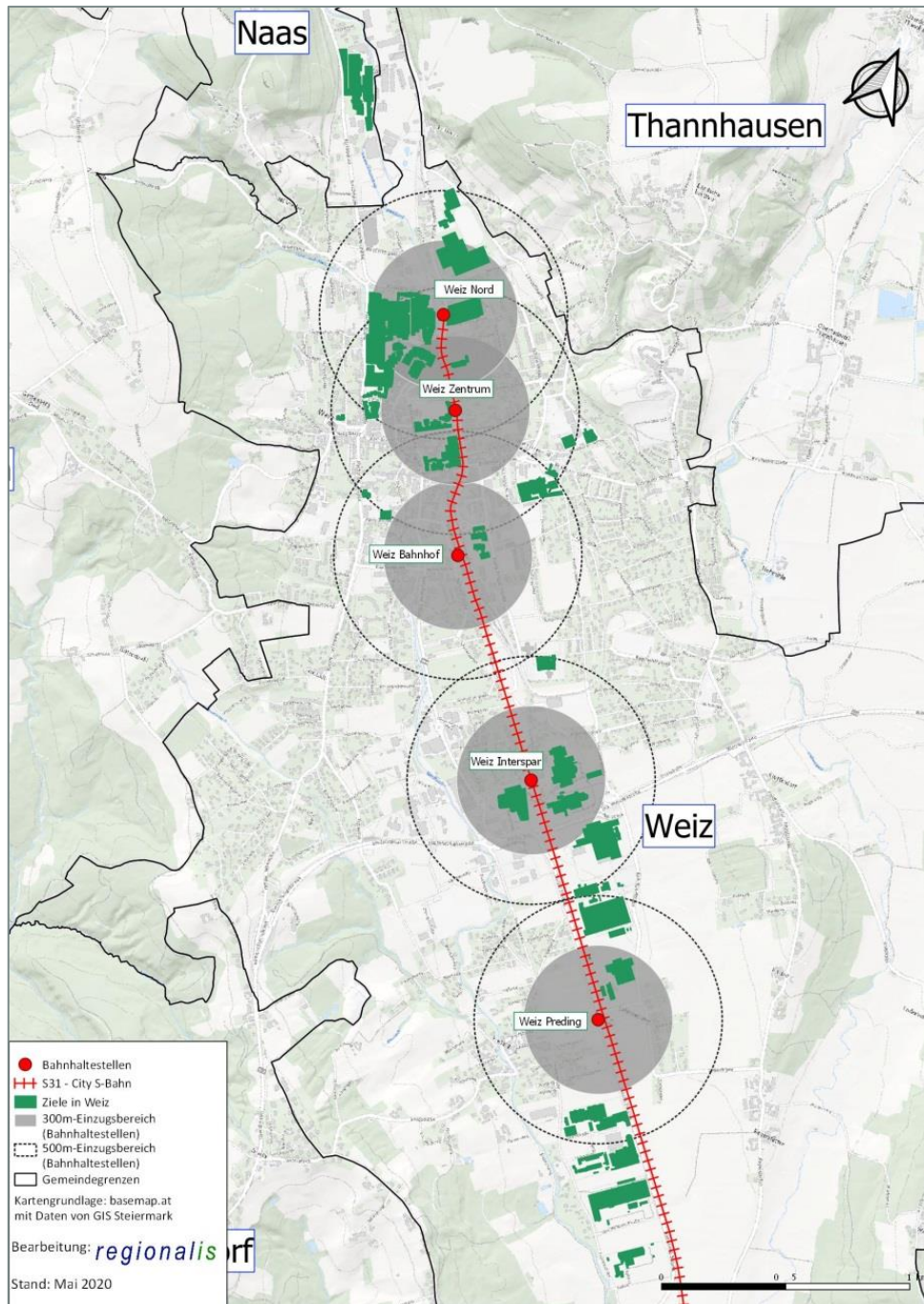


Figure 1: Main destinations in Weiz and commuter belts (300m and 500m) around train stops



PHOTO 2

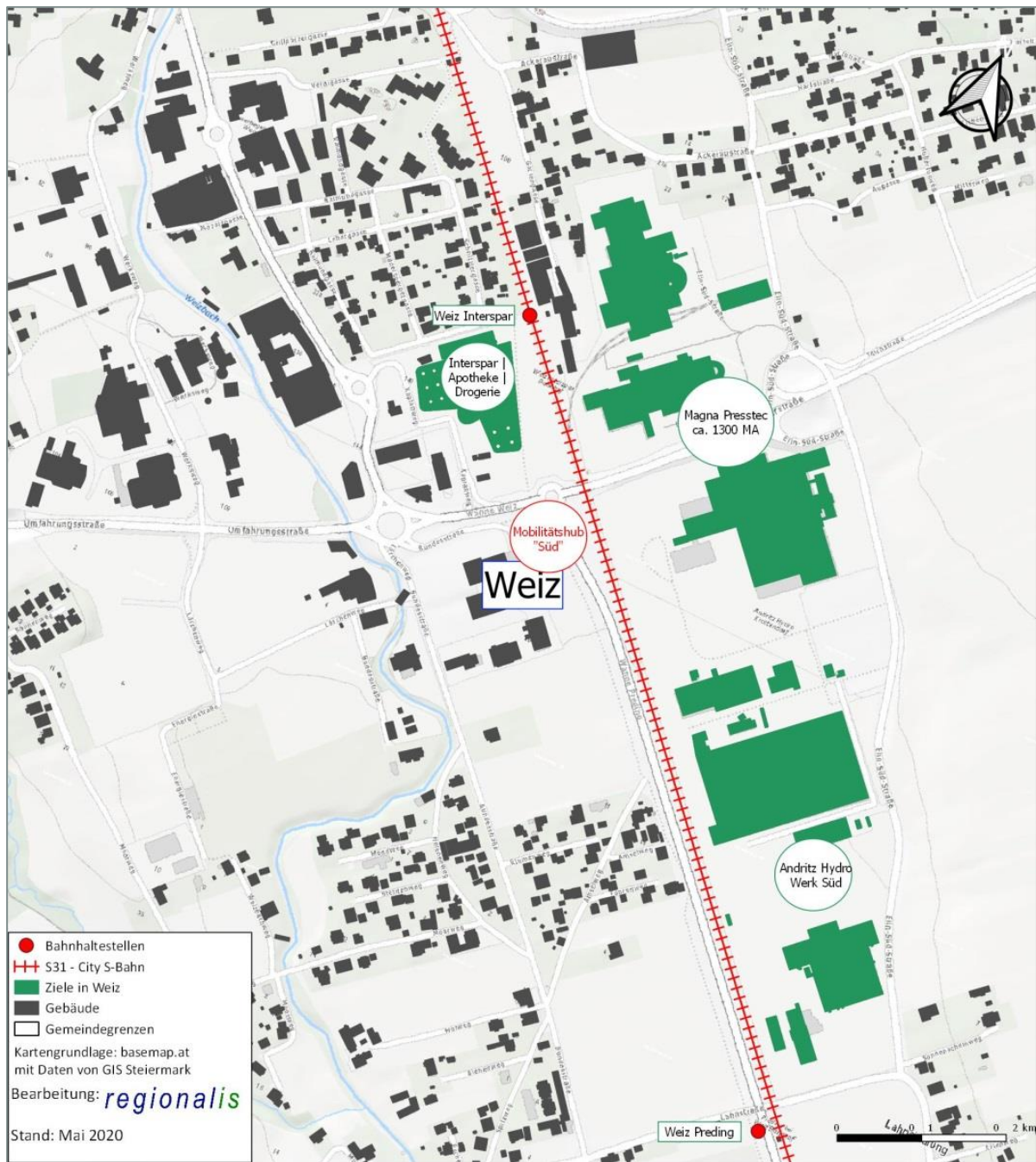


Figure 2: Location of mobility hub near a train stop and important employers of the FUA Weiz



PHOTO 3



Figure 3: possible location for mobility hub in the north of Weiz next to train stop “Weiz Nord”

VERSTÄRKTE NUTZUNG DER CITY-S-BAHN IN WEIZ MACHBARKEITSSTUDIE



Kurzfassung

Mai 2020

EXECUTIVE SUMMARY

In september of 2018 the “city tram” opened in Weiz. By laying the existing rails for transporting (heavy) goods from the middle of the street to the side of the road and extending the rails by approximately 450 metres two new stops could be opened: one near a school complex “Weiz Nord” and another new train stop “Weiz Center” with the new bus terminal just around the corner which makes it possible to change from bus to train and vice versa in short distance.

The original plan for the pilot action was to draft a feasibility study IF a new railway passenger service would be set up. As this service has been established in 2018 this study would have been obsolete.

Therefore our feasibility study focuses on HOW to maximise the use of the new train service. Instead of questioning IF a new railway passenger service should be set-up, the study focuses on HOW the new railway can be promoted and HOW to develop infrastructure to make the train attractive to even more passengers (with a special focus on commuters).

Feasibility study shows a realistic potential for increased usage of the new train service with shifting from other (motorized) modes of transport to using the train of circa 650 daily trips on workdays (or around 160.000 additional train journeys in a year) by commuters to schools and enterprises.

Additional potential exists in form of short distance train journeys by inhabitants of Weiz (using the train as “city tram”).

The study also lists and assesses **measures to exhaust the maximum potential for the train.** Preferred short-term measures are intensified information, awareness rising, special charges for short distances and further optimizing of timetables. Last but not least it is necessary to improve access routes to the train stops especially from the main entrances of the big enterprises.



INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| 1. Aufgabenstellung und Zielsetzung | 8 |
| 2. Untersuchungsraum | 10 |
| 3. Auswahl der zu untersuchenden Zielgruppen | 12 |
| 4. Rahmenbedingungen | 17 |
| 4.1. Fahrplanangebot der Bahn | 17 |
| 4.2. Bestehende Verkehrs-Alternativen für potenzielle KundInnen | 20 |
| 5. Marktforschung - Erhebung der Potenziale | 27 |
| 5.1. Räumliche Voraussetzungen | 27 |
| 5.2. Ziele im Abschnitt Nord | 29 |
| 5.3. Ziele im Abschnitt Mitte | 33 |
| 5.4. Ziele im Abschnitt Süd I | 37 |
| 5.5. Ziele im Abschnitt Süd II | 39 |
| 5.6. Ergebnisse der vorliegenden Befragungen von Zielgruppen (SchülerInnen, Beschäftigte) | 42 |
| 6. Quantifizierung des Verlagerungspotenzials | 46 |
| 6.1. Grundlagen | 46 |
| 6.2. Verlagerungspotenzial je Abschnitt | 50 |
| 6.3. Verlagerungspotenzial gesamt | 54 |
| 7. Maßnahmenvorschläge | 57 |
| 7.1. Infrastruktur: Errichtung von Umsteigeknoten | 57 |
| 7.2. Infrastruktur: Verbesserte Zuwegung zu den Haltestellen | 58 |
| 7.3. Fahrplanangebot | 61 |
| 7.4. Tarifliche Maßnahmen | 62 |
| 7.5. Information und Bewusstseinsbildung | 63 |
| 7.6. Restriktives Parkplatzangebot | 66 |



| | |
|--|-----------|
| 7.7. Sonstige Maßnahmen | 66 |
| 8. Kosten-Nutzen-Betrachtung | 68 |
| 9. Schlussfolgerungen | 71 |
| 9.1. Realistisches Verlagerungspotenzial auf die Bahn | 71 |
| 9.2. Beurteilung von Maßnahmen zur Erhöhung der Potenzialausschöpfung | 71 |
| 10. Quellenverzeichnis | 72 |

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Untersuchungsraum Machbarkeitsstudie - die sechs Gemeinden der FUA Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)..... | 10 |
| Abbildung 2: Die S31 in Weiz mit den wichtigsten Zielen in der Stadt (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at) | 11 |
| Abbildung 3: Verkehrsstromanalyse für die FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2020) | 15 |
| Abbildung 4: Fahrplan der S31 von Weiz nach Gleisdorf (Quelle: ÖBB 2020)..... | 18 |
| Abbildung 5: Fahrplan der S31 von Gleisdorf nach Weiz (Quelle: ÖBB 2020)..... | 19 |
| Abbildung 6: Modal Split 2016 (Quelle: eigene Darstellung) | 20 |
| Abbildung 7: Modal Split 2020 (Quelle: eigene Darstellung) | 21 |
| Abbildung 8: jahresdurchschnittlich tägliches Verkehrsaufkommen (JDTV) auf Landesstraßen (L+B) in der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS Steiermark) | 22 |
| Abbildung 9: Öffentlicher Verkehr und Radrouten in der FUA..... | 26 |
| Abbildung 10: Erreichbarkeit (Fahrzeiten) von Weiz im MIV (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at) | 28 |
| Abbildung 11: Erreichbarkeit (Fahrzeit) von Weiz im ÖV (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at) | 28 |
| Abbildung 12: Abschnitt Nord mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)..... | 30 |
| Abbildung 13: "Weiz Nord" und ein möglicher Standort für einen Mobilitätshub im Haltestellenbereich (Quelle: eigene Aufnahme, 2019) | 31 |
| Abbildung 14: Bahntrasse im Bereich von Andritz Hydro GmbH (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)..... | 32 |
| Abbildung 15: Blick auf die B64 mit Bahntrasse und getrenntem Geh- und Radweg (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)..... | 32 |
| Abbildung 16: Der Blick auf den Hauptplatz Weiz (Quelle: eigene Aufnahme, 2019) | 34 |
| Abbildung 17: Einkaufszentrum "Park's" und die Schulen in der Europaallee (Quelle: eigene Aufnahme, 2019) | 35 |



| | |
|---|----|
| Abbildung 18: Die S31 fährt Richtung Norden vorbei am EKZ "Park's" (Quelle: eigene Aufnahme, 2019) | 35 |
| Abbildung 19: Abschnitt Mitte mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)..... | 36 |
| Abbildung 20: Park+Ride Süd als möglicher Standort für einen Mobilitätshub mit Magna Presstec und Andritz Hydro Werk Süd im Hintergrund (Quelle: eigene Aufnahme, 2017)..... | 38 |
| Abbildung 21: Abschnitt Süd I mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)..... | 38 |
| Abbildung 22: Flächenwidmungsplan des Ortsteils Preding mit Erweiterungsgebieten für Industrie und Siedlungen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS-Steiermark, 2020) | 39 |
| Abbildung 23: Abschnitt Süd II mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)..... | 40 |
| Abbildung 24: Einzugsbereiche der Bahnhofstestellen in Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at) | 41 |
| Abbildung 25: Angabe von Gründen für die Hauptverkehrsmittelwahl (Quelle: eigene Darstellung, 2020) .. | 42 |
| Abbildung 26: Diagramm zur Distanz der nächstgelegenen Bus- oder Bahnhofstestelle (Quelle: eigene Darstellung, 2020)..... | 43 |
| Abbildung 27: Angabe von Gründen für unzureichendes ÖV-Angebot (Quelle: eigene Darstellung, 2020).... | 44 |
| Abbildung 28: Gründe für einen Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel (Quelle: eigene Darstellung, 2020)..... | 46 |
| Abbildung 29: Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖV (Quelle: ADAC, 2017) | 47 |
| Abbildung 30: Voraussetzungen für den Umstieg auf den ÖPNV (Quelle: ADAC, 2017)..... | 48 |
| Abbildung 31: Die Verfügbarkeit von Parkplatz am Arbeitsort kann über die Verkehrsmittelwahl entscheiden (Quelle: VCÖ, S. 35, 2017)..... | 49 |
| Abbildung 32: Überlegungen zu einer multifunktionalen Nutzung der Park+Ride Anlage im Süden von Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von basemap.at, 2017) | 58 |
| Abbildung 33: Ziele in Abschnitt Süd II mit Straßenanbindung und Bahntrasse (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at, 2020)..... | 60 |
| Abbildung 34: Info-Kampagne "Klimabewusst Unterwegs" der Stadt Weiz (Quelle: raminger & hirtzberger, 2020) | 65 |
| Abbildung 35: Die Nähe einer Haltestelle beeinflusst die Verkehrsmittelwahl (Quelle: VCÖ, S. 35, 2017) .. | 67 |
| Abbildung 36: Kostenvergleich Bahn - Auto für Pendler (Quelle: VCÖ-Infografiken, 2018)..... | 70 |



TABELLENVERZEICHNIS

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Entwicklung der SchülerInnenzahlen in der FUA (Quelle: Landesstatistik Steiermark, 2018) | 12 |
| Tabelle 2: Schülerpendler/innen und Schüler/innen am Schulstandort (Quelle: Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2016) | 13 |
| Tabelle 3: Quell-Ziel-Matrix der PendlerInnen in der FUA (Quelle: Pendlerstatistik Statistik Austria, Daten aus 2017, Zugriff: 06.02.2020) | 13 |
| Tabelle 4: Fahrgastzahlen der S31 2014 - 2018 (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Steiermarkbahn und Bus GmbH, 2019) | 18 |
| Tabelle 5: Kfz-Dichte im Bezirk Weiz - keine Daten für einzelne FUA-Gemeinden vorhanden (Quelle: Landesstatistik Steiermark) | 21 |
| Tabelle 6: Entwicklung des JDTV 2007-2014 des übergeordneten Straßennetzes der FUA (Quelle: GIS Steiermark) | 23 |
| Tabelle 7: Übersicht über die Angebote des Öffentlichen Verkehrs in der Region Weiz (Bus, Bahn, AST) (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2019) | 24 |
| Tabelle 8: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Nord | 29 |
| Tabelle 9: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Mitte | 33 |
| Tabelle 10: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Süd I | 37 |
| Tabelle 11: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Süd II | 39 |
| Tabelle 12: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Nord (Quelle: eigene Darstellung, 2020) | 51 |
| Tabelle 13: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Mitte (Quelle: eigene Darstellung, 2020) | 52 |
| Tabelle 14: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Süd I (Quelle: eigene Darstellung, 2020) | 53 |
| Tabelle 15: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Süd II (Quelle: eigene Darstellung, 2020) | 54 |
| Tabelle 16: Kosten-Nutzen-Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung) | 69 |

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AST = *Anrufsammeltaxi*

FUA = *functional urban area*

JDTV = *jahresdurchschnittlich tägliches Verkehrsaufkommen*

MIV = *Motorisierter Individualverkehr*

ÖV = *Öffentlicher Verkehr*

SAM = *Anrufsammeltaxi der Region Oststeiermark*

WASTI = *Weizer Anrufsammeltaxi*



VERSTÄRKTE NUTZUNG DER CITY-S-BAHN IN WEIZ

Machbarkeitsstudie

ENTWURF
31.05.2020

Anna-Sophie Klamminger, Günther Rettensteiner



1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Bezirkshauptstadt Weiz im Osten der Steiermark ist wichtiger Schulstandort und Arbeitsplatzzentrum. 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.

Das Verkehrsaufkommen durch ErwerbspendlerInnen ist sehr hoch: die Stadt Weiz hat täglich ca. 8 000 EinpendlerInnen, 3 000 BinnenpendlerInnen und 2 000 AuspendlerInnen; gleichzeitig führt eine Schwerverkehrsrouten durch das Stadtgebiet, wodurch in Weiz ein sehr hohes Verkehrsaufkommen entsteht. Dies bedeutet, dass es in der Stadt immer wieder zu Staus kommt und dieses Verkehrsaufkommen negative Auswirkungen auf Lebensqualität, Luftgüte und Lärm hat.

Auch der Verkehr durch SchulpendlerInnen ist sehr stark. Bei über 3 500 SchülerInnen am Schulstandort Weiz beläuft sich der Anteil der EinpendlerInnen auf 63% (2 262), drei Prozent der Weizer SchülerInnen pendeln zu Schulen in anderen Gemeinden. Viele dieser SchulpendlerInnen nutzen heute schon den öffentlichen Verkehr; die SchülerInnen sind derzeit die Hauptnutzergruppe der S31.

Weiz und seine Umlandgemeinden Naas, Thannhausen, Mortantsch, Mitterdorf und St. Ruprecht haben im Rahmen des EU Interreg Projekts Smart Commuting (SmartCOM) die Erstellung einer Machbarkeitsstudie über zusätzliche Potenziale für die Stadtbahn in Weiz beschlossen. Der öffentliche Verkehr in Weiz und den Umlandgemeinden wurde in den letzten Jahren ausgebaut, Fahrpläne verdichtet, Umsteigebeziehungen gesichert und der Komfort für die Fahrgäste gesteigert.

Nach einer notwendigen Sanierung der Gleisanlage durch das Stadtgebiet, die bis dato nur für den Transport von Generatoren genutzt wurde, wurde das Gleis an den Fahrbahnrand verlegt und um ca. 450m verlängert. Damit ist die Personenbeförderung bis in den Norden von Weiz gewährleistet. Mit dieser Verlängerung entsteht ein Mehrwert für die Stadt Weiz und die Umlandgemeinden, speziell für die an die Bahn angrenzenden Gemeinden wie St. Ruprecht.

Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist es darzustellen, WELCHE Potenziale für die „Stadtbahn Weiz“ existieren und WIE man das vorhandene Potenzial an Fahrgästen auf die Bahn bringen kann, bzw. die



Benutzung der Bahn attraktiver machen kann, um mehr Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentlichen Verkehr allgemein und die Bahn im Speziellen zu bewegen.



2. Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie umfasst die funktionale Stadtregion Weiz mit den sechs Gemeinden Weiz, Naas, Thannhausen, Mortantsch, Mitterdorf an der Raab und St. Ruprecht an der Raab. Betrachtet werden die wichtigsten Ziele, die mit der Bahn erreichbar sind und die wichtigsten Wegequellen. Die Ziele der Wege liegen meist in fußläufig erreichbarer Nähe zu den Bahnhaltstellen in Weiz (siehe Abbildung 2). Die Wegequellen ergeben sich aus den Ergebnissen einer Mobilitätsbefragung 2020.

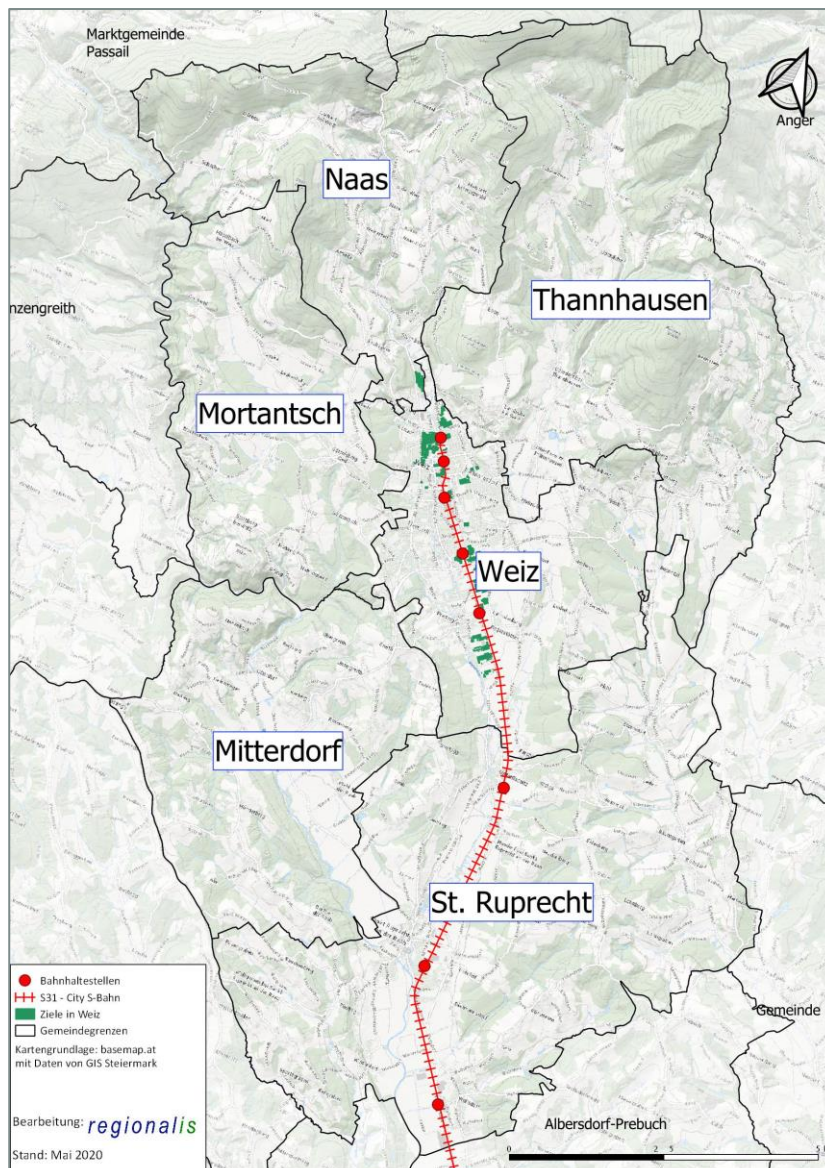


Abbildung 1: Untersuchungsraum Machbarkeitsstudie - die sechs Gemeinden der FUA Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



Es leben rund 25 000 Menschen in der funktionalen Stadtregion mit der Bezirkshauptstadt Weiz und den fünf Umlandgemeinden. Die Pendelbeziehungen zwischen diesen Gemeinden und der gesamten Region sind sehr stark ausgeprägt, worauf in einem Kapitel 3 noch eingegangen wird. Die Bahnlinie (S31) führt von Weiz über St. Ruprecht nach Gleisdorf, wo eine Anbindung an die Steirische Ostbahn mit Fahrtmöglichkeiten nach Graz bzw. nach Feldbach bis weiter nach Szentgotthárd in Ungarn besteht. Die anderen vier Gemeinden der FUA haben keinen direkten Anschluss an die S31. Der Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie umfasst im Detail die wichtigsten Ziele in und um Weiz, die mit der Bahn erreichbar sind und die wichtigsten Quellen. Die Ziele liegen meist in fußläufig erreichbarer Nähe zu den Bahnhaltstellen in Weiz (siehe Abbildung 2). Die Quellen ergeben sich aus den Ergebnissen einer Mobilitätsbefragung 2020.

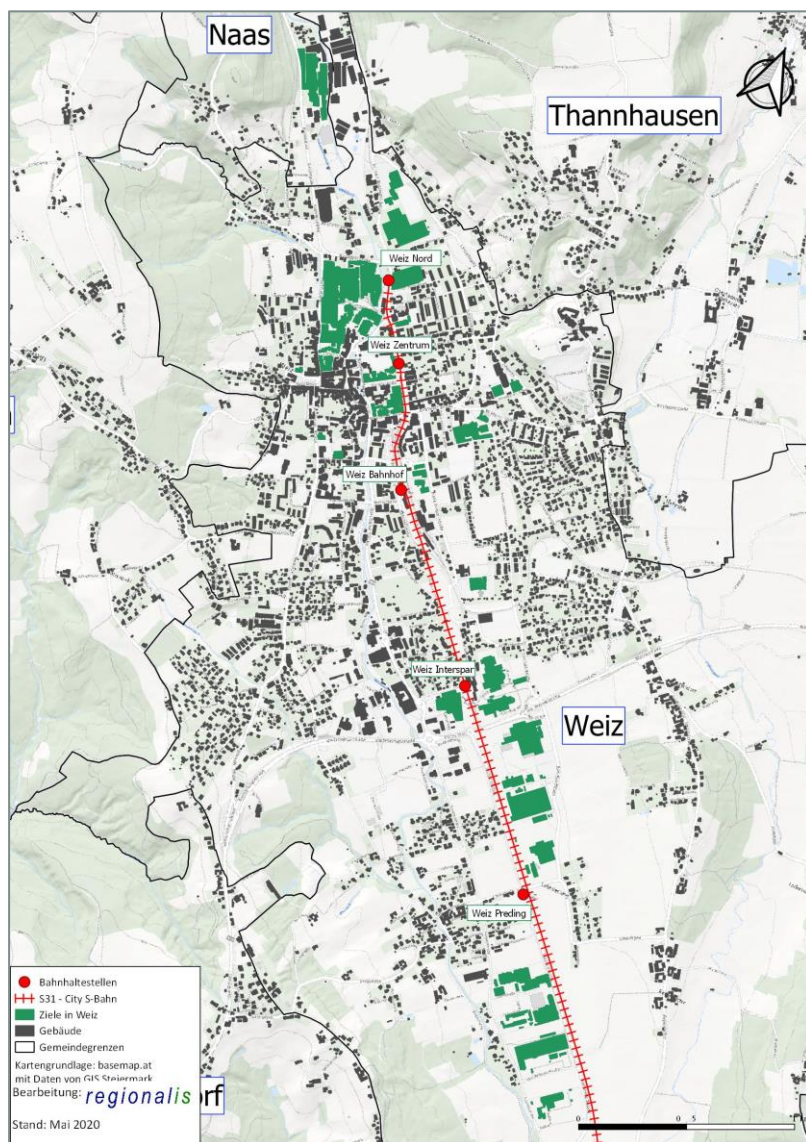


Abbildung 2: Die S31 in Weiz mit den wichtigsten Zielen in der Stadt (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



3. Auswahl der zu untersuchenden Zielgruppen

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 wird eine Verkehrsstromanalyse mit Daten aus dem Jahr 2020 herangezogen.

Zielgruppe SchülerInnen

Weiz ist neben seiner Funktion als Wirtschaftsstandort auch wichtiger Ausbildungsstandort. Es gibt insgesamt dreizehn Schulen, fünf davon sind höhere und berufsbildende Bildungsanstalten. In Tabelle 1 ist die Entwicklung der Schülerzahlen am Gemeinde-Standort angegeben.

| | 2018/19 | 2017/18 | 2016/17 | 2015/16 | 2014/15 |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Weiz | 3 480 | 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 1: 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 2 zusammengefasst. Die Auspendlerinnen und -pendler nach Weiz 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 2: Schülerpendler/innen und Schüler/innen am Schulstandort (Quelle: Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2016)

Die Nutzung der Bahnlinie S31 durch SchülerInnen ist bereits gut. Zu den Spitzenzeiten (Schulbeginn und wichtigste Schulendzeit) sind die Züge teilweise überfüllt. Trotzdem gibt es weiteres Potenzial für die Bahn, da SchülerInnen der 11. bis 13. Schulstufe zurzeit fast zur Hälfte mit dem eigenen Auto anreisen.

Zielgruppe ErwerbpendlerInnen

In Tabelle 3 sind sowohl Ein- als auch Auspendelnde, sowie BinnenpendlerInnen der FUA abgebildet. Es handelt sich dabei um ErwerbpendlerInnen. Die hohe Zahl an PendlerInnen bedeutet ein sehr hohes Verkehrsaufkommen - momentan hauptsächlich im MIV. Durch Maßnahmen im Bereich nachhaltiger und aktiver Mobilitätsformen, soll der Anteil der MIV-NutzerInnen gesenkt werden.

| 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 3: Quell-Ziel-Matrix der PendlerInnen in der FUA (Quelle: Pendlerstatistik Statistik Austria, Daten aus 2017, Zugriff: 06.02.2020)



Die Verkehrsstromanalyse in Abbildung 3 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.

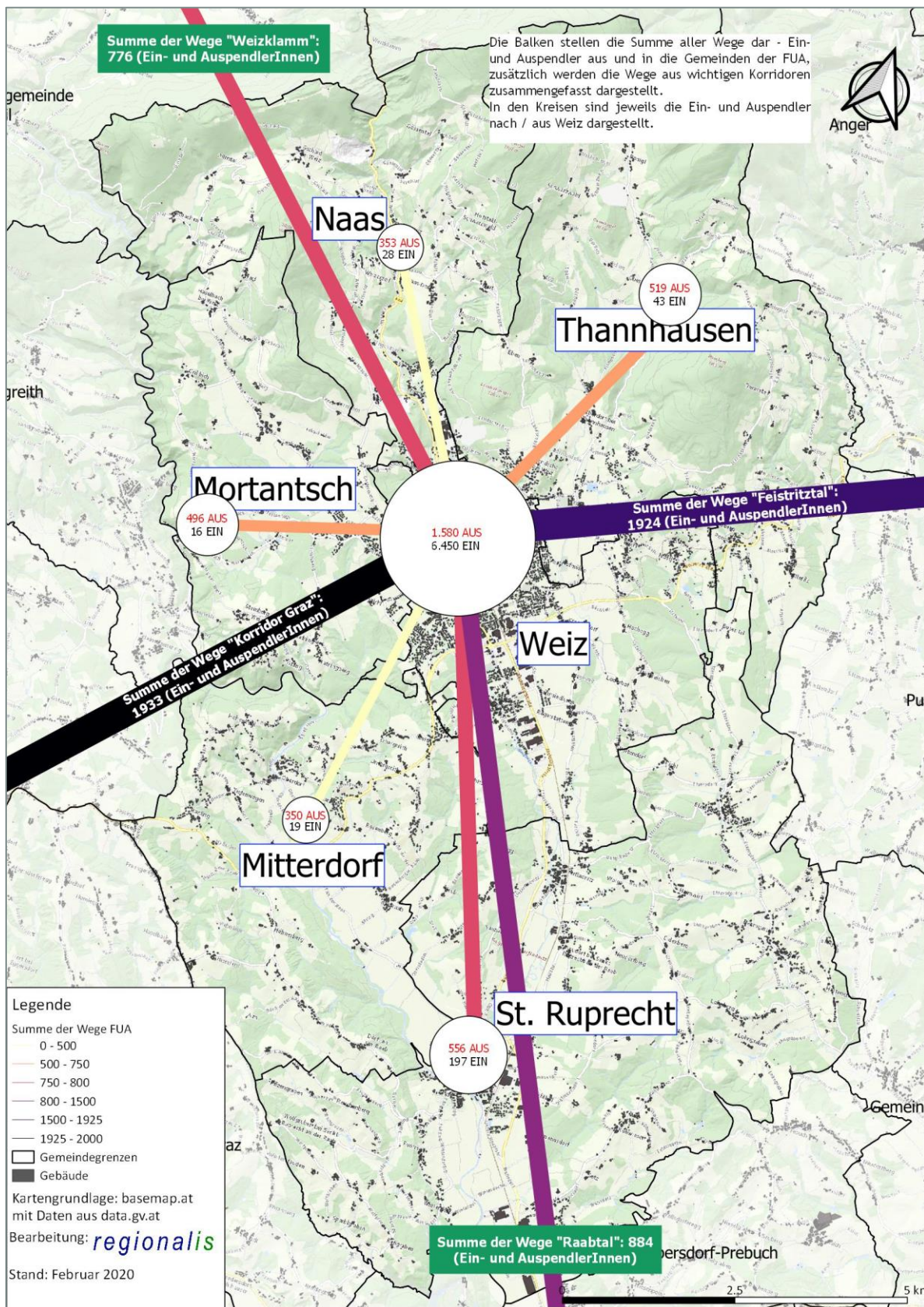


Abbildung 3: Verkehrsstromanalyse für die FUA-Gemeinden (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Statistik Austria, 2020)



Die Nutzung der S-Bahn durch PendlerInnen ist derzeit noch gering, da einige Voraussetzungen noch nicht gewährleistet sind, wie etwa das rechtzeitige Eintreffen zu Schichtzeiten. Durch eine Befragung der PendlerInnen in den unterschiedlichsten Betrieben in Weiz konnten wichtige Erkenntnisse hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl gewonnen werden. In Kapitel 5.6 wird genauer auf die Ergebnisse der Befragung eingegangen und Motive der Verkehrsmittelwahl ermittelt.

Freizeit- und Erledigungsfahrten

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

Im Unterschied zu den Schul- und ErwerbspendlerInnen ist in dieser Zielgruppe das Angebot an günstigen Einzeltickets besonders wichtig, da in vielen Fällen nur sehr kurze Strecken zurückgelegt werden (z.B. zum Einkaufen). Darauf wird bei den Maßnahmen besonders eingegangen.

Im folgenden Kapitel sollen die Rahmenbedingung für eine verstärkte Nutzung durch die genannten Zielgruppen beschrieben werden.



4. Rahmenbedingungen

Das folgende Kapitel soll Rahmenbedingungen für eine verstärkte Nutzung der Stadtbahn Weiz anführen. Das bestehende Fahrplanangebot der Bahn und die bestehenden Verkehrs-Alternativen können aufzeigen, wo noch Handlungsbedarf besteht, um eine Steigerung bei der Nutzung der Bahn zu erzielen.

4.1. Fahrplanangebot der Bahn

Weiz ist ein wichtiger Verkehrsknoten - sowohl im MIV als auch im ÖV. In den letzten Jahren wurden Verbesserungen der Fahrpläne sowohl bei der Bahn als auch bei den Regionalbuslinien vorgenommen. Die Verlängerung der Bahn und die Öffnung für den Personenverkehr im Herbst 2018 waren ein wichtiger Schritt für nachhaltigere Mobilität in der Region. Vor allem für die SchülerInnen des Bundesschulzentrums war die Verlängerung eine Erleichterung, da ihr Fußweg um ca. einen Kilometer verkürzt wurde. Mit Fahrplanwechsel 2018/2019 (Dezember 2018) gab es eine Verdichtung des Fahrplanangebotes. Die S31 fährt nunmehr stündlich mit Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der Früh und am Nachmittag, unter anderem um den Schülerverkehr abzudecken. Zusätzlich wurden Verbindungen für SchichtarbeiterInnen in der Früh und um 22:00 Uhr eingeführt. Laut Aussage eines Vertreters der Industrie gibt es allerdings weiteren Anpassungsbedarf, da die Züge etwas zu spät für den Schichtbeginn ankommen und PendlerInnen zwar pünktlich (wenn auch knapp) zur Nachmittagschicht kommen, ihre abgelösten KollegInnen aber erreichen den abfahrenden Zug nur knapp oder müssen auf den nächsten Zug warten.

Weiz und St. Ruprecht sind die einzigen Gemeinden des Untersuchungsraums mit direkter Anbindung an die Bahn. Naas im Norden von Weiz hat mit Weitzer Parkett ein wichtiges Ziel im Gemeindegebiet, von der Bahnhaltestelle „Weiz Nord“ ist dieser Betrieb allerdings noch 1,4 Kilometer entfernt. Im Interview mit einem Gemeindevertreter von Naas wurde Interesse an einer besseren Anbindung an die Bahn bekundet, da jetzt auch schon einige PendlerInnen und SchülerInnen das Angebot nutzen und den Weg zur Bahnhaltestelle mit dem Auto oder „Kiss+Ride“ bewältigen. Als Maßnahme wäre die Errichtung / Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs im Norden von Weiz in Verbindung mit der Endhaltestelle der Bahn sinnvoll, um das Potenzial aus Norden auszuschöpfen.



| | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Fahrgastzahlen S31 | 834 160 | 807 413 | 769 228 | 723 440 | 718 097 | 698 821 |

Tabelle 4: Fahrgastzahlen der S31 2014 - 2018 (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Steiermarkbahn und Bus GmbH, 2019)

Die Fahrgastzahlen in Tabelle 4 zeigen, dass es einen stetigen Anstieg seit einigen Jahren gibt. In Abbildung 4 und Abbildung 5 ist der aktuelle Fahrplan der S31 von Weiz nach Gleisdorf abgebildet. Es fahren seit Fahrplanwechsel 2018/2019 25 Zugpaare zwischen Weiz und Gleisdorf mit teilweiser Durchbindung von und nach Graz.

StB

531

○ Weiz Nord
↔ 31
○ Gleisdorf

www.steiermarkbahn.at

| Steiermarkbahn | 31 8640 2. 2. | 31 8620 2. 2. | 31 8642 2. 2. | 31 8644 2. 2. | 31 8622 2. 2. | 31 8646 2. 2. | 31 8648 2. 2. | 31 8624 2. 2. | 31 8626 2. 2. | 31 8628 2. 2. | 31 8650 2. 2. | 31 8652 2. 2. | 31 8654 2. 2. | 31 8630 2. 2. | 31 8656 2. 2. | 31 8658 2. 2. | 31 8660 2. 2. | 31 8632 2. 2. | 31 8662 2. 2. | 31 8664 2. 2. | |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------|
| zusätzlicher Hinweis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Weiz Nord | 4:48 | 5:28 | | 5:58 | 6:24 | | 7:48 | | 8:48 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:20 | 13:48 | 14:18 | 14:48 | 15:18 | 15:48 | 16:48 | |
| Weiz Zentrum | 4:49 | 5:29 | | 5:59 | 6:25 | | 7:49 | | 8:49 | 9:49 | 10:49 | 11:49 | 12:49 | 13:21 | 13:49 | 14:19 | 14:49 | 15:19 | 15:49 | 16:49 | |
| Weiz Bahnhof | 4:51 | 5:31 | | 6:01 | 6:27 | | 7:51 | | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:23 | 13:51 | 14:21 | 14:51 | 15:21 | 15:51 | 16:51 | |
| Weiz Bahnhof | ab | 4:51 | 5:31 | 6:01 | 6:27 | 6:52 | 7:51 | 8:16 | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:23 | 13:51 | 14:21 | 14:51 | 15:21 | 15:51 | 16:51 | |
| Weiz Interspar | 4:53 | 5:33 | 5:50 | 6:03 | 6:29 | 6:54 | 7:53 | 8:18 | 8:53 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 13:25 | 13:53 | 14:23 | 14:53 | 15:23 | 15:53 | 16:53 | |
| Weiz Preding | 4:55 | 5:35 | 5:52 | 6:05 | 6:31 | 6:56 | 7:55 | 8:20 | 8:55 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:27 | 13:55 | 14:25 | 14:55 | 15:25 | 15:55 | 16:55 | |
| Unterfladnitz | 4:58 | 5:38 | 5:55 | 6:08 | 6:34 | 6:59 | 7:58 | 8:23 | 8:58 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:30 | 13:58 | 14:28 | 14:58 | 15:28 | 15:58 | 16:58 | |
| St. Ruprecht a. d. Raab | 5:01 | 5:41 | 5:58 | 6:11 | 6:37 | 7:02 | 8:01 | 8:26 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 13:33 | 14:01 | 14:31 | 15:01 | 15:31 | 16:01 | 17:01 | |
| Wolfsdorf | 5:04 | 5:44 | 6:01 | 6:14 | 6:40 | 7:05 | 8:04 | 8:29 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 13:36 | 14:04 | 14:34 | 15:04 | 15:34 | 16:04 | 17:04 | |
| Albersdorf | 5:05 | 5:45 | 6:03 | 6:16 | 6:42 | 7:07 | 8:06 | 8:31 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 13:38 | 14:06 | 14:36 | 15:06 | 15:36 | 16:06 | 17:06 | |
| Gleisdorf West | 5:08 | 5:48 | 6:06 | 6:19 | 6:44 | 7:09 | 8:08 | 8:33 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 13:40 | 14:08 | 14:38 | 15:08 | 15:38 | 16:08 | 17:08 | |
| Gleisdorf 530 | an | 5:10 | 6:50 | 6:08 | 6:20 | 6:46 | 7:11 | 8:10 | 8:35 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 13:42 | 14:10 | 14:40 | 15:10 | 15:40 | 16:10 | 17:10 |
| nach | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gleisdorf 530 | ab | 5:13 | 6:53 | 6:13 | 6:26 | 6:55 | 7:38 | 8:13 | 8:41 | 9:13 | 10:13 | 11:13 | 12:13 | 13:13 | 13:50 | 14:13 | 14:43 | 15:13 | 15:50 | 16:13 | 17:13 |
| Graz Hbf | an | 5:53 | 6:33 | 6:52 | 7:03 | 7:34 | 8:16 | 8:53 | 9:23 | 9:53 | 10:53 | 11:23 | 11:53 | 12:53 | 13:53 | 14:35 | 14:53 | 15:53 | 16:35 | 16:53 | 17:53 |
| Wien Meidling 501 | an | 8:55 | | | 9:55 | | 10:55 | | 11:55 | | 12:55 | | 13:55 | | 14:55 | | 15:55 | | 16:55 | | 17:55 |
| Wien Hbf 501 | an | 9:02 | | | 10:02 | | 11:02 | | 12:02 | | 13:02 | | 14:02 | | 15:02 | | 16:02 | | 17:02 | | 18:02 |
| Gleisdorf 530 | ab | | | | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:14 | 13:14 | 14:14 | 14:50 | 15:13 | 15:38 | 15:50 | 16:13 | 16:13 | 17:13 |
| Fehring | an | | | | 7:25 | 8:24 | 9:24 | 10:24 | 11:24 | 12:24 | 13:24 | 13:49 | 13:49 | 14:49 | 15:24 | 15:38 | 15:38 | 16:24 | 16:38 | 16:38 | 17:38 |
| Hartberg 520 | an | | | | | 9:26 | | 11:26 | | 13:26 | | | | | | | | 17:26 | | | |
| Wien Meidling 510, 511an | an | | | | | 11:26 | | 13:28 | | 15:28 | | | | | | | | 19:28 | | | |

| Steiermarkbahn | 31 8690 2. 2. | 31 8666 2. 2. | 31 8692 2. 2. | 31 8668 2. 2. | 31 8670 2. 2. | 31 8672 2. 2. | 31 8674 2. 2. |
|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| zusätzlicher Hinweis | | | | | | | |
| Weiz Nord | 17:18 | 17:48 | 18:18 | 18:48 | 19:48 | 20:48 | 22:14 |
| Weiz Zentrum | 17:19 | 17:49 | 18:19 | 18:49 | 19:49 | 20:49 | 22:15 |
| Weiz Bahnhof | an | 17:21 | 17:51 | 18:21 | 18:51 | 19:51 | 20:51 |
| Weiz Bahnhof | ab | 17:21 | 17:51 | 18:21 | 18:51 | 19:51 | 20:51 |
| Weiz Interspar | 17:23 | 17:53 | 18:23 | 18:53 | 19:53 | 20:53 | 22:19 |
| Weiz Preding | 17:25 | 17:55 | 18:25 | 18:55 | 19:55 | 20:55 | 22:21 |
| Unterfladnitz | 17:28 | 17:58 | 18:28 | 18:58 | 19:58 | 20:58 | 22:24 |
| St. Ruprecht a. d. Raab | 17:31 | 18:01 | 18:31 | 19:01 | 20:01 | 21:01 | 22:27 |
| Wolfsdorf | 17:34 | 18:04 | 18:34 | 19:04 | 20:04 | 21:04 | 22:30 |
| Albersdorf | 17:36 | 18:06 | 18:36 | 19:06 | 20:06 | 21:06 | 22:32 |
| Gleisdorf West | 17:38 | 18:08 | 18:38 | 19:08 | 20:08 | 21:08 | 22:34 |
| Gleisdorf 530 | an | 17:40 | 18:10 | 18:40 | 19:10 | 20:10 | 21:10 |
| nach | | | | | | | |
| Gleisdorf 530 | ab | | 18:13 | | 19:13 | 20:13 | 22:32 |
| Graz Hbf | an | | 18:53 | | 19:53 | 20:53 | 23:00 |
| Wien Meidling 501 | an | | 21:55 | | 22:55 | 23:55 | 21:53 |
| Wien Hbf 501 | an | | 22:02 | | 23:02 | 0:02 | |
| Gleisdorf 530 | ab | 17:50 | 18:13 | 18:50 | 19:13 | 20:13 | 21:50 |
| Fehring | an | 18:24 | 18:38 | 19:24 | 19:38 | 20:38 | 22:27 |
| Hartberg 520 | an | 19:26 | | | | | 23:26 |
| Wien Meidling 510, 511an | an | 21:33 | | | | | |

Abbildung 4: Fahrplan der S31 von Weiz nach Gleisdorf (Quelle: ÖBB 2020)



4.2. Bestehende Verkehrs-Alternativen für potenzielle KundInnen

Neben der S31 gibt es in Weiz einige Mobilitätsalternativen, um an sein Ziel zu gelangen. Die Ergebnisse einer umfassenden Mobilitätsbefragung der MitarbeiterInnen der großen Betriebe und der SchülerInnen des Bundesschulzentrums aus 2016 zeigen, dass der Großteil der (Pendel-)Wege in der FUA Weiz mit dem PKW zurückgelegt wird. Bei dieser Befragung ergab sich folgender Modal Split in Abbildung 6.

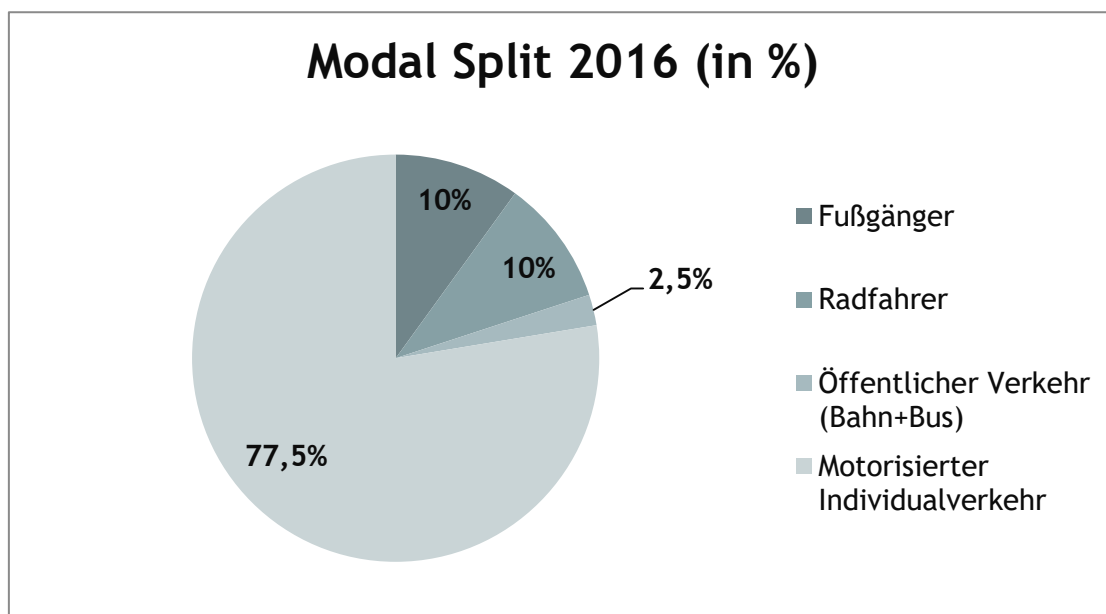


Abbildung 6: Modal Split 2016 (Quelle: eigene Darstellung)

In den letzten Jahren seit der Befragung wurden Maßnahmen im Bereich des ÖV („Stadtbahn Weiz“, „Regiobus“) und zum Teil auch Radfahren (Projekt CHESTNUT) und Zu-Fuß-Gehen („Masterplan Gehen“, Projekt CityWalk) gesetzt. Das zeigt vier Jahre nach der ersten groß angesetzten Umfrage bereits Wirkung. Die aktuelle Umfrage aus dem Jahr 2020 zur Erfassung des Verkehrsverhaltens der Angestellten der Weizer Unternehmen und SchülerInnen verschiedener Schulen in Weiz zeigt einen Rückgang des MIV und eine massive Zunahme beim öffentlichen Verkehr. In Abbildung 7 ist die Veränderung des Modal Split von 2016 zu 2020 abgebildet.

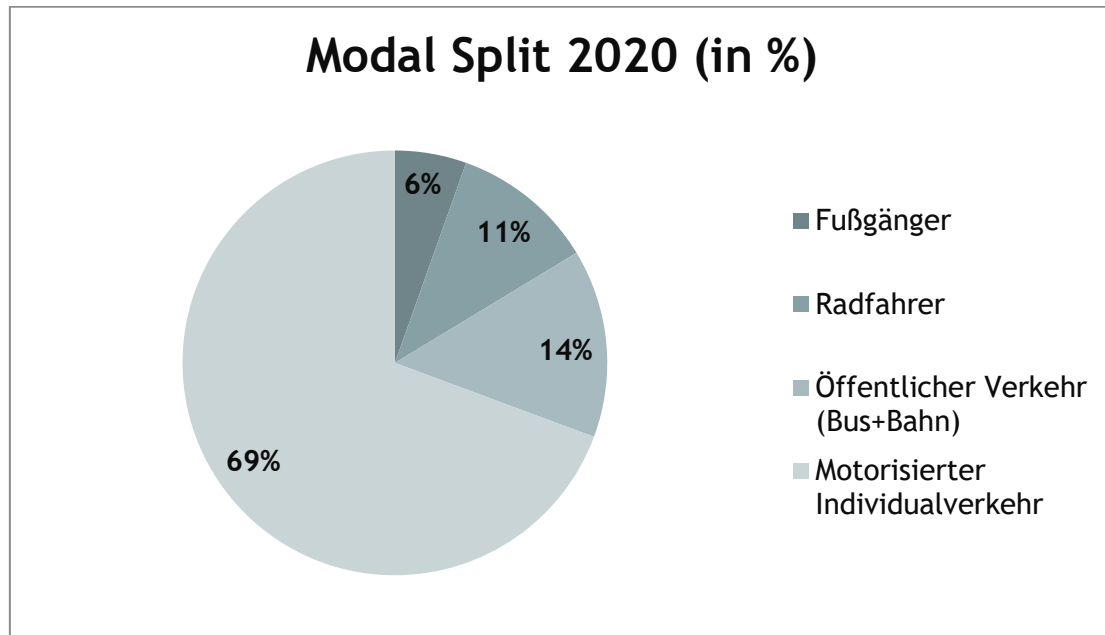


Abbildung 7: Modal Split 2020 (Quelle: eigene Darstellung)

Der Rückgang des Fußgängeranteils ist wahrscheinlich damit zu begründen, dass 2020 um ca. vier Prozent weniger Personen aus Weiz an der Befragung teilgenommen haben als 2016. Der erfreuliche Anstieg der ÖV-NutzerInnen ist auf die gesetzten Maßnahmen in den letzten Jahren zurückzuführen.

Alternative Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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 5).

| | 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 5: Kfz-Dichte im Bezirk Weiz - keine Daten für einzelne FUA-Gemeinden vorhanden (Quelle: Landesstatistik Steiermark)

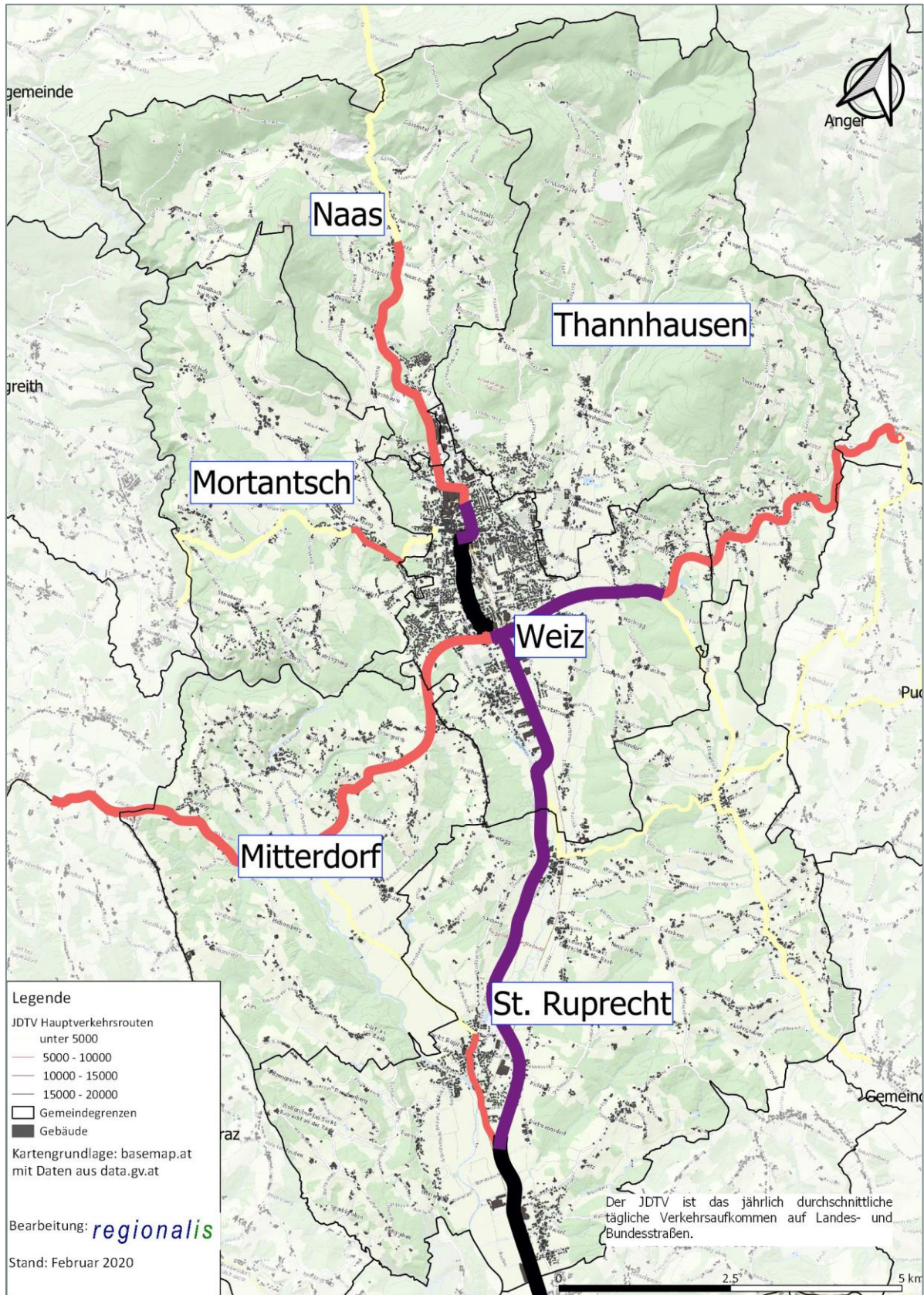


Abbildung 8: jahresdurchschnittlich tägliches Verkehrsaufkommen (JDTV) auf Landesstraßen (L+B) in der FUA (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS Steiermark)



Die Daten in Tabelle 6 und die Karte in Abbildung 8 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 - es ist sogar eine gegenteilige Wirkung zu erwarten, wenn nicht parallel Maßnahmen zur Reduktion der Attraktivität des Autoverkehrs in der Innenstadt von Weiz gesetzt werden.

| | 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 6: Entwicklung des JDTV 2007-2014 des übergeordneten Straßennetzes der FUA
 (Quelle: GIS Steiermark)**

Mit verstärkten Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger und aktiver Mobilitätsformen, soll dem Trend zu gesteigertem MIV entgegengewirkt werden. Ein besonders wichtiger Baustein ist vor diesem Hintergrund die Sicherstellung einer konsequenten und kontinuierlichen Bewusstseinsbildung.

Alternative „Regiobus“

Weiz ist ein wichtiger ÖV-Knoten. Es führen dreizehn Regionalbuslinien nach und von Weiz, welche die Umlandgemeinden an die Bezirkshauptstadt anbinden. Eine der Hauptlinien bindet in einem sehr dichten Takt nach Graz die Landeshauptstadt an. Mit einem Netz von über 100 Haltestellen in der FUA werden wichtige Ziele und Quellen bedient.

Mit der Einführung des RegioBus-Systems werden auf den Hauptachsen annähernd gleiche Anbindungsqualitäten wie bei der S-Bahn geschaffen. Es wurden Linienführung, Fahr- und Betriebszeiten, sowie Schulbeginn- und Endzeit berücksichtigt und in die Planung mit aufgenommen bzw. berücksichtigt [RegioBus Steiermark, 2020]. Mit der neuen Knotenhaltestelle „Weiz Zentrum“ besteht eine komfortable Umstiegsmöglichkeit zwischen Bahn und Bus sowie innerhalb der RegioBus-Linien.



Alternative Anrufsammeltaxi: WASTI und SAM

Neben S-Bahn und Regionalbussen gibt es in der Region auch noch zwei Anbieter für Anrufsammeltaxis. In der Stadt Weiz hat sich bereits 2002 das „WASTI-Taxi“ etabliert und wird durch ein Weizer Taxi-Unternehmen abgewickelt. Ursprüngliche Idee hinter WASTI war es, ein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen zu schaffen. Da es dann aber vermehrt auch von anderen Personen genutzt wurde, beschloss man, das Angebot beziehungsweise die Zielgruppen zu erweitern. WASTI wird nach wie vor hauptsächlich von PensionistInnen genutzt. Das Haltestellennetz ging bis 2019 über die Gemeindegrenzen hinaus und auch die Gemeinden Naas, Thannhausen, Mitterdorf und Mortantsch wurden bedient. WASTI wird mittlerweile nur mehr innerhalb der Stadt Weiz betrieben.

Da das Mikro-ÖV-System auch für den Rest der Region Oststeiermark interessant war, wurde für über 60 Gemeinden in den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld ein zusätzliches Anrufsammeltaxi-System geplant und im Jänner 2020 implementiert (SAM). SAM wird von IST-Mobil betrieben und soll der Bevölkerung vor allem für die innerörtliche Erreichbarkeit der Gemeinden nutzen. Ein großer Unterschied zu WASTI ist, dass SAM seine Fahrgäste zu passender Zeit zur nächsten ÖV-Haltestelle bringen muss, da das System keine Konkurrenz zum ÖV darstellen soll, sondern diesen unterstützen und stärken soll.

| | Anzahl Anbieter (Bus/Bahn/AST) | Anzahl Linien (davon Bahn) | Anzahl Haltestellen (Bus und Bahn) | Anzahl Fahrgäste* | Bedienungs-Frequenz |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|-------------------|--|
| Weiz | 4/1/2 | 14 (1) | 38 | 3 053 | Stundentakt; bedarfsorientiert (Schülerverkehr) |
| Naas | 3/0/1 | 2 (0) | 10 | 79 | Bedarfsorientiert (Schülerverkehr), 1-2 werktägliche Verbindungen |
| Thannhausen | 2/0/1 | 3 (0) | 5 | 10 | Stundentakt; bedarfsorientiert (Schülerverkehr) |
| Mitterdorf a. d. Raab | 2/0/1 | 2 (0) | 10 | 138 | Stundentakt; bedarfsorientiert (Schülerverkehr)) |
| Mortantsch | 2/0/1 | 3 (0) | 20 | 305 | Stundentakt; bedarfsorientiert (Schülerverkehr) |
| St. Ruprecht | 1/1/1 | 3 (1) | 22 | 209 | Stundentakt; bedarfsorientiert (Schülerverkehr)) |
| FUA total | 4 / 1 / 2 | 14 (1) | 105 | 3 794 | |

*Durchschnittliche Anzahl Einsteiger und Aussteiger bei Haltestellen im Gemeindegebiet (Bus)

Tabelle 7: Übersicht über die Angebote des Öffentlichen Verkehrs in der Region Weiz (Bus, Bahn, AST) (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von Verkehrsverbund Steiermark GmbH, 2019)



Alternative „WeizBike“ - Radfahren

Das Fahrradverleihsystem „WeizBike“ hat zurzeit 13 Stationen mit 99 Fahrrädern, 38 davon E-Bikes und ein E-Lastenrad, bei dem man 24 Stunden täglich Fahrräder ausborgen kann (Registrierung mit *WeizCard*). Ursprünglich waren die Stationen nur in Weiz verteilt aber im Sommer 2019 konnte auch in St. Ruprecht eine Station installiert werden. Das Radwegenetz zwischen Weiz und St. Ruprecht ist gut ausgebaut und eignet sich auch neben dem Freizeitverkehr für Alltagswege, die mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Alternative E-Car-Sharing

Es gibt seit 2015 ein Elektroauto, das man sich wie auch die Leihräder nach Voranmeldung ausleihen kann. Der Verein „Ever-Green“ will mit den bereitgestellten E-Autos eine nachhaltigere Alternative zum Auto anbieten, und durch das Sharing-Modell vor allem das „notwendige“ Zweitauto aus dem Bewusstsein der Menschen bringen. In einem Artikel der Wochenzeitung „Mein Bezirk“ von März 2020 wird Bürgermeister Eggenreich zitiert, der mit diesem Modell verpflichtend in größeren Siedlungen/Wohnungsanlagen E-Car-Sharing vorschreiben will, um die (vermeintliche) Notwendigkeit von Zweitwägen zu reduzieren [De Carli, 2020]. Das Angebot wurde um zwei von der Gemeinde angekaufte Fahrzeuge erweitert, sodass man nun drei E-Autos ausleihen kann.

In Abbildung 9 sind die Angebote des ÖV und die Radrouten der FUA dargestellt. Die Karte zeigt das dichte Netz an Regionalbuslinien in Weiz, durch das die Umlandgemeinden an die Bezirkshauptstadt angebunden sind.

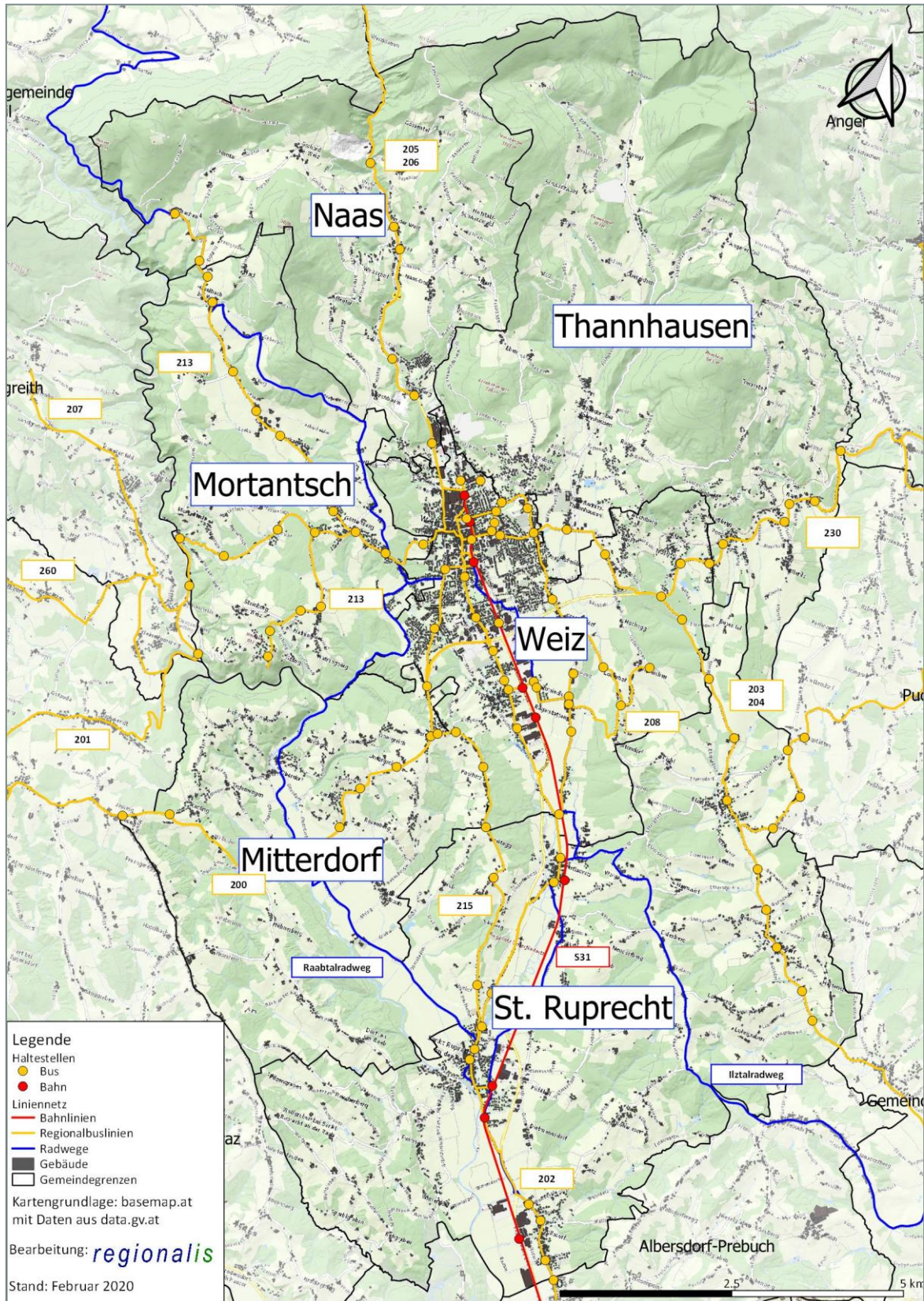


Abbildung 9: Öffentlicher Verkehr und Radrouten in der FUA



5. Marktforschung - Erhebung der Potenziale

Als Grundlage für die Erhebung der Potenziale wurden vor Ort eigene Erhebungen durchgeführt. Mit dieser Marktforschung sollen vorhandene Potenziale aber auch mögliche Risiken aufgedeckt werden.

Zusätzlich konnten durch eine Befragung der wichtigsten Zielgruppen Impulse für Potenziale und Maßnahmen eruiert werden, die eine Analyse vereinfachen und ermöglichen.

5.1. Räumliche Voraussetzungen

Eine der wichtigsten räumlichen Voraussetzung für die verstärkte Nutzung der Bahn sind eine konkurrenzfähige Erreichbarkeit der Ziele und generell der komfortable Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. In Abbildung 10 und Abbildung 11 sind die Erreichbarkeiten bzw. Fahrtdauer aus den Umlandgemeinden einerseits im MIV und andererseits im ÖV dargestellt.

Im MIV beträgt die maximale Fahrtdauer etwas mehr als eine Stunde, während die BenutzerInnen des ÖV in vielen Gemeinden eineinhalb und mehr Stunden brauchen und die Anfahrt vor allem nur mit Umsteigen möglich ist. Vergleicht man die beiden Karten und die Gemeinden in der näheren Umgebung von Weiz ist erfreulicherweise auch zu sehen, dass es einige Gemeinden gibt, deren Erreichbarkeit in MIV und ÖV vergleichbar ist - so auch bei den Gemeinden entlang der S31. Der Zeitvergleich kann den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ebenso wie finanzielle Ersparnisse attraktivieren und kann in diesem Fall als aussagekräftiges Argument für die Bahn herangezogen werden.

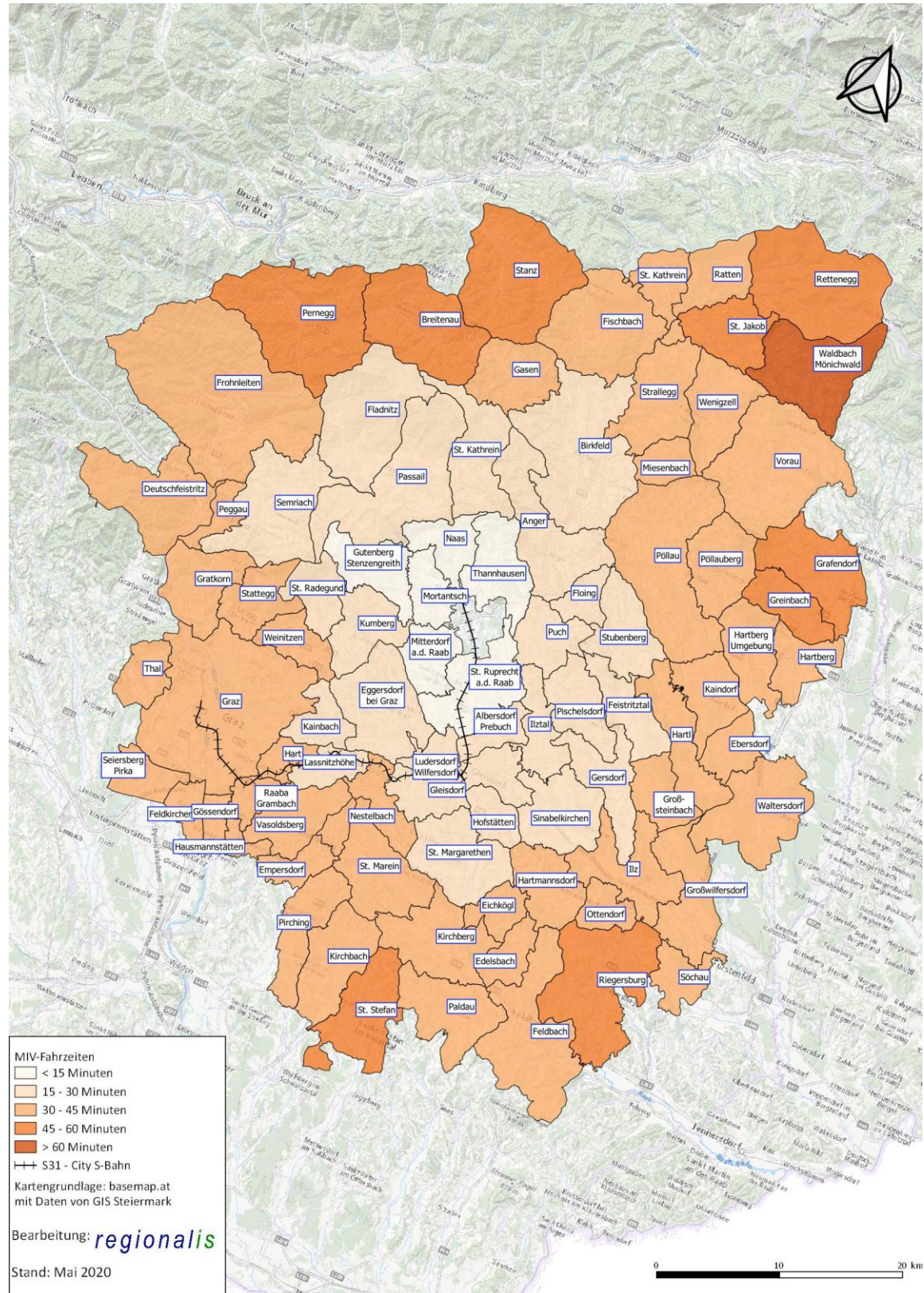


Abbildung 10: Erreichbarkeit (Fahrzeiten) von Weiz im MIV (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

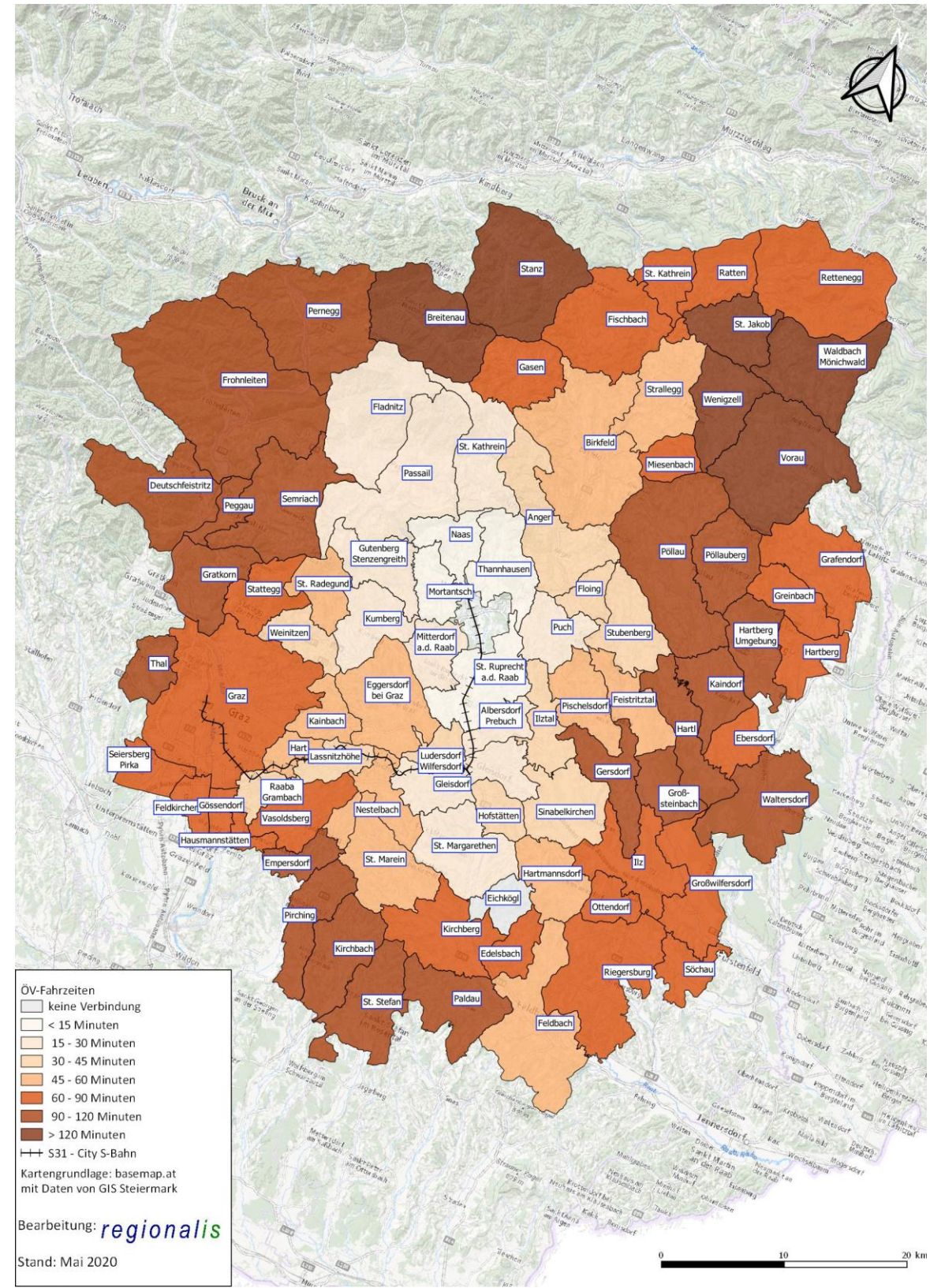


Abbildung 11: Erreichbarkeit (Fahrzeit) von Weiz im ÖV (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



In den folgenden Kapiteln erfolgt eine kurze Beschreibung der wichtigsten Pendelziele mit den größten Potenzialen in Weiz unterteilt in vier Abschnitte. Zusätzlich sind wichtige Einrichtungen für Einkauf und Erledigungen berücksichtigt. Diese Beschreibung soll unter anderem auch die Erreichbarkeit der Ziele durch die Bahn untermauern und dadurch die Potenziale verdeutlichen.

5.2. Ziele im Abschnitt Nord

Neben großen Arbeitgebern und Schulen gibt es in diesem Abschnitt auch kulturelle Einrichtungen wie das Kunsthaus oder die Stadthalle Weiz. In Tabelle 8 sollen diese Ziele beschrieben werden, um das Potenzial für die S-Bahn-Nutzung aufzuzeigen.

| Ziel | Beschreibung |
|---|--|
| Weitzer Parkett (Naas) | Die Firma Weitzer Parkett liegt im Gemeindegebiet von Naas und beschäftigt ca. 400 MitarbeiterInnen. Die Anbindung über das öffentliche Verkehrsnetz erfolgt derzeit über das Regionalbusnetz. |
| Stadthalle und JUFA Weiz | Die Stadthalle ist neben dem Kunsthaus das größte Veranstaltungszentrum in Weiz. Das JUFA Weiz wird im Juni 2020 eröffnen und umfasst 41 Zimmer- |
| Bundesschulzentrum Weiz (BSZ) | Ca. 2 000 SchülerInnen besuchen das BSZ, das Handelsakademie, Höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe (HLW) und Höhere Technische Bundeslehranstalt (HTL) umfasst. |
| Stadion Weiz | Im Fußballstadion Weiz (SC ELIN Weiz) haben bis zu 3000 Gäste Platz. |
| Andritz Hydro GmbH | Bei der Andritz Hydro GmbH sind ca. 1 000 MitarbeiterInnen beschäftigt (inklusive Werk Süd, siehe Abschnitt Süd I) |
| Siemens Transformers Austria GmbH & Co KG | Siemens beschäftigt in Weiz ca. 1 200 MitarbeiterInnen |
| Kunsthaus Weiz | Das Kunsthaus Weiz bietet auf ca. 1 800 qm Platz für ca. 650 Gäste. |
| Pichler Werke GmbH | Pichler Werke beschäftigt derzeit ca. 170 MitarbeiterInnen. |

Tabelle 8: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Nord

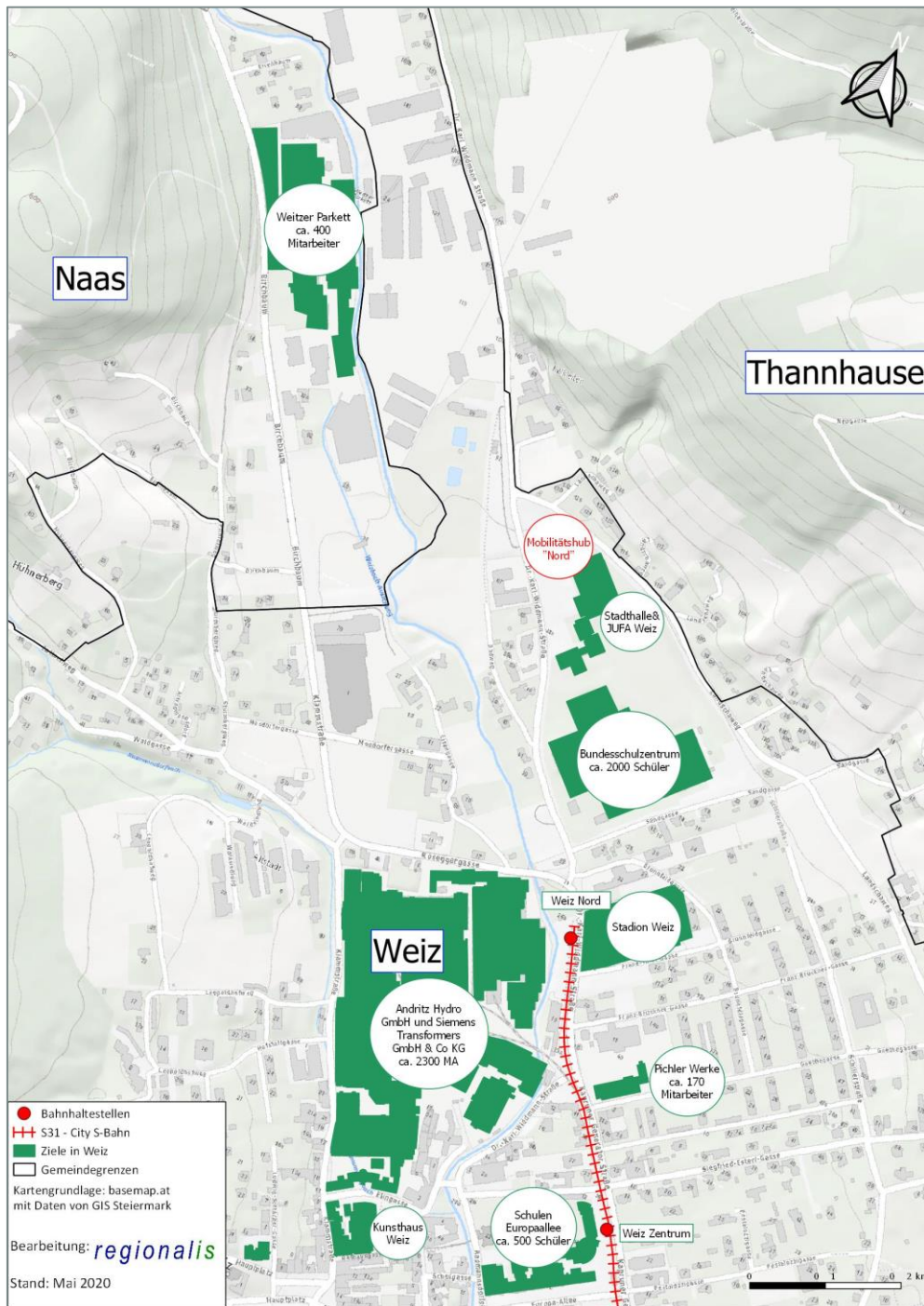


Abbildung 12: Abschnitt Nord mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

Mit Schaffung eines Mobilitätshubs in dem in Abbildung 12 dargestellten Abschnitt kann das Potenzial aus den Gemeinden nördlich von Weiz besser abgeschöpft werden. Es gibt wie abgebildet einen Mobilitätshub im Bereich der Stadthalle und des JUFA Weiz, der 2020 fertig gestellt werden soll. Dieser Mobilitätshub umfasst 174 Parkplätze (zum Teil dem JUFA zugeordnet), eine WeizBike-Station, Fahrradboxen, eine WASTI- und Bushaltestellen, Plätze für E-Car-Sharing sowie eine E-Car-Ladestation. Die Bahnhaltstelle



„Weiz Nord“ ist ca. 450m vom Mobilitätshub entfernt und befindet sich damit im erweiterten fußläufigen Einzugsbereich des Mobilitäts-Hubs. Die Beschäftigtenzahlen der Unternehmen Andritz Hydro GmbH sowie Siemens Transformers Austria GmbH & Co KG zeigen das große Potenzial für die Bahn in diesem Abschnitt, wie auch die anderen Unternehmen und Einrichtungen. Auch das Unternehmen Pichler Werke GmbH ist mit 170 Beschäftigten ein wichtiger Arbeitgeber der Region. Das Potenzial für die Bahn ist aufgrund der Montage-Tätigkeiten der Firma geringer, da hier mit Dienstfahrzeugen die MitarbeiterInnen zum Arbeitsort gebracht werden. Der Arbeitsort ist in der Regel nicht der Firmenstandort.



Abbildung 13: „Weiz Nord“ und ein möglicher Standort für einen Mobilitätshub im Haltestellenbereich (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)

Abbildung 13 zeigt die Bahnhofstetelle „Weiz Nord“ mit dahinter liegendem Privatparkplatz von Andritz Hydro. Diese Haltestelle ist sehr wichtig für das Bundesschulzentrum Weiz, das nördlich davon liegt. Anstelle des Privatparkplatzes könnte hier ein Mobilitätshub entstehen. Im Nahbereich der Haltestelle gibt es noch weitere Parkplätze, meist auch privat. Diese Parkplätze sind allesamt potenzielle Standorte für eine Erweiterung der Mobilitätshubs in Weiz.

In Abbildung 14 und Abbildung 15 ist die Lage der Bahntrasse neben der B64-Rechbauerstraße abgebildet mit durch einen Zaun gesichertem Geh- und Radweg. Es gibt hier einige größere Siedlungen, die durchaus als Wegequellen gesehen werden können.



Abbildung 14: Bahntrasse im Bereich von Andritz Hydro GmbH (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)



Abbildung 15: Blick auf die B64 mit Bahntrasse und getrenntem Geh- und Radweg (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)



5.3. Ziele im Abschnitt Mitte

Der Abschnitt Mitte (Abbildung 19) umfasst neben der historischen Altstadt wichtige Gesundheitseinrichtungen wie das LKH Weiz, Apotheken oder Ärztezentren. Daneben bilden zwei Einkaufszentren wichtige Potenziale für die S-Bahn in Weiz.

| Ziel | Beschreibung |
|--------------------------------|--|
| Rathaus Weiz | Die Stadt Weiz hat 375 MitarbeiterInnen, die neben dem Rathaus auch am Standort des Innovationszentrums und auf andere Standorte in Weiz verteilt sind. |
| WEIZ City | Einkaufs- und Dienstleistungszentrum in der Weizer Altstadt einschließlich des neuen Einkaufszentrums „Park’s“. Der Weiz City können zumindest 600 Arbeitsplätze direkt zugeordnet werden. |
| Schulen Europaallee | Momentan besuchen ca. 500 SchülerInnen die Pflichtschulen (Volksschule, Neue Musikmittelschule und Polytechnikum) in der Europaallee |
| Park’s (Einkaufszentrum) | Das neue Einkaufszentrum und die angrenzenden Gebäude beinhalten viele wichtige Einrichtungen des Einzelhandels. |
| Schulen Offenburger Gasse | Ca. 1 000 SchülerInnen besuchen die Schulen in der Offenburger Gasse (Gymnasium, Sport- und Realmittelschule) - die Anbindung an den ÖV erfolgt hauptsächlich über Regionalbuslinien |
| WEZ (Weizer Einkaufszentrum) | Das Weizer Einkaufszentrum WEZ umfasst neben einem Lebensmittelmarkt und Post auch einen größeren Arbeitgeber: Lieb Markt und Lieb Bau Weiz mit ca. 200 MitarbeiterInnen |
| Ärztezentren Weiz (+ Apotheke) | Weiz hat zwei Ärztezentren, jeweils mit unterschiedlichen Fachrichtungen der Medizin, eine Apotheke befindet sich in unmittelbarer Nähe. |
| Innovationszentrum Weiz | Das Innovationszentrum in Weiz umfasst derzeit ca. 30 Einrichtungen - eine Mischung aus Forschungs-, Sozial- und Bildungseinrichtungen mit über 300 MitarbeiterInnen |
| LKH Weiz | Im LKH Weiz arbeiten ca. 320 Personen in den Bereichen Intensivmedizin, Chirurgie, Innere Medizin und Pflege. |

Tabelle 9: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Mitte



Betrachtet man den Fahrtzweck „Erledigungen“ als eigene Nutzung / Zielgruppe, bilden das Stadtzentrum, das LKH Weiz und die Ärztezentren wichtige Potenziale.



Abbildung 16: Der Blick auf den Hauptplatz Weiz (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)

Abbildung 16 zeigt den Blick auf den Hauptplatz in Weiz, an dessen nordwestlichen Ende das Rathaus liegt. Immer mittwochs und samstags findet der Bauernmarkt statt, die für potenzielle Erledigungsfahrten interessante Ziele darstellen. Ähnlich wie an der B64 befinden sich auch im Bereich des Hauptplatzes, der Klammstraße (Hofstatt) und der Marburgerstraße größere Siedlungen. Diese stellen potenzielle Wegequellen für die Stadtbahn dar.

Die beiden Ärztezentren in der Marburgerstraße und in der Hans-Sutter-Gasse liegen im fußläufigen Einzugsbereich des Weizer Bahnhofs. Hier haben potenzielle BahnkundInnen die Möglichkeit, Ärzte verschiedener Fachrichtungen sowie eine Apotheke aufzusuchen.

Die Schulen der Europaallee befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Bahnhaltestelle „Weiz Zentrum“ und sind damit ein potenzielles Ziel für die NutzerInnen der Stadtbahn. Die SchülerInnen der Schulen in der Offenburger Gasse nutzen derzeit hauptsächlich die Regionalbuslinien. Jene SchülerInnen, die entlang des Bahnkorridors leben, können in Zukunft vermehrt die Bahn nutzen und an der Haltestelle „Weiz Zentrum“ aussteigen.



Abbildung 17: Einkaufszentrum "Park's" und die Schulen in der Europaallee (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)



Abbildung 18: Die S31 fährt Richtung Norden vorbei am EKZ "Park's" (Quelle: eigene Aufnahme, 2019)

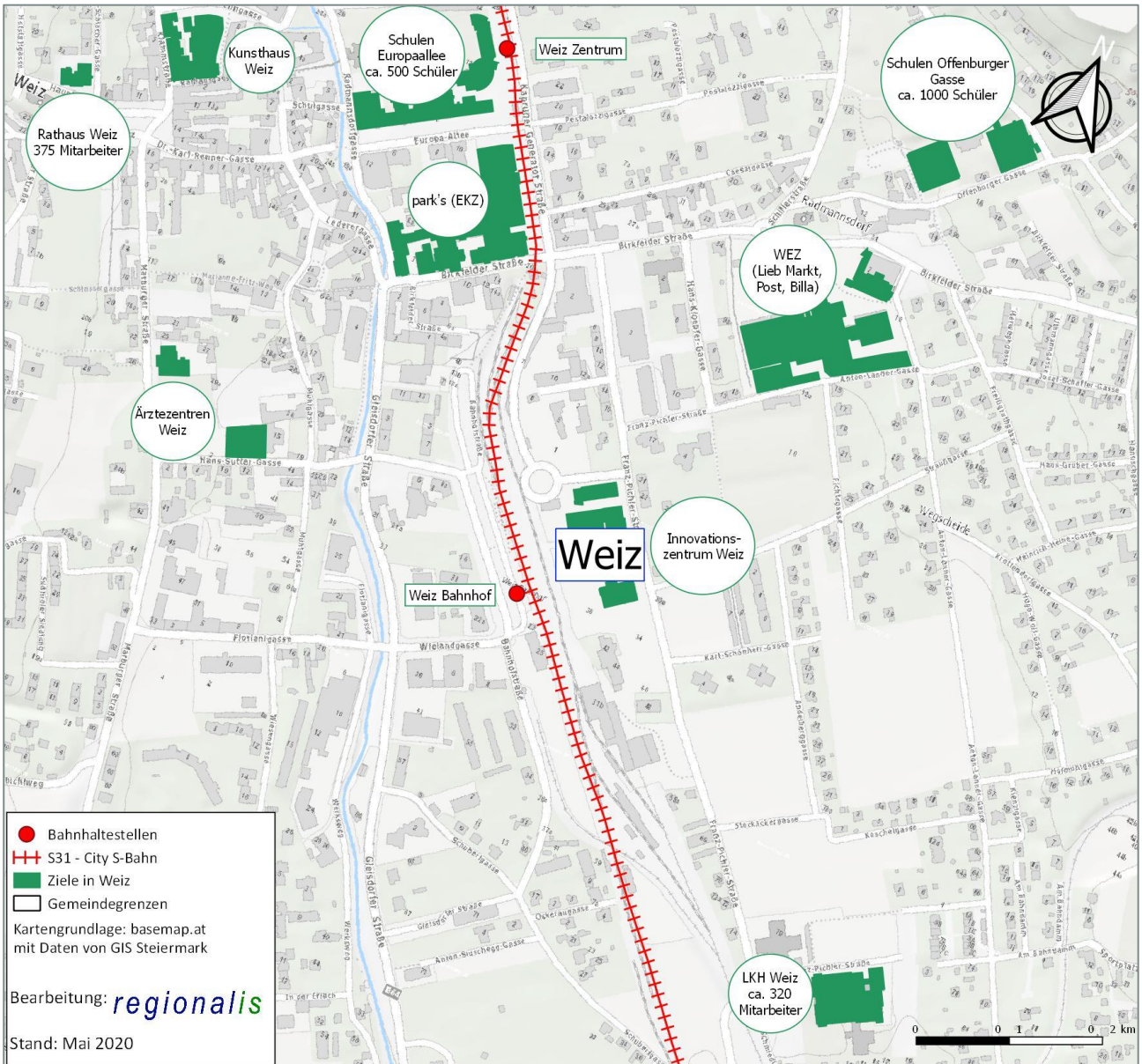


Abbildung 19: Abschnitt Mitte mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

Die Angestellten des Innovationszentrums und der darin angesiedelten Unternehmen haben einen sehr kurzen Weg vom Bahnhof Weiz zu ihrer Arbeits- und Ausbildungsstätte. Durch das *bfi* gibt es eine recht hohe Frequenz und Fluktuation an Personen, die diesen Standort besuchen. Hier ist das Potenzial für stärkere Nutzung der Bahn gegeben.



5.4. Ziele im Abschnitt Süd I

Im Abschnitt Süd I (siehe Abbildung 21) befinden sich vor allem Einrichtungen der Industrie und des Einzelhandels. Alle Ziele in diesem Abschnitt stellen wichtige Ziele und gleichzeitig Wegequellen für die Stadtbahn Weiz dar.

| Ziel | Beschreibung |
|---------------------------------|--|
| Interspar Apotheke Drogerie | Der Einzugsbereich dieser Einzelhandelseinrichtung ist sehr groß. Neben dem Verkehrsaufkommen durch MIV hat die Einrichtung eine direkte Anbindung an die Bahn („Weiz Interspar“). |
| Magna Presstec | Der Standort der Magna Presstec in Weiz beschäftigt in etwa 800 MitarbeiterInnen. Mit einem gesicherten Zugang von der Bahnhofstestelle „Weiz Interspar“ könnte hier hohes Potential generiert werden. |
| Andritz Hydro Werk Süd | Andritz Hydro GmbH hat in Weiz insgesamt ca. 1 000 MitarbeiterInnen. Dies umfasst auch das Werk Süd, in dem die Produktion von Generatoren stattfindet. |

Tabelle 10: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Süd I

In diesem Abschnitt befindet sich auch ein potenzieller Standort für die Park+Ride-Anlage Süd, bei der es schon Überlegungen für einen Mobilitätshub gegeben hat (siehe Abbildung 32). Der Standort dieses Mobilitätshubs hätte den Vorteil, dass neben den Zielen aus Gewerbe und Industrie auch der Einzugsbereich der Bahn sehr weit reicht und hier eine wichtige Zustiegsstelle für Fahrgäste Richtung Süden (St. Ruprecht, Gleisdorf, Graz etc.) entstehen könnte.

Der Zugang von der Bahnhofstestelle „Weiz Interspar“ zu Magna Presstec ist momentan noch ungesichert. Es gibt Pläne dies zu beheben, diese sind allerdings noch nicht konkretisiert worden.



Abbildung 20: Park+Ride Süd als möglicher Standort für einen Mobilitätshub mit Magna Presotec und Andritz Hydro Werk Süd im Hintergrund (Quelle: eigene Aufnahme, 2017)

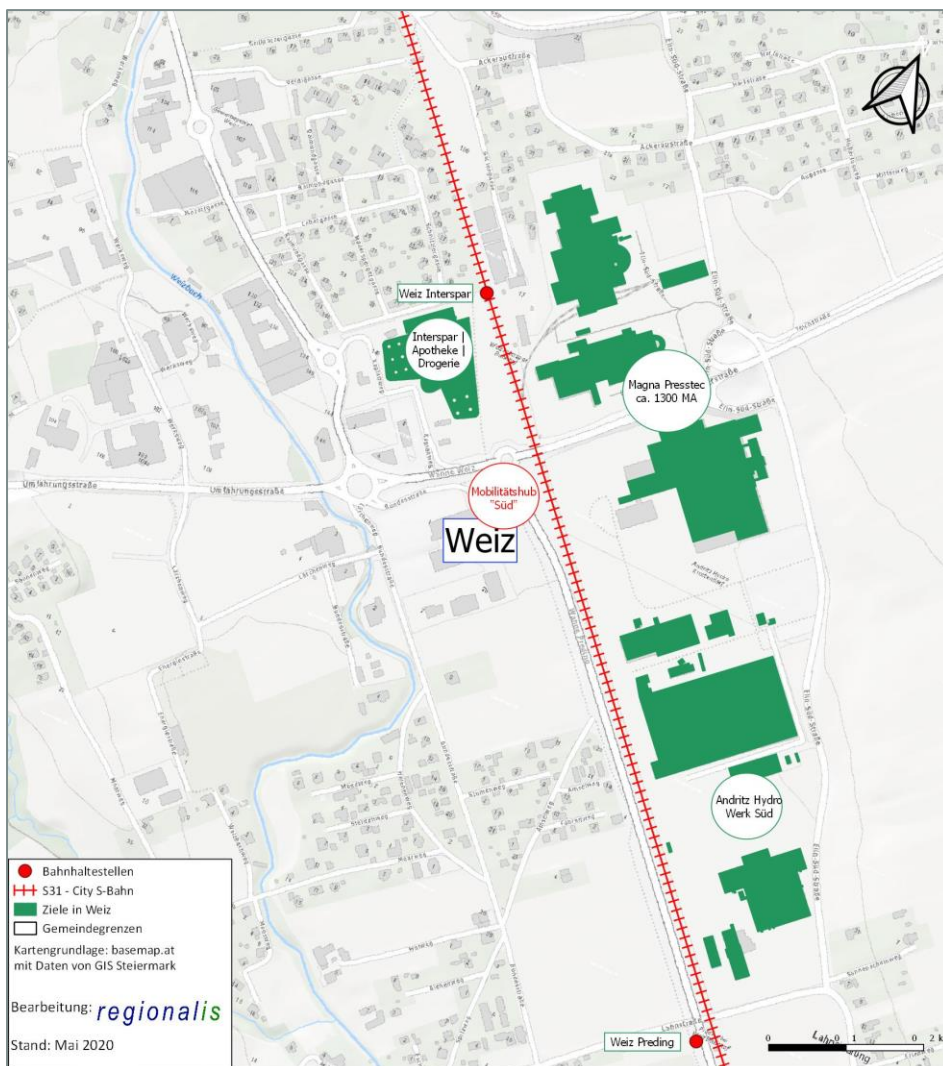


Abbildung 21: Abschnitt Süd I mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



5.5. Ziele im Abschnitt Süd II

Alle Ziele im Abschnitt Süd II sind Industriebetriebe mit vielen Beschäftigten. Die Bahnhaltestelle „Weiz Preding“ ist der am nächsten gelegene Zugang zur Bahn. 2009 wurde eine (provisorische) Bahnhaltestelle „Weiz ELIN-Motoren“ errichtet. Da der ganze Bereich der B64 von Interspar bis südlich vom Ortsteil Preding umgebaut wurde, ist die Bahnhaltestelle allerdings wieder aufgelassen worden. Es führt ein durchgehender Geh- und Radweg von der Bahnhaltestelle „Weiz Preding“ zu den Betrieben, allerdings haben nicht alle einen Zugang von dieser Seite und sind nur von der Bundesstraße erreichbar.

| Ziel | Beschreibung |
|--|--|
| ELIN Motoren | Ca. 450 MitarbeiterInnen |
| Strobl Bau | Ca. 300 MitarbeiterInnen |
| Magna Automobiltechnik Blau und Auteca | Magna Automobiltechnik Blau und Auteca haben am Standort Weiz ca. 450 MitarbeiterInnen |

Tabelle 11: Beschreibung der wichtigsten Ziele im Abschnitt Süd II

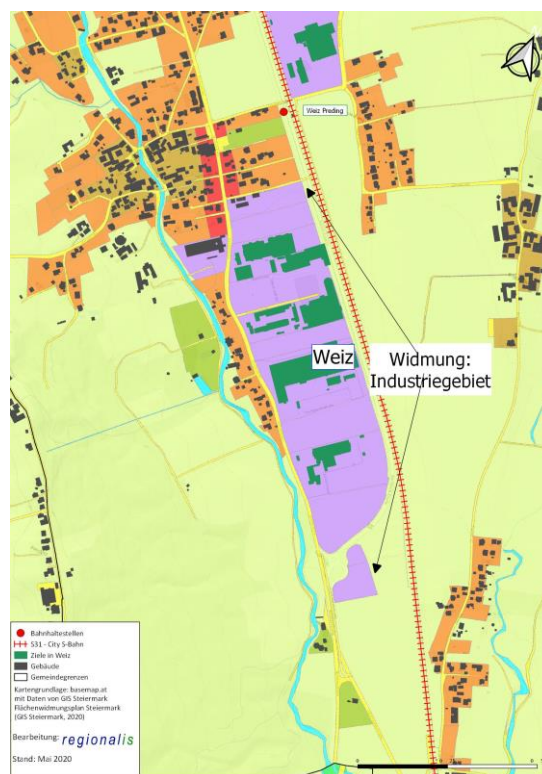


Abbildung 22: Flächenwidmungsplan des Ortsteils Preding mit Erweiterungsgebieten für Industrie und Siedlungen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von GIS-Steiermark, 2020)



Am Flächenwidmungsplan in Abbildung 22 ist zu erkennen, dass es in Preding und südlich davon entlang der Bahn noch Flächen gibt, die für Industrienerweiterungen zur Verfügung stehen. Für zusätzliches Potenzial in diesem Abschnitt sind auch die Siedlungsflächen im Süden heranzuziehen, die ebenso noch Erweiterungsflächen aufweisen.

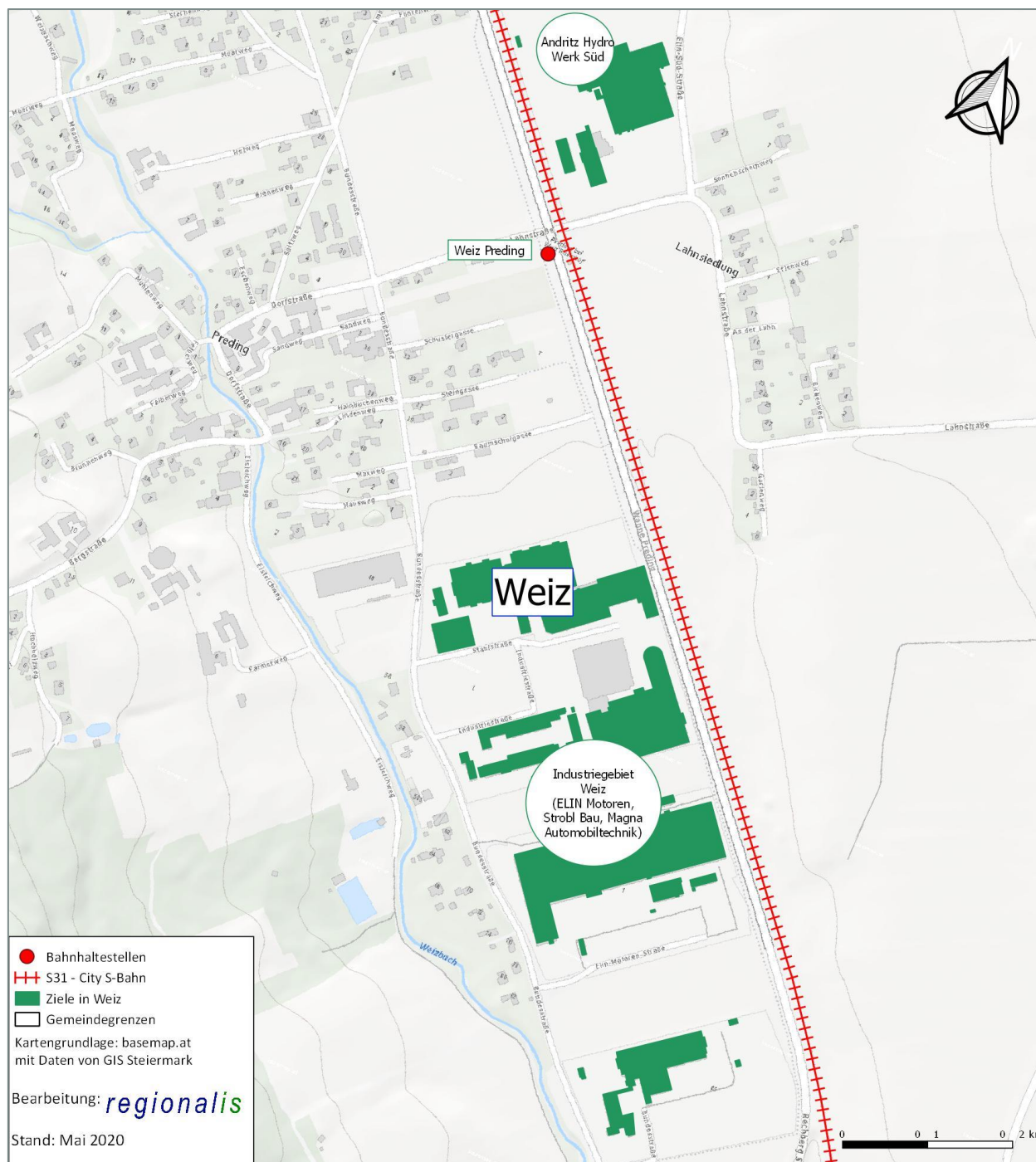


Abbildung 23: Abschnitt Süd II mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



Die innerörtliche Erreichbarkeit der Ziele in Weiz hängt stark vom Einzugsbereich der Bahnhaltstellen ab. In der folgenden Abbildung 24 sind diese Einzugsbereiche (300m und 500m) um die Bahnhaltstellen im Stadtgebiet von Weiz dargestellt mit den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet. Mit Ausnahme von Weitzer Parkett in Naas und dem Industriegebiet im Süden von Weiz liegen alle Ziele im fußläufig erreichbaren Einzugsbereich der Bahnhaltstellen.

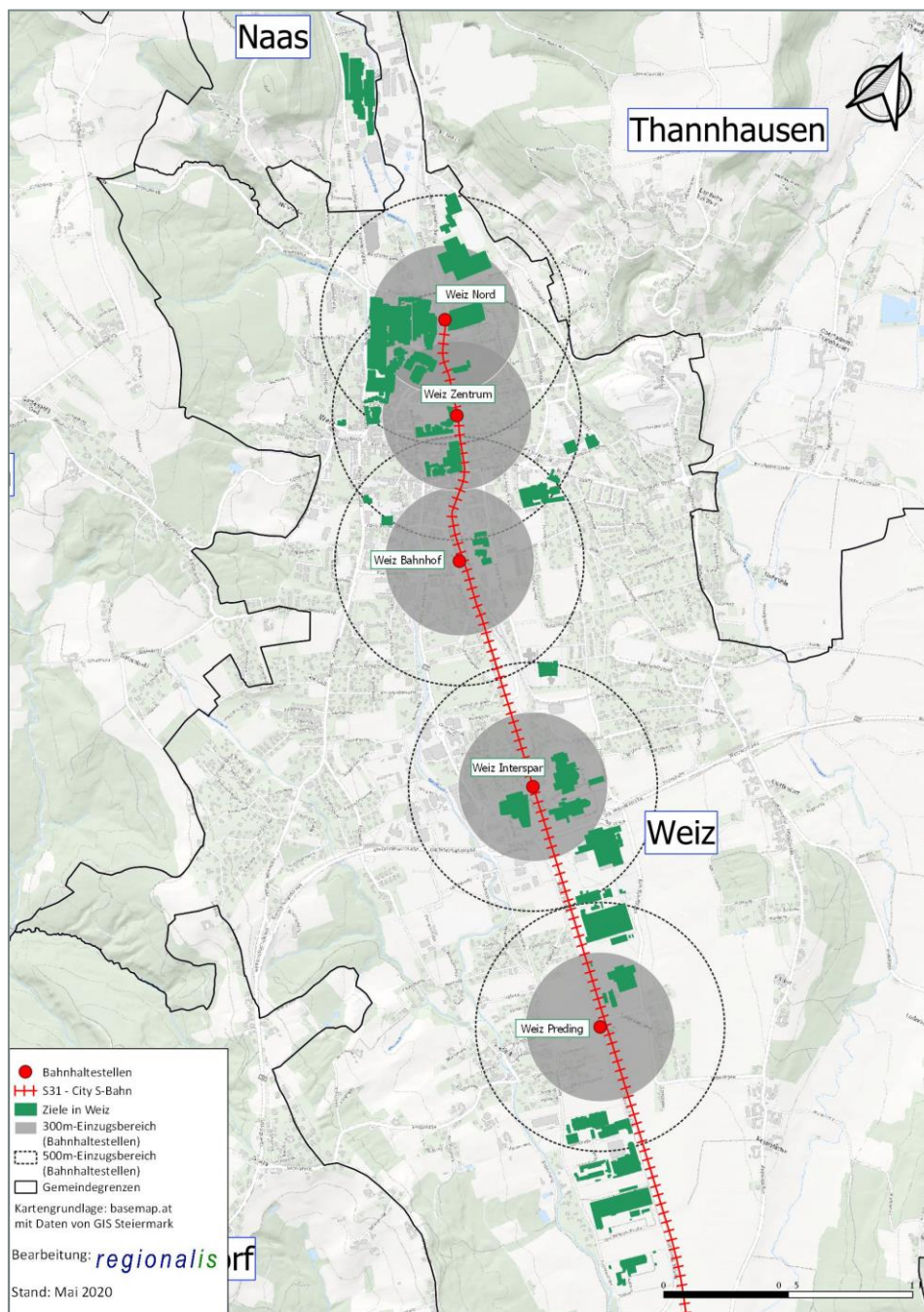


Abbildung 24: Einzugsbereiche der Bahnhaltstellen in Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)



5.6. Ergebnisse der vorliegenden Befragungen von Zielgruppen (SchülerInnen, Beschäftigte)

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie zur verstärkten Nutzung der erweiterten S31 in Weiz wurde als Kontrollbefragung zur Mobilitätsbefragung 2016 im Jänner 2020 eine etwas kleiner angelegte Online-Umfrage zum selben Thema durchgeführt.

Ziel der Umfrage war es, Änderungen im Verkehrsverhalten der PendlerInnen seit 2016 abbilden zu können und die Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr aufzuzeigen.

Die Umfrage wurde an alle großen Unternehmen und auch an Schulen in Weiz ausgeschickt. Es nahmen 365 Personen an der Umfrage teil. Ein Viertel der Befragten kam aus der Stadt Weiz, die anderen TeilnehmerInnen stammen aus dem Umland. 80% der TeilnehmerInnen waren Angestellte der Weizer Betriebe, die restlichen 20% teilten sich auf ArbeiterInnen, SchülerInnen oder sonstiges auf.

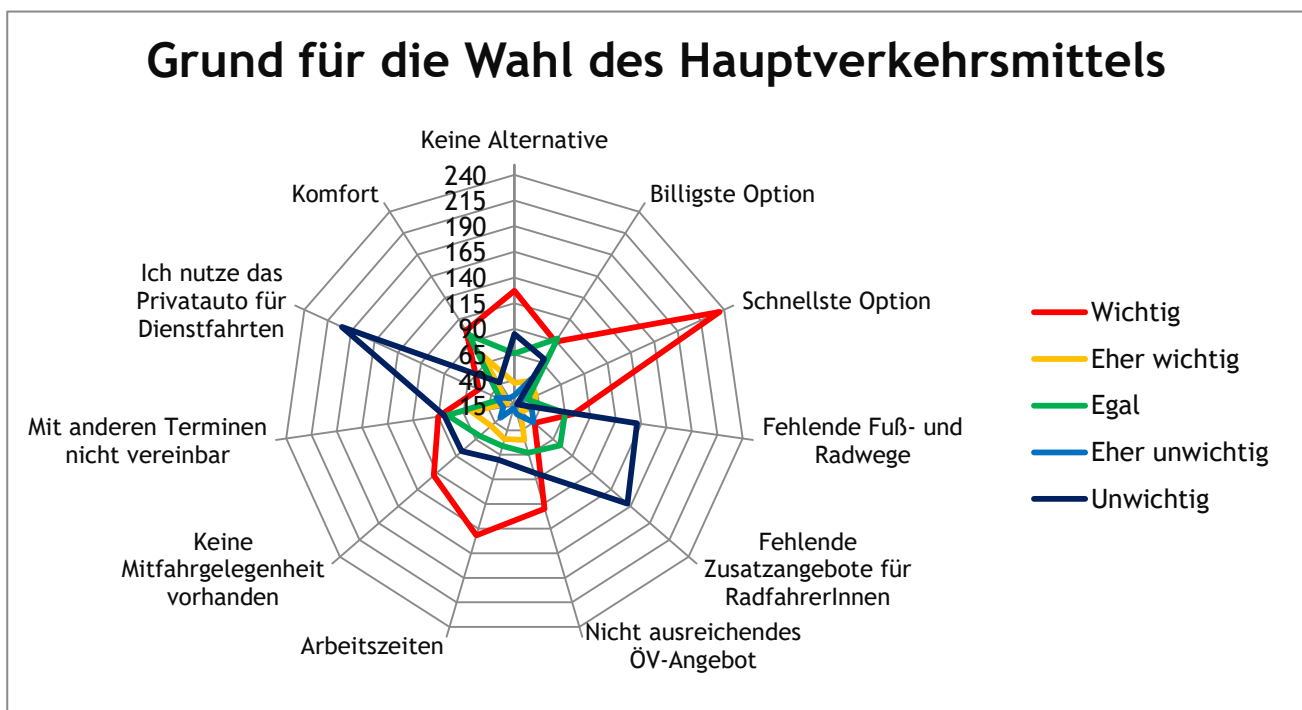


Abbildung 25: Angabe von Gründen für die Hauptverkehrsmittelwahl (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Wie schon 2016 gab der Großteil der Befragten das Auto als Hauptverkehrsmittel an. Wenn es auch eine Reduktion des MIV-Anteils um ca. acht Prozent im Vergleich zu 2016 gab (siehe Abbildung 7), so ist das Auto noch immer das wichtigste Verkehrsmittel. In Abbildung 25 sind die wichtigsten Gründe angegeben,



weswegen die Befragten ihr Hauptverkehrsmittel wählen und die Bewertung dieser Gründe nach ihrer Wichtigkeit. Den meisten der Befragten ist es sehr wichtig, dass sie möglichst schnell zu ihrem Ziel gelangen. Auch die Erreichbarkeit von Arbeitszeiten spielt bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels eine wichtigere Rolle, der Komfort eine eher wichtige. Unwichtige Argumente bei der Verkehrsmittelwahl sind die Verfügbarkeit des Privatautos für Dienstfahrten sowie zusätzliche Angebote für RadfahrerInnen.

Einen Unterschied zur Befragung 2016 bildet die Frage nach Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Damit sollte eine mögliche Anbindung an den ÖV für die Befragten geklärt werden. Das folgende Diagramm zeigt, dass viele TeilnehmerInnen eine Haltestelle im fußläufig erreichbaren Einzugsbereich (unter 500m) haben:

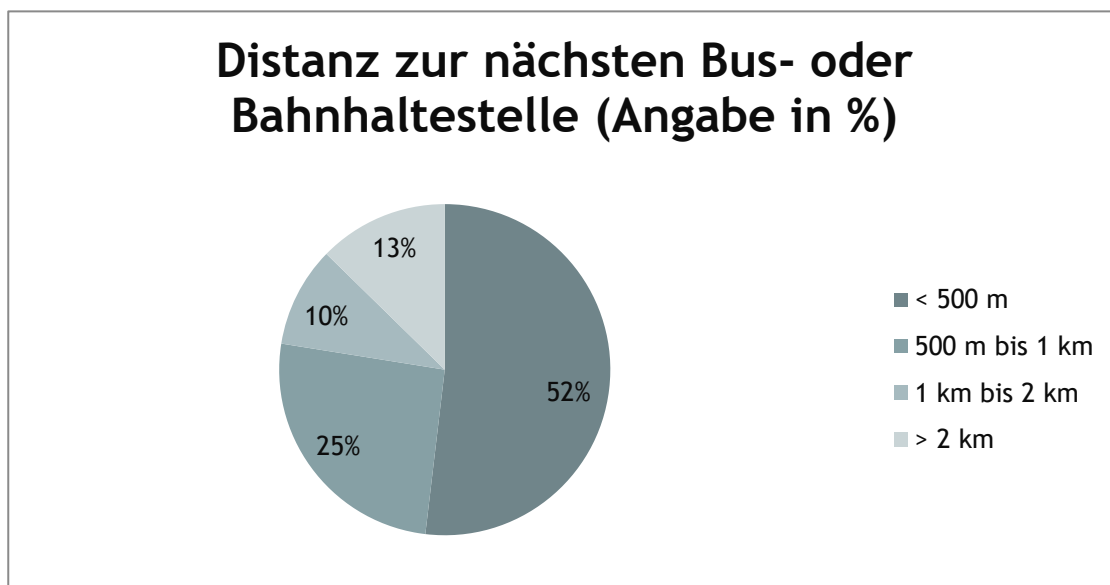


Abbildung 26: Diagramm zur Distanz der nächstgelegenen Bus- oder Bahnhaltestelle (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Da der Anteil des ÖV am Modal Split dennoch „nur“ bei 14% liegt wurde zusätzlich abgefragt, was die Hauptprobleme bei unzureichendem ÖV-Angebot sind:

- 13% gaben den Preis als Argument gegen die ÖV-Nutzung an,
- über ein Viertel (27%) haben keine passenden (Direkt-)Verbindungen,
- 28% sind mit dem Fahrplan unzufrieden und
- für ein Drittel ist die Nutzung des ÖV zu zeitaufwändig.

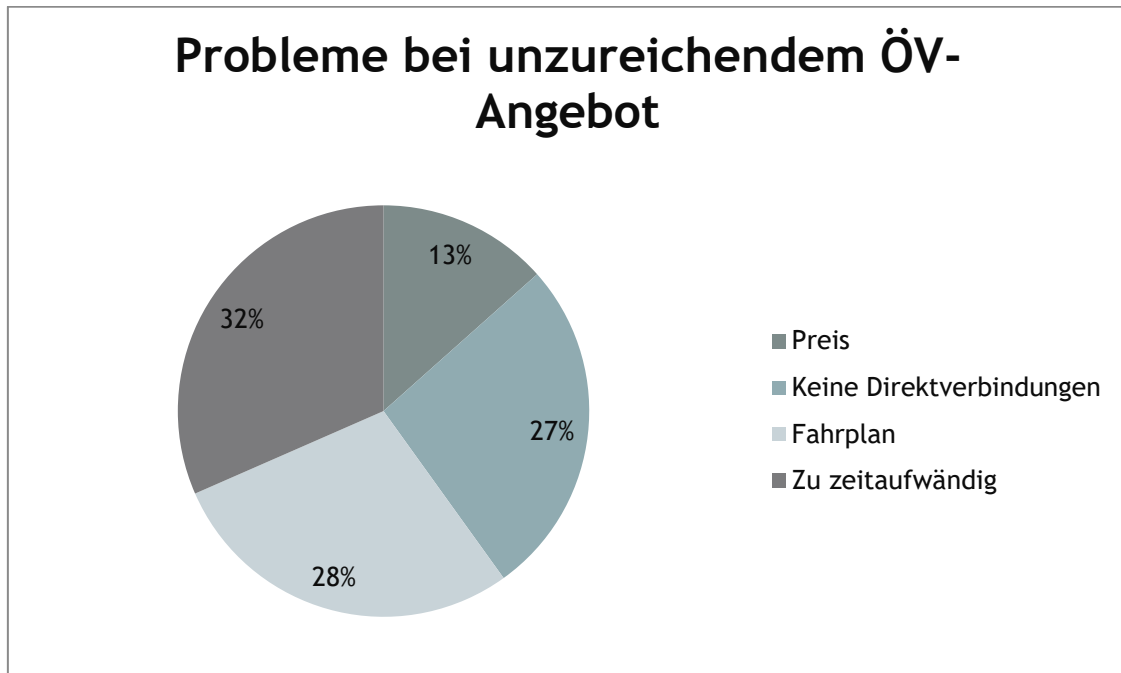


Abbildung 27: Angabe von Gründen für unzureichendes ÖV-Angebot (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Viele Beschäftigte und SchülerInnen in Weiz haben die Möglichkeit bei ihrem Unternehmen oder ihrer Schule (gratis) zu parken. 89% aller Befragten haben einen Parkplatz, und 84% davon parken gratis. Der hohe Prozentanteil des MIV am Modal Split lässt sich auch durch diese Tatsache erklären - wie in Abbildung 31 dargestellt. Auch Mitfahrgelegenheiten haben einen verschwindend kleinen Anteil am Modal Split. Die Umfrage zielte auch auf dieses Thema ab. 20% der Befragten wissen nicht, wo sie eine Mitfahrgelegenheit finden, 40% kennen niemanden, mit dem sie mitfahren könnten und 40% wollen lieber allein fahren.

Bei einer Befragung von SchülerInnen der 11. bis 13. Schulstufe des Bundesschulzentrums in Weiz zu diesem Thema gaben 84% der Befragten an, dass sie andere SchülerInnen mitnehmen würden und eine Mitfahrgelegenheit anbieten würden. Immerhin 40% dieser SchülerInnen fahren bereits mindestens einmal in der Woche selbst mit dem Auto in die Schule.



Zusammengefasst kann man die aktuellen Potenziale für die Bahn wie folgt darstellen:

1. EinpendlerInnen aus dem Bahnkorridor, die aus Richtung St. Ruprecht, Gleisdorf, Graz / Feldbach kommen
2. AuspendlerInnen zu Zielen entlang des Bahnkorridors, die Richtung St. Ruprecht, Gleisdorf, Graz / Feldbach fahren müssen
3. Binnenverkehre vom Süden (Haltestellen Preding / Interspar + eventuell eine zusätzliche Haltestelle) Richtung Weiz Zentrum und Schulzentrum
4. Binnenverkehre vom Norden zum Interspar und zu den Arbeitsplätzen im Süden der Stadt
5. Freizeit- und Erledigungsfahrten aus dem Bahnkorridor nach Weiz Zentrum
6. Freizeit- und Erledigungsfahrten aus Weiz nach Gleisdorf / Graz / Feldbach
7. ÖV-Wege, die in Kombination Regionalbus - Bahn zurückgelegt werden und den komfortablen Umstieg in Weiz-Zentrum oder Weiz-Bahnhof nutzen

Nach Betrachtung aller Ergebnisse aus den Erhebungen vor Ort und der zur Verfügung stehenden Befragungen können zusätzlich folgende zukünftige Potenziale für die Bahn erfasst werden:

8. EinpendlerInnen aus Süden und Osten von abseits des Bahnkorridors, die keinen (geeigneten) Parkplatz in der Nähe der Arbeitsstätte / der Schule haben. Diese steigen im Mobilitäts-Hub Weiz Süd in die Bahn um.
9. PendlerInnen aus dem Norden, die Richtung Gleisdorf / Graz / Feldbach fahren müssen, steigen im Mobilitäts-Hub Weiz Nord auf die Bahn um.



6. Quantifizierung des Verlagerungspotenzials

Das folgende Kapitel soll das tatsächliche Verlagerungspotenzial von anderen Verkehrsmitteln hin zur Bahn für die ausgewählten Zielgruppen aufzeigen.

6.1. Grundlagen

In der Anfang des Jahres durchgeführten Umfrage unter Beschäftigten und SchülerInnen der Weizer Betriebe und Schulen wurden Motivation und Gründe für einen Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel abgefragt. Für die meisten sind monetäre Vorteile, ein besseres ÖV-Angebot mit dichterem Takt und höherer Geschwindigkeit die Hauptgründe, weswegen sie umsteigen würden.

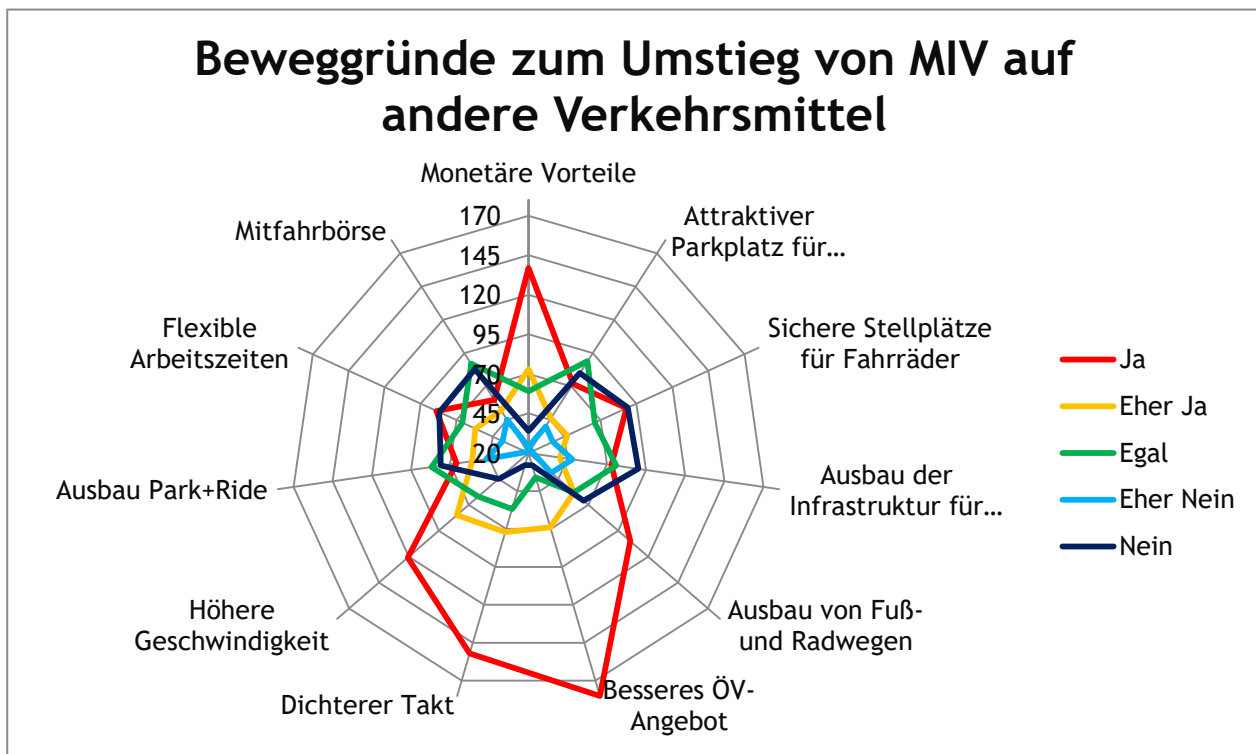


Abbildung 28: Gründe für einen Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsmittel (Quelle: eigene Darstellung, 2020)



Diese Gründe sind wichtige Hinweise, wo Handlungsbedarf besteht, damit man eine Verlagerung des Potenzials erreicht.

Im Februar 2017 wurde in Deutschland vom ADAC eine Umfrage zur Bereitschaft für einen Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr durchgeführt. Obwohl die Umfrage in größeren Städten durchgeführt wurde, lassen sich Trends auf die Situation in der Stadtregion Weiz umlegen.

Insgesamt können sich 46 Prozent grundsätzlich einen Umstieg auf Angebote des ÖPNV vorstellen. Zentrale Voraussetzungen hierfür sind für die Befragten vor allem günstigere Tarife, eine größere Pünktlichkeit, ein individuelleres Ticketsortiment sowie einfachere und schnellere Verbindungen. Sicher umsteigen würden zwischen 11 und 19% der Befragten.

Im Detail sehen die Ergebnisse wie folgt aus:

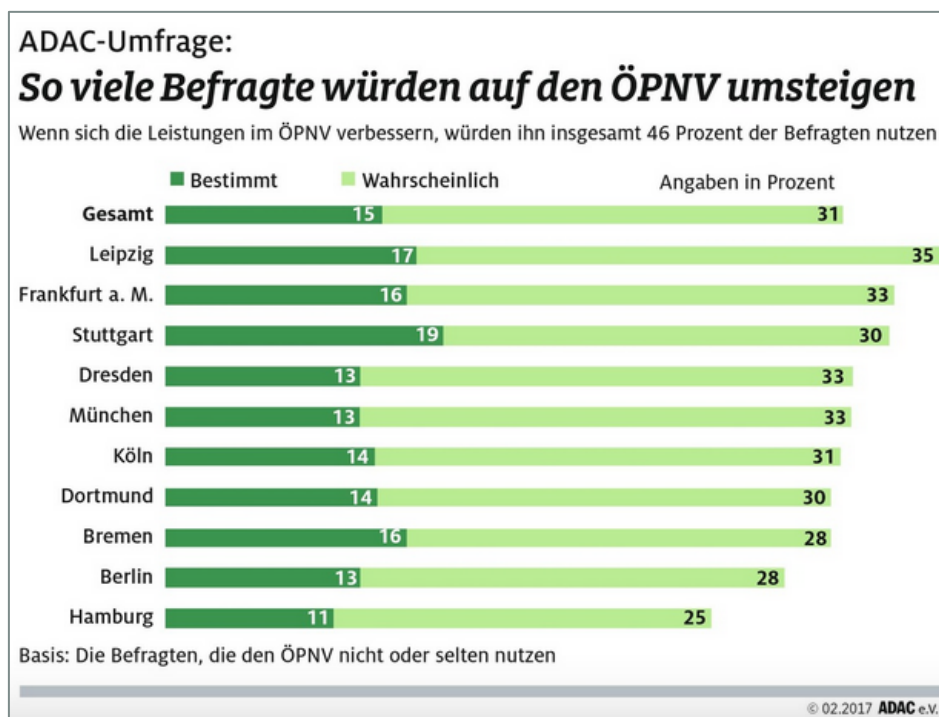


Abbildung 29: Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖV (Quelle: ADAC, 2017)



Um das Potenzial ausschöpfen zu können, müssten folgende Maßnahmen gesetzt werden:

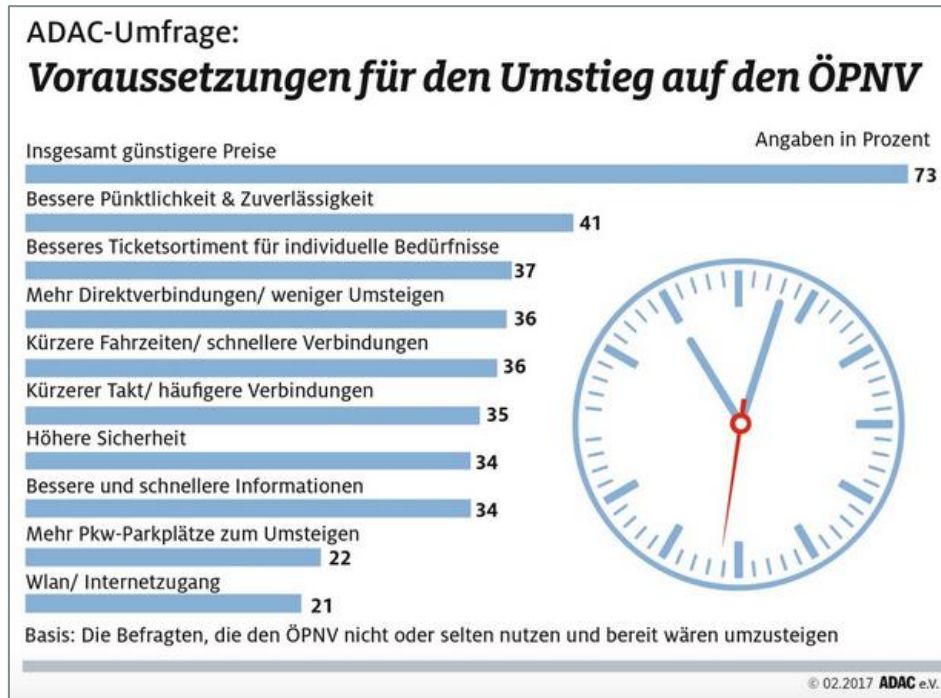


Abbildung 30: Voraussetzungen für den Umstieg auf den ÖPNV (Quelle: ADAC, 2017)

Die Ergebnisse decken sich mit den Inhalten vergleichbarer Befragungen. Preis, ÖV-Angebot und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Gründe zur Nutzung des ÖV für Vielfahrer.

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 Verfügbarkeit eines (Gratis-) Parkplatzes am Zielort!

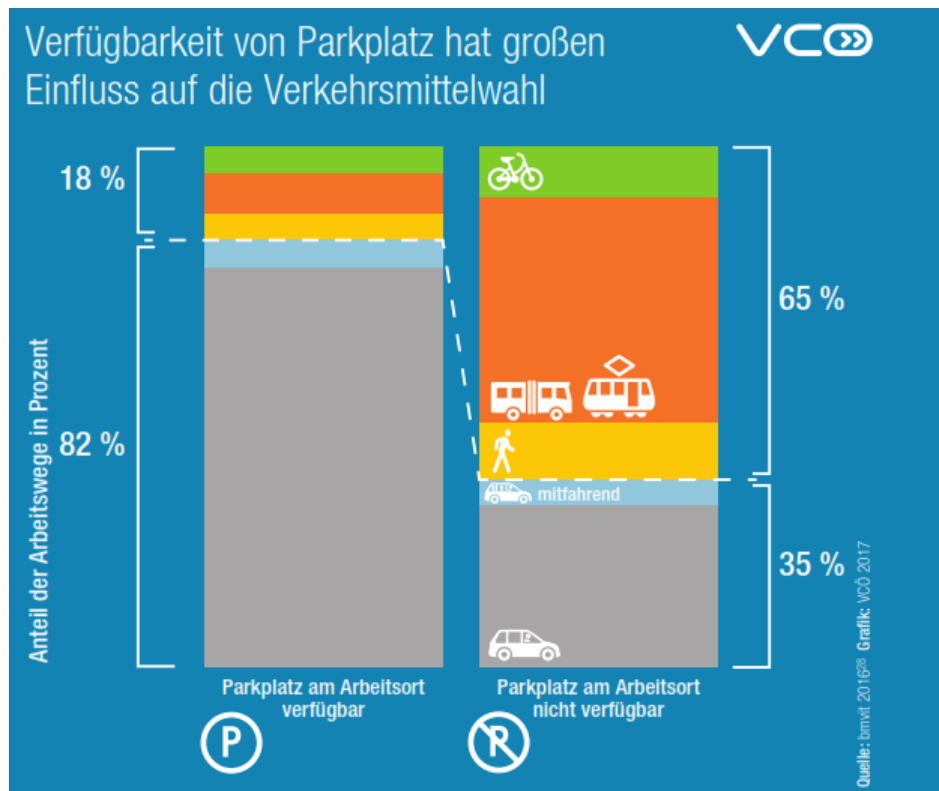


Abbildung 31: Die Verfügbarkeit von Parkplatz am Arbeitsplatz kann über die Verkehrsmittelwahl entscheiden (Quelle: VCÖ, S. 35, 2017)

In Weiz gibt es traditionell bei allen wichtigen Pendelzielen sowie in der gesamten Innenstadt das Bemühen, möglichst viele möglichst kostengünstige Parkplätze anzubieten. Verbunden mit den eher kurzen Pendeldistanzen innerhalb der Stadtregion ist die Nutzung des privaten PKW heute deutlich im Vorteil.

Um das Verlagerungspotenzial ungefähr zu quantifizieren, werden folgende Annahmen getroffen:

- Die Angebotsqualität auf der S31 und der Stadtbahn Weiz sind für mittlere und größere Distanzen (ab ca. 5 - 10 km) sehr gut. Zumindest im Stundentakt fahren moderne Zuggarnituren mit hohem Reisekomfort und guter Fahrdynamik.
- Innerhalb der Stadtregion, insbesondere innerhalb des Stadtgebietes von Weiz ist die Frequenz (Stundentakt) aufgrund der kurzen Distanzen nicht sehr attraktiv, hier können andere Verkehrsmittel den Bedarf oft besser abdecken. Vorteile heben jene VerkehrsteilnehmerInnen, deren Start- und Zielpunkt im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen liegt.
- Eine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Bahn erfordert eine restriktive Parkplatzpolitik im fußläufigen Einzugsbereich der Bahn.



- Von den SchülerInnen und ErwerbpendlerInnen, die in Weiz ihr Fahrtziel haben, kommen durchschnittlich ca. 15 % aus dem Bahnkorridor.
- Davon sollen in Zukunft 60% der SchülerInnen und 20% der ErwerbpendlerInnen die Bahn benützen.
- Aus detaillierten Verkehrserhebungen in Oberösterreich und Niederösterreich ist bekannt, dass die Schul- und Arbeits-/Dienstwege im ländlichen Raum ca. 50% ausmachen, ca. 50% der täglichen Wege dienen dem Einkauf, Erledigungen und der Freizeit. Auch dieses Potenzial wird in dieser Machbarkeitsstudie betrachtet.

6.2. Verlagerungspotenzial je Abschnitt

In den folgenden Tabellen Tabelle 12 bis Tabelle 15 sind die Potenziale der einzelnen in Kapitel 5 beschriebenen Ziele der Erwerbs- und SchulpendingerInnen aufgelistet. Dabei werden jene Personen als „Gesamtpotenzial“ erfasst die aus dem Bahnkorridor kommen. Aus den verschiedenen Umfragen und dem Bestands-Modal-Split ergibt sich das derzeitige Potenzial. Eine Berechnung mit einer Steigerung der ÖV/Bahn-Nutzung bei den PendlerInnen um 15% und den SchülerInnen um 10% (dort, wo derzeit das eigene Auto bereits eine bedeutende Rolle spielt) ergibt schlussendlich das Ziel-Potenzial an Personen, die die Bahn nutzen. Das Potenzial wird in den Tabellen als Personen abgebildet, die zusätzlichen Wege pro Tag ergeben sich durch verdoppeln dieser Zahl.

Verlagerung des Potenzials: Abschnitt Nord

Im Abschnitt Nord ergibt sich nach Berechnung aller Gegebenheiten ein Bestands-Potenzial von 360 Personen pro Tag, also 720 Wegen, die mit der Bahn erledigt werden. Erfahrungsgemäß liegt der Anteil der SchülerInnen, die den ÖV nutzen bei ca. 60%. Da es im Bundesschulzentrum aber einen bedeutenden Anteil an SchülerInnen gibt, die bereits selbst mit dem Auto fahren, liegt die Annahme des Bestandspotenzials bei einem Anteil von 50%. Wie auch schon beschrieben wurde, ist das Potenzial bei Pichler Werke sehr gering, da der Großteil der Beschäftigten nicht am Standort arbeitet. Für das JUFA und das Bundesschulzentrum wurden bei der Frequenz aus dem Bahnkorridor Annahmen bezüglich des Anteils getroffen. Nach Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung der Bahnnutzung ergibt sich ein zukünftiges Potenzial von 99 Personen (ca. 200 Wegen), die pro Tag zusätzlich die Bahn nutzen würden.



| Fahrtziel | gesamt Schüler Mit-arbeiter Frequenz | davon aus Bahn-korridor | Gesamt-potenzial | davon ÖV (Bestand) | Potenzial / Tag (Bestand) | davon ÖV (Ziel) | Potenzial / Tag (Ziel) | Anmerkung |
|---|--------------------------------------|-------------------------|------------------|--------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------------------|--|
| JUFA Weiz | 20 | 10% | 2 | 5% | 0,10 | 20% | 0,40 | Annahme |
| Bundesschulzentrum | 2 000 | 35% | 700 | 50% | 350 | 60% | 420 | Annahme |
| Andritz Hydro GmbH | 800 | 12% | 96 | 5% | 5 | 20% | 19 | |
| Siemens Transformers Austria GmbH & Co KG | 1 200 | 7% | 84 | 5% | 4 | 20% | 17 | |
| Pichler Werke | 170 | 5% | 9 | 5% | 0,45 | 20% | 2 | Der Großteil der MitarbeiterInnen arbeitet nicht am Standort |
| | | | 891 | | 360 | | 458 | |
| | | | | | | | Differenz Potential (Ziel - Bestand)= | 99 |

Tabelle 12: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Nord (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Im Abschnitt Nord ergibt sich nach Berechnung aller Gegebenheiten ein Bestands-Potenzial von 360 Personen pro Tag, also 720 Wegen, die mit der Bahn erledigt werden. Erfahrungsgemäß liegt der Anteil der SchülerInnen, die den ÖV nutzen bei ca. 60%. Da es im Bundesschulzentrum aber einen bedeutenden Anteil an SchülerInnen gibt, die bereits selbst mit dem Auto fahren, liegt die Annahme des Bestandspotenzials bei einem Anteil von 50%. Wie auch schon beschrieben wurde, ist das Potenzial bei Pichler Werke sehr gering, da der Großteil der Beschäftigten nicht am Standort arbeitet. Für das JUFA und das Bundesschulzentrum wurden bei der Frequenz aus dem Bahnkorridor Annahmen bezüglich des Anteils getroffen. Nach Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung der Bahnnutzung ergibt sich ein zukünftiges Potenzial von 99 Personen (ca. 200 Wegen), die pro Tag zusätzlich die Bahn nutzen würden.



Verlagerung der Potenzials: Abschnitt Mitte

Anders als beim Abschnitt Nord wird bei den Schulen im Abschnitt Mitte im Bestand und beim Ziel-Potenzial ein Anteil von 60% angenommen.

| Fahrtziel | gesamt Schüler Mit- arbeiter Frequenz | davon aus Bahn- korridor | Gesamt- potenzial | davon ÖV (Bestan- d) | Potenzial / Tag (Bestand) | davon ÖV (Ziel) | Potenzial / Tag (Ziel) | Anmerkung |
|------------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--|---|
| Schulen Europaallee | 500 | 20% | 100 | 60% | 60 | 60% | 60 | Annahme |
| Stadt- gemeinde Weiz | 375 | 13% | 49 | 5% | 2 | 20% | 10 | Kindergärt- en, Bauhof, Stadtmark- eting etc. |
| Weiz City | 600 | 11% | 66 | 5% | 3 | 20% | 13 | |
| Schulen Offenburger Gasse | 1 000 | 20% | 200 | 60% | 120 | 60% | 120 | Annahme |
| Weizer Einkaufs- zentrum | 300 | 8% | 24 | 5% | 1 | 20% | 5 | |
| Ärzte- zentren Weiz | 200 | 10% | 20 | 5% | 1 | 20% | 4 | Annahme |
| W.E.I.Z Innovations- zentrum | 300 | 30% | 90 | 5% | 5 | 20% | 18 | |
| | | | 581 | | 194 | | 236 | |
| | | | | | | | Differenz Potential (Ziel - Bestand)= | 42 |

Tabelle 13: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Mitte (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Das Potenzial an zusätzlichen BahnnutzerInnen beläuft sich im Abschnitt Mitte auf ca. 80 Wege pro Tag. Aufgrund der kleineren Betriebs- und Schulgrößen ist das Ausgangspotenzial geringer. Außerdem wird bei den SchülerInnen bereits im Bestand ein Anteil von 60% von ÖV-NutzerInnen angenommen, weswegen dadurch keine Steigerung erwartet wird. Die Frequenz der Schulen und der Ärztezentren ist aufgrund fehlender Berechnungsgrundlagen mit 20% bzw. 10% auch eine Annahme



Verlagerung des Potenzials: Abschnitt Süd I

| Fahrtziel | gesamt Schüler Mitarbeiter Frequenz | davon aus Bahnkorridor | Gesamtpotenzial | davon ÖV (Bestand) | Potenzial / Tag (Bestand) | davon ÖV (Ziel) | Potenzial / Tag (Ziel) | Anmerkung |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------------------|-----------|
| Interspar /Apotheke/ Drogerie | 250 | 20 | 50 | 5% | 3 | 20% | 10 | Annahme |
| Magna Presstec | 800 | 20% | 160 | 5% | 8 | 20% | 32 | |
| Andritz Hydro Werk Süd | 200 | 12,5% | 25 | 5% | 1 | 20% | 5 | |
| | | | 235 | | 12 | | 47 | |
| | | | | | | | Differenz Potential (Ziel - Bestand)= | 35 |

Tabelle 14: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Süd I (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Das Industriegebiet im Ortsteil Preding mit Magna Presstec und dem Andritz Hydro Werk Süd und die Einzelhandels-Einrichtungen im Bereich Interspar ergeben ein zukünftiges Potenzial von 70 Wegen pro Tag. Es bedarf einiger (baulicher) Maßnahmen zur Ausschöpfung dieses Potenzials, wie zum Beispiel die Schaffung eines gesicherten Bahnübergangs zum Firmengelände von Magna Presstec.

Verlagerung des Potenzials: Abschnitt Süd II

Bei der Firma Strobl Bau verhält es sich ähnlich wie bei den Pichler Werken, dass der Anteil der MitarbeiterInnen am Standort relativ gering ist, auch wenn 16% aus dem Bahnkorridor kommen. Deswegen wird hier nur ein Wert von fünf Prozent angenommen, um diesen Zustand widerzuspiegeln.

Das Bestandspotenzial ist mit neun errechneten Personen in diesem Abschnitt sehr gering. Durch passende Maßnahmen sowie mögliche Industrie- und Siedlungserweiterungen kann dieses Potenzial noch gesteigert werden.



| Fahrtziel | gesamt Schüler Mit-arbeiter Frequenz | davon aus Bahn-korridor | Gesamt-potenzial | davon ÖV (Bestand) | Potenzial / Tag (Bestand) | davon ÖV (Ziel) | Potenzial / Tag (Ziel) | Anmerkung |
|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|------------------|--------------------|---------------------------|-----------------|---------------------------------------|---|
| ELIN Motoren | 450 | 16% | 72 | 5% | 4 | 20% | 14 | |
| Strobl Bau | 300 | 5% (16%) | 15 | 5% | 0,75 | 20% | 3 | Der Großteil der Mitarbeiter Innen arbeitet nicht am Standort |
| Magna Auteca + Automobil-technik | 450 | 22% | 99 | 5% | 5 | 20% | 20 | |
| | | | 186 | | 9 | | 37 | |
| | | | | | | | Differenz Potential (Ziel - Bestand)= | 28 |

Tabelle 15: Verlagerungspotenzial im Abschnitt Süd II (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

6.3. Verlagerungspotenzial gesamt

Betrachtet man nun 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 | 430 | 458 | 99 | 198 |
| Abschnitt Mitte | 581 | 194 | 236 | 42 | 84 |
| Abschnitt Süd I | 235 | 12 | 47 | 35 | 70 |
| Abschnitt Süd II | 186 | 9 | 37 | 28 | 56 |
| | | | | 204 | 408 |

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

Die Machbarkeitsstudie hat zum Ziel, neue Kundenpotenziale für die City-S-Bahn in Weiz aufzuzeigen und die Durchführbarkeit von Maßnahmen zur besseren Potenzialausschöpfung zu überprüfen.



Für die SchülerInnen und ErwerbpendlerInnen 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 Bahnfahrer durch ein restriktives Parkplatzmanagement bei der Schule noch deutlich erhöht werden.

ErwerbpendlerInnen

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 in Verbindung mit einem restriktiven Parkplatzmanagement am Arbeitsplatz eine Erhöhung der Zahl der BahnfahrerInnen möglich.

EinpendlerInnen nach Weiz gesamt

Nach Überprüfung aller Arbeitgeber und Schulen in Weiz kann **ein Potenzial von ca. 200 Personen oder 400 Fahrten pro Tag** eingegrenzt werden, die auf die Bahn verlagert werden könnten.

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 Mobilitätsenerhebung 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 Fahrten 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.



7. Maßnahmenvorschläge

Nach Analyse der Gegebenheiten vor Ort, der Definition von Zielgruppen und einer Abschätzung des Verlagerungspotenzials soll das folgende Kapitel einen Überblick über (begleitende) Maßnahmen bieten, die zur Erreichung der Ziele durchgeführt werden sollen. Dabei handelt es sich neben ergänzenden infrastrukturellen Maßnahmen um Maßnahmen in den Bereichen Organisation, Marketing / Kommunikation sowie Bewusstseinsbildung in Schulen und Betrieben, um das Potenzial für die verstärkte Nutzung der Bahn voll ausschöpfen zu können.

7.1. Infrastruktur: Errichtung von Umsteigeknoten

Mobilitäts-Hub Weiz Nord

Ein Mobilitätshub vereint mehrere Funktionen in unmittelbarer Verbindung mit einer Haltestelle des hochrangigen öffentlichen Verkehrs und stellt dadurch Multifunktionalität her. Durch die Verknüpfung mehrerer Verkehrsformen kann nachhaltige Mobilität gestärkt werden.

Ein möglicher bzw. notwendiger Standort für einen Mobilitäts-Hub in Weiz sollte im Norden, in der Nähe der Bahnhofstabelle „Weiz Nord“ errichtet werden, da hier das Potenzial aus Naas und den nördlich angrenzenden Gemeinden für die Bahn hoch zu bewerten ist.

Dieser Mobilitäts-Hub sollte neben ausreichend Park&Ride-Plätzen auch Flächen für Kiss+Ride, Bike&Ride (Fahrradverleih-Station) und eine WASTI / SAM-Haltestelle mit Abholbereich bieten und mit einem witterungsgeschützten Wartebereich attraktiv für potenzielle BahnkundInnen sein. Ein passender Standort könnte der derzeit von Andritz-Hydro genutzte Parkplatz direkt bei „Weiz Nord“ sein.

Anmerkung: Wenn der Mobilitäts-Hub Weiz-Nord ca. 600 m nördlich der aktuellen Endhaltestelle der S31 errichtet wird, wird er für die Bahn kaum eine Rolle spielen. In diesem Fall wäre die Verlängerung der S31 Richtung Norden langfristig die einzige Chance, dieses Potenzial für die Bahn zu gewinnen.

Mobilitäts-Hub Weiz Süd

Neben dem Mobilitäts-Hub Weiz Nord ist auch ein Mobilitäts-Hub im Süden von Weiz sinnvoll. Ein solcher wurde im Rahmen von *Smart Urban Industries* bereits grob skizziert (siehe Abbildung 32). Die Planung sieht eine multifunktionale Nutzung einer Park&Ride-Anlage im Süden von Weiz vor, die sich im Nahbereich der Bahnhofstabelle „Weiz Interspar“ und am Kreuzungspunkt der wichtigsten Nord-Süd und der West-Ost - Straßenachsen befindet. Wie auch im Norden von Weiz sollte eine Kombination aus



Park&Ride, Bike&Ride sowie einer Fahrrad-Verleih-Station diesen Knoten für viele Verkehrsteilnehmer attraktiv machen.

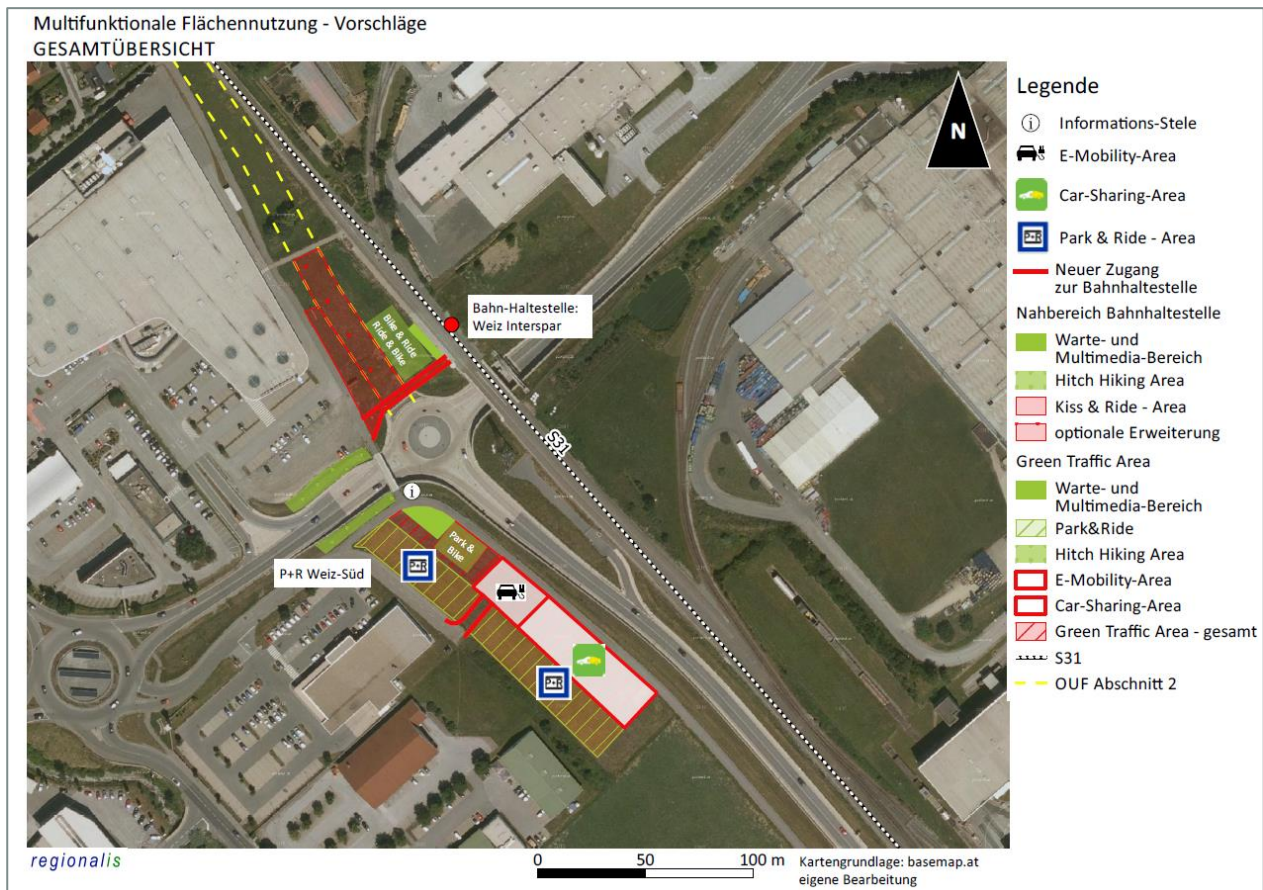


Abbildung 32: Überlegungen zu einer multifunktionalen Nutzung der Park+Ride Anlage im Süden von Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von basemap.at, 2017)

7.2. Infrastruktur: Verbesserte Zuwegung zu den Haltestellen

Fußgänger- und Fahrrad-Zuwegung zu Haltestellen

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 der Bahn erreichen. In Verbindung mit der Ausweitung und Verbesserung des Fahrplanangebotes und einer Bewusstseinsbildung in den Schulen ist ein größtmöglicher Effekt zu erzielen.



Der Einfluss dieser Maßnahme ist besonders stark bei der Förderung der Multimodalität und nachhaltiger Stadtplanung. Der Einfluss auf die Bewusstseinssteigerung ist nicht ganz so stark ausgeprägt und wirkt eher indirekt.

Haltestellen-Anbindung Magna Presstec / Auteca

Die Betriebsstandorte von Magna liegen direkt gegenüber der Bahnhaltestelle „Weiz-Interspar“. Bisher fehlen eine Querungsmöglichkeit der Bahntrasse sowie eine Zugangsmöglichkeit zu den Produktionsstätten von Seiten der Bahn für die MitarbeiterInnen.

Eine Lösung mit möglichst geringem Aufwand (z.B. Fußwegquerung mit Umlaufsperrern) sollte angestrebt werden.

Neue Haltestelle ELIN-Motoren

Wie in Kapitel 5 bereits beschrieben, wurde im Jahr 2009 eine (provisorische) Bahnhaltestelle „Weiz ELIN-Motoren“ errichtet, in der Zwischenzeit aber wieder aufgelassen. Das gesamte Entwicklungsgebiet für Industrie und Gewerbe im Süden der Stadt Weiz sowie die angrenzenden Siedlungsgebiete von Krottendorf verfügen derzeit über keinen Bahnanschluss. Aufgrund der Trennwirkung der Bahntrasse auf der östlichen Seite sowie der B64 - Rechberg Straße westlich einer möglichen Haltestelle ist eine Lösung nur mit vergleichsweise hohem Aufwand möglich. Da auch das zu erwartende Potenzial (noch) gering ist, sollte diese Maßnahme in eine mittelfristige Planung aufgenommen werden.

Das in Abbildung 33 dargestellte Straßennetz zeigt, dass es von der Bahnhaltestelle „Weiz Preding“ einen durchgehenden Geh- und Radweg Richtung Süden vorbei an den Zielen gibt - Strobl Bau GmbH ist das einzige Unternehmen in diesem Abschnitt mit einem direkten Zugang zu diesem Geh- und Radweg. Bei genauerer Betrachtung sieht man einen ausgetretenen Weg zu ELIN Motoren GmbH, allerdings dürfte das kein offizieller Zugang zum Betriebsgelände sein. Die offiziellen Zugänge befinden sich alle auf der gegenüberliegenden Seite bei den Zufahrten von der Bundesstraße.



7.3. Fahrplanangebot

Fahrplananpassung für Betriebe

Momentan gibt es - gerade für SchichtarbeiterInnen - noch Probleme mit dem Fahrplan. In der Früh kommen sie zu spät zur Schicht, da der Zug zu knapp zu Arbeitsbeginn in Weiz Zentrum / Nord ankommt und zu Mittag fährt der Zug zu früh weg. Gemeinsam mit den Weizer Betrieben muss an geeigneten Lösungen für diese Probleme gearbeitet werden, sodass es den MitarbeiterInnen ermöglicht wird, mit der Bahn von und zur Arbeit zu pendeln.

15'-Takt zwischen Weiz und St. Ruprecht a.d. Raab

Durch Verdichtung des Taktes auf einen Viertelstundentakt kann man viel Potenzial generieren, da für viele die Bahn dadurch präsender wird und man viel mehr Möglichkeiten hat zwischen Weiz und St. Ruprecht zu verkehren. Dadurch wäre

- eine bessere Anpassung an die Schichtzeiten der Betriebe möglich,
- eine Nutzung als „Stadtbahn“ im innerstädtischen Abschnitt möglich.

Kombiniert mit attraktiven Preisen / Tickets stellt diese Maßnahme eine wirkliche Alternative zum eigenen PKW dar.

Anmerkung: die Fahrplanverdichtung auf einen 15-Minuten Takt wäre eine sehr teure Maßnahme für einen verhältnismäßig geringen Zusatznutzen und würde nur in Verbindung mit einer sehr restriktiven Parkplatzpolitik im gesamten Stadtgebiet von Weiz einen spürbaren Effekt bringen.

Voraussetzung für einen 15'-Takt: Kreuzungsmöglichkeit am Bahnhof Weiz

Eine weitere Verdichtung des Fahrplanes auf der S31 erfordert betrieblich die Möglichkeit einer Zugkreuzung am Bahnhof Weiz.



7.4. Tarifliche Maßnahmen

günstige Einzeltickets in der Stadtregion

Innerhalb des Weizer Stadtgebietes besteht das gleiche Problem wie in vielen anderen Kleinstädten: die Tarife des Verkehrsverbundes sind für die kurzen Distanzen aus der Sicht der KundInnen zu hoch.

Viele Städte bieten daher Kurzstreckentickets an, mit denen diese Distanzen deutlich günstiger zurückgelegt werden können. Gerade für Einkaufs- und Erledigungsfahrten zwischen den Stationen der S31 innerhalb des Weizer Stadtgebietes könnte die Bahn im Fall von günstigen Einzeltickets ihr Potenzial besser nutzen.

WASTI in den Verbund-Tarif integrieren

In diesem Zusammenhang könnte ein zweite Maßnahme zusätzliche Fahrgäste für die Bahn bringen: wer nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur nächsten Bahnhaltestelle kommt, kann innerhalb der Stadt Weiz das Anrufsammeltaxisystem „WASTI“ nutzen.

Derzeit muss dafür eine extra Fahrkarte gekauft werden, eine gemeinsame Abrechnung mit einer anschließenden Bus- oder Bahnfahrt ist nicht möglich. Durch die Integration des WASTI in das Tarifsystem des Verbundes (einschließlich einer günstigen Kurzstreckenfahrt) würde bei entsprechender Bewerbung des Angebotes der Einzugsbereich der Bahnhaltestellen deutlich erweitert.

günstige Tarife in der Stadtregion

Für tägliche PendlerInnen gibt es günstige Wochen-, Monats- und Jahreskarten des Steirischen Verkehrsverbundes.

Für NutzerInnen, die nicht täglich mit dem ÖV unterwegs sind, sind diese Tarife aber im Verhältnis der Kürze der Strecken immer noch deutlich zu hoch (z.B. eine Jahreskarte um € 422 für Fahrten innerhalb von Weiz oder für Fahrten zwischen St. Ruprecht und Weiz ist für Gelegenheitsfahrer zu hoch).

Aus diesem Grund bieten andere Verkehrsverbünde z.B. günstigere Mehrfahrtenkarten für das Stadtgebiet oder für Fahrten in der Stadtregion an oder die Gemeinden stützen die Zeitkarten für BewohnerInnen ihrer Gemeinden.

Für die Stadtregion Weiz ist eine ähnliche Vorgangsweise anzustreben.



7.5. Information und Bewusstseinsbildung

Konsequente kontinuierliche Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung der Stadtregion Weiz über den Nutzen einer Verhaltensänderung hin zur verstärkten Nutzung umweltfreundlicher, bewegungsaktiver und nachhaltiger Mobilitätsformen ist ein Schlüssel auch für die verstärkte Nutzung der Bahn.

Anmerkung: am wirksamsten durch Schaffung einer zentralen Stelle / Infrastruktur (One-Stop-Mobility-Shop) mit charismatischen VertreterInnen für dieses Anliegen !

Einrichtung eines One-Stop-Mobility-Shop

Sowohl die Stadtgemeinde Weiz als auch die zwei wichtigsten Verkehrsbetriebe haben Kunden- bzw. Mobilitätsbüros 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.

Etablierung eines stadtreionalen Mobilitätsforums

Vorbild für diese zu gründende Gruppe ist die stadtreionale Arbeitsgruppe, wie es sie bei der Entwicklung der „Radstrategie 2025“ bereits gibt. Es sollen Vertreterinnen und Vertreter aller FUA-Gemeinden dabei sein, die ab 2020 aktiv bei der Maßnahmenumsetzung betreiben. Mit der Gründung dieses Forums sollen Mobilitätsagenden gemeinde- und behördenübergreifend behandelt und Maßnahmen umgesetzt werden.

Diese Maßnahme hat einen starken direkten Einfluss auf bewusstseinsbildende Ziele sowie auf stadt- und raumplanerische Fragen.

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.

Mobilitätsmanagement in den Betrieben

Mit auf die einzelnen Betriebe abgestimmten Mobilitätsprofilen können die Bedürfnisse der MitarbeiterInnen besser erfasst werden. Durch Mobilitätsmanagement können betriebseigene Maßnahmen zu nachhaltigerer Mobilität gesetzt werden und tragen so zu einem allgemeinen Anstieg aktiver / nachhaltiger Mobilitätsformen bei. Betriebliches Mobilitätsmanagement wird von einigen Stellen angeboten, um Unternehmen dabei zu unterstützen, und geeignete Maßnahmen für jedes einzelne zu finden.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Auch bei Schulen macht es Sinn, für LehrerInnen wie für SchülerInnen Mobilitätsmanagement zu betreiben.



Imagekampagnen für den öffentlichen Verkehr und für die Bahn

Weiz setzt seit Jahren auf klimafreundliche Mobilität und bewirbt dies auch mit verschiedenen Kampagnen in der Öffentlichkeit. Sehr aktiv ist die Stadt auch während der Europäischen Mobilitätswoche, die in der zweiten Septemberhälfte stattfindet. Neben Vorträgen zu nachhaltiger Mobilität werden die Angebote des Öffentlichen Verkehrs, speziell auch die der Stadtbahn, präsentiert.

Für das Projekt SmartCOM sind verschiedene Aktivitäten bezüglich Öffentlichkeitsarbeit und Image-Verbesserung der nachhaltigen Mobilität durchgeführt worden. Mit der Klimakampagne „Klimabewusst unterwegs“ wird in Form von Broschüren, Flyern, Plakaten und Image-Filmen derzeit der Fokus auf nachhaltige Mobilität speziell im Bereich des Pendelns gelegt. Die Kampagne soll verdeutlichen, wie einfach der Zugang zur Bahn für alle Bevölkerungsgruppen ist. Sie zeigt auf, dass die Bahn in Weiz eine attraktive Alternative zum eigenen PKW ist.

Weiz
Stadt zum Leben

Einfach einsteigen! Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Bahn sparst du Geld und tust etwas für eine saubere Luft in Weiz.

**Klimabewusst
UNTERWEGS**

**WEIZ LEBT
KLIMA
SCHUTZ
SEIT 25 JAHREN**

Wussten Sie schon, dass die Zuglinien 2020 noch besser ausgebaut werden? Infos auf: www.weiz.at/klimabewusstunterwegs

Interreg 
CENTRAL EUROPE **SMART COMMUTING**

Abbildung 34: Info-Kampagne "Klimabewusst Unterwegs" der Stadt Weiz (Quelle: raminger & hirtzberger, 2020)

Diese und ähnliche Maßnahmen stärken das Image der Bahn als attraktives Verkehrsmittel für alle NutzerInnen und setzen - kurzfristig umgesetzt - wichtige Impulse für eine langfristige Wirkung und Stärkung der Bahn.



7.6. Restriktives Parkplatzangebot

restriktive Parkplatzpolitik im Zentrum von Weiz

Im Zentrum stehen sowohl für KundInnen als auch für MitarbeiterInnen der innerstädtischen Betriebe ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Durch restriktive Parkplatzpolitik im Zentrum werden die parkenden Autos an den Stadtrand verlagert; in Kombination mit Mobilitäts-Hubs und der Multifunktionalität der Flächen entsteht hier ein bedeutendes Potenzial für die Bahn. Gleichzeitig wird Weiz als „Stadt der kurzen Wege“ gestärkt und die kurzen Distanzen (von Süd nach Nord) können mit der Bahn zurückgelegt werden. Langfristig wird diese Maßnahme kombiniert mit attraktiven Ticket-Preisen zu mehr Potenzial bei den Erledigungsfahrten führen.

restriktive Parkplatzpolitik bei den Betrieben

Die großen Betriebe in Weiz haben für ihre MitarbeiterInnen ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Durch restriktive Parkplatzpolitik und begleitende Maßnahmen wie etwa die Förderung von Tickets für MitarbeiterInnen kann Potenzial für die Bahn generiert werden. Im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement kann auch die Parkraumbewirtschaftung für jedes Unternehmen individuell gestaltet werden.

7.7. Sonstige Maßnahmen

Maßnahme außerhalb des Wirkungsbereiches der Stadtregion Weiz:

- Beschleunigung der S3 im Abschnitt Gleisdorf - Graz (mindestens 10 Minuten Fahrzeitreduktion), eventuell in Verbindung mit einer „Schleife Gleisdorf“, um weitere 5 Minuten Fahrzeit zwischen Weiz und Graz einsparen zu können

Die geplante Neutrassierung der S3 im Abschnitt zwischen Hart bei Graz und Gleisdorf würde in Verbindung mit einer Elektrifizierung der Strecke eine große Fahrzeitreduktion zwischen Graz und Gleisdorf ermöglichen.

Als Folge würde die Fahrzeit von Weiz nach Graz mit der Bahn gegenüber dem Regionalbus und gegenüber dem Auto konkurrenzfähig werden, was eine erhebliche Ausweitung des Fahrgastpotenzials für die S31 bringen würde.



Der Effekt könnte weiter gesteigert werden, wenn durch den Bau einer kurzen Schleife zwischen „Gleisdorf West“ und der S3 die Züge im Bahnhof Gleisdorf nicht gewendet werden müssten bzw. ein Umsteigen von / nach Weiz entfallen würde.

Kompakte Siedlungsentwicklung

Ein weiterer wichtiger Aspekt für eine langfristige Erhöhung der Nutzung des ÖV ist die kompakte Siedlungsentwicklung: je näher eine Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels liegt, umso größer ist die Bereitschaft, dieses auch zu nutzen.

In diesem Fall sind die Gemeinden aufgerufen, die Vorgaben des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes konsequent umzusetzen und eine weitere flächige Zersiedlung abseits der ÖV-Hauptachsen zu unterbinden.

Zur Untermauerung der Bedeutung dieser Maßnahme dient die folgende Grafik des VCÖ:

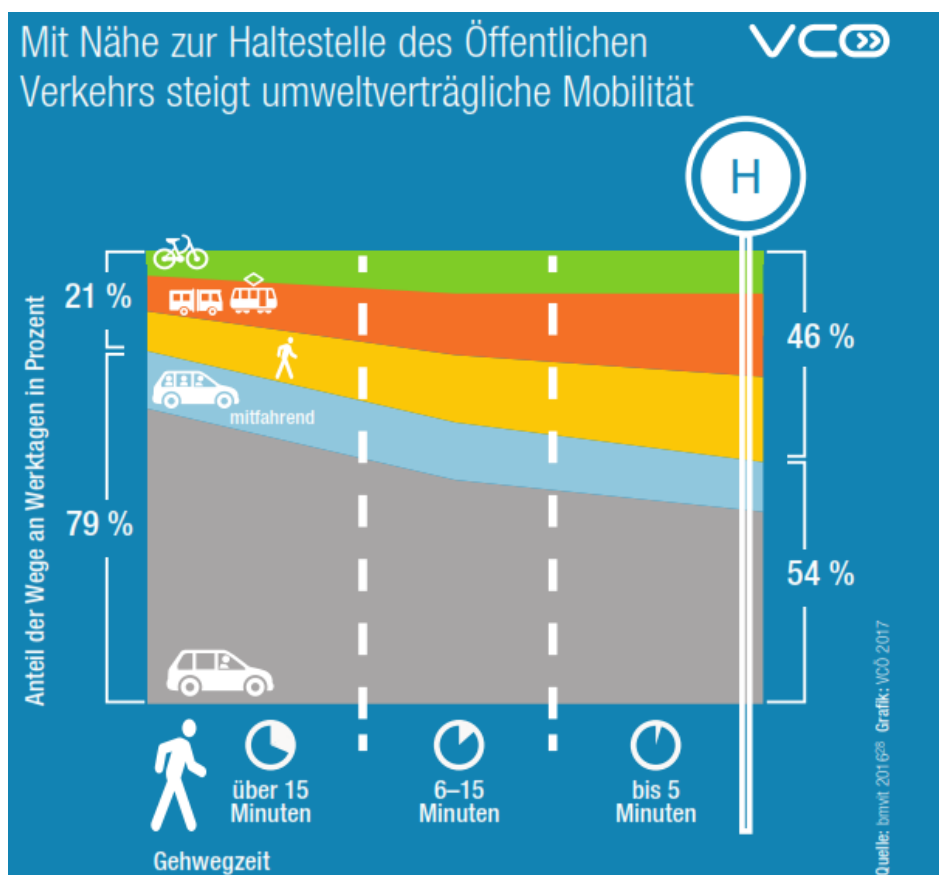


Abbildung 35: Die Nähe einer Haltestelle beeinflusst die Verkehrsmittelwahl (Quelle: VCÖ, S. 35, 2017)



8. Kosten-Nutzen-Betrachtung

Die einzelnen Maßnahmen sind nicht im Detail konzipiert, es fehlen seriöse Kostenschätzungen. Allerdings gibt es seitens der Beteiligten Erwartungen hinsichtlich des Nutzens einzelner Maßnahmen sowie eine grundsätzliche Aussage, ob die Umsetzung mit geringen, überschaubaren Kosten oder mit hohen Kosten möglich ist.

Diese Erwartungen hinsichtlich der grundsätzlichen Kosten und Erwartungen dienen als Grundlage für eine erste einfache Kosten-Nutzen-Abschätzung zur Beurteilung der Wirkungen der vorgeschlagenen begleitenden Maßnahmen.

Tabelle 16 zeigt eine einfache Kosten-Nutzen-Bewertung mit Übersicht welche Maßnahmen welche Zielgruppen betreffen. Die Imagekampagnen und die Errichtung von Mobilitäts-Hubs haben die stärkste Wirkung bzw. betreffen alle definierten Zielgruppen. Während die eine Maßnahme mit großer Wirkung kurzfristig umsetzbar ist, entstehen bei Mobilitäts-Hubs hohe Kosten und diese sind eher für eine langfristige Umsetzung vorzusehen.

Jene Maßnahmen, die die Infrastruktur oder eine Stützung von ÖV-Tickets betreffen haben einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor, sind aber nur mit hohen Kosten umzusetzen. Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement sind kurzfristig umzusetzen und verhältnismäßig günstig umzusetzen.



| | Zielgruppe | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|------------------------------------|--------------------|--|---|--------------------|-----------------------|--------------------|------------------|------------------------------|
| | EinpenderInnen aus Bahnkorridor | AuspenderInnen in den Bahnkorridor | Binnenverkehr Weiz | Freizeit/Erledigung aus dem Bahnkorridor | Freizeit/Erledigung in den Bahnkorridor | Umsteigen Bus/Bahn | Hohe Nutzen-Erwartung | günstig umzusetzen | teuer umzusetzen | Hohe Kosten-Nutzen-Erwartung |
| Maßnahmen | Mobilitäts-Hub Weiz Nord | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | | | |
| | Fußgänger- und Fahrrad-Zuwegung zu Haltestellen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | |
| | Fahrplananpassung für Betriebe | ✓ | | ✓ | | | | | | |
| | 15'-Takt zwischen Weiz und St. Ruprecht a.d. Raab | | | ✓ | | | | | | |
| | Kreuzungsmöglichkeit am Bahnhof Weiz | ✓ | | ✓ | | | | | | |
| | restriktive Parkplatzpolitik im Zentrum von Weiz | ✓ | | | ✓ | | | | | |
| | restriktive Parkplatzpolitik bei den Betrieben | ✓ | | ✓ | | | | | | |
| | One-Stop-Mobility-Shop | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| | stadtrregionales Mobilitätsforum | | | ✓ | | | | | | |
| | Mobilitätsmanagement in den Betrieben | ✓ | | ✓ | | | | | | |
| | Schulisches Mobilitätsmanagement | ✓ | | ✓ | | | | | | |
| | Imagekampagnen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| | Mobilitäts-Hub Weiz Süd | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | | | |
| | Beschleunigung S3 | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | Langfristig |
| | günstige Einzeltickets in der Stadtregion | | | ✓ | | | | | | |
| | günstige Zeitkarten in der Stadtregion | | | ✓ | | | | | | |
| | WASTI in den Verbund-Tarif integrieren | | | ✓ | | ✓ | | | | |
| | bessere Fußweganbindung des LKH Weiz | ✓ | | | ✓ | | | | | |
| | Haltestellen-Anbindung Magna Presstec | ✓ | | | | | | | | |
| Neue Haltestelle ELIN | ✓ | | ✓ | | | | | | | |

Tabelle 16: Kosten-Nutzen-Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Quelle: eigene Darstellung)



Ein weiterer Aspekt der Kosten - Nutzen - Betrachtung sind die individuellen Kosten für einen (innerstädtischen) Weg. In diesem Zusammenhang wird sichtbar, dass die Fahrt mit dem ÖV bereits jetzt günstiger ist als eine Fahrt mit dem eigenen PKW - vorausgesetzt, die Zugangs- und Abgangswege zum und vom ÖV erfordern keine (hohen) zusätzlichen Kosten und sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad machbar.

Ein einfacher Vergleich zeigt, dass auf der Strecke Weiz-Gleisdorf die Bahn um 800 Euro billiger ist als die Nutzung eines PKWs:

- unter der Annahme, dass ein PKW-Kilometer € 0,42 kostet (Pendlerpauschale) und die Strecke zwischen Weiz und Gleisdorf (ca. 16 km) an 220 Werktagen gefahren wird ergibt das jährliche Kosten von 1 478,40 Euro,
- gleichzeitig zahlt man für ein Jahresticket von Weiz nach Gleisdorf (zwei Zonen) 678 Euro.

Eine Grafik des VCÖ verdeutlicht diese Aussage noch einmal mit einem zusätzlichen Vergleich der CO₂-Ausstöße von Auto und Bahn:

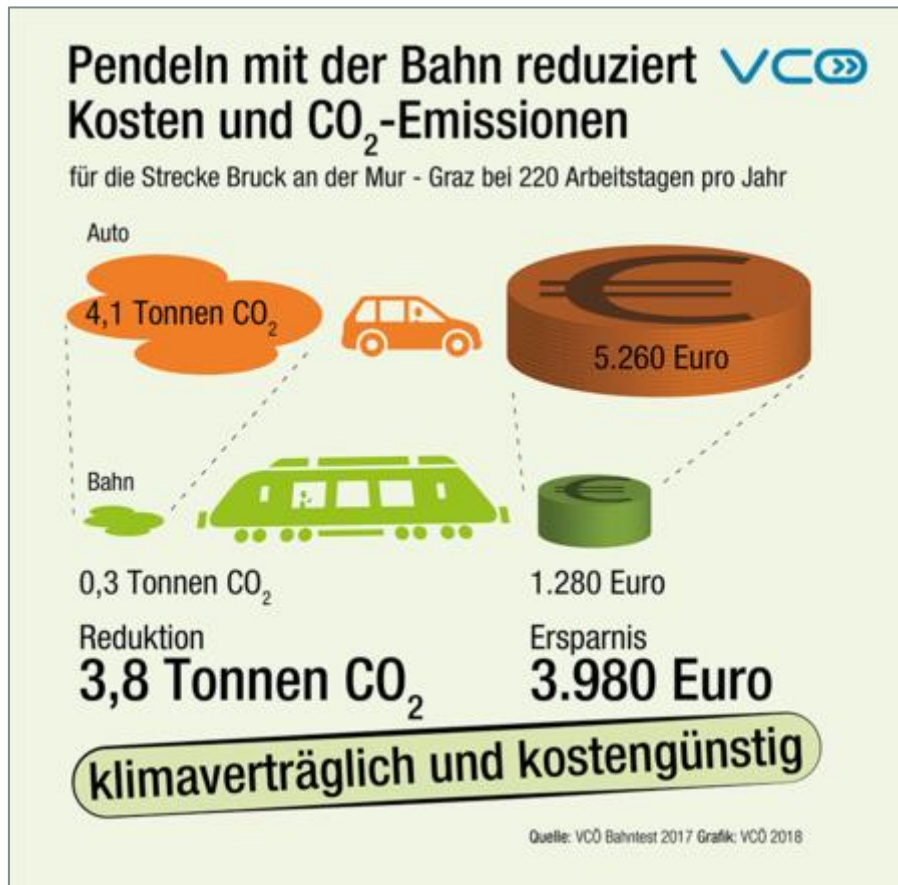


Abbildung 36: Kostenvergleich Bahn - Auto für Pendler (Quelle: VCÖ-Infografiken, 2018)



9. Schlussfolgerungen

9.1. Realistisches Verlagerungspotenzial auf die Bahn

Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass ein realistisches Potenzial zur Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖV, in diesem Fall auf die verlängerte S31 Gleisdorf - Weiz Nord existiert.

Unter Berücksichtigung der erhobenen Rahmenbedingungen und Modal-Split Bestandswerte können in der Stadtregion Weiz **zusätzlich ca. 650 werktägliche Fahrten 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.

Dazu kommen noch mögliche zusätzliche Fahrten innerhalb von Weiz (Binnenverkehr - Nutzung der Bahn als „Stadtbahn“), wenn in diesem Abschnitt ein 15-Minuten-Takt angeboten werden würde und deutliche tarifliche Vergünstigungen für Kurzstreckenfahrten erfolgen würden.

9.2. Beurteilung von Maßnahmen zur Erhöhung der Potenzialausschöpfung

Es gibt eine Reihe möglicher Maßnahmen, um das zusätzliche Potenzial für die Bahn zu heben. Aus der Gegenüberstellung von zu erwartenden Kosten und möglichem Nutzen ergibt sich die Empfehlung, kurzfristig vor allem die Soft-Maßnahmen (Information, Bewusstseinsbildung, tarifliche Maßnahmen, Fahrplananpassungen) umzusetzen.

Wichtig ist auch die konsequente Anbindung der Haltestellen mit sicheren Fuß- und Radwegverbindungen.

Teure Infrastrukturmaßnahmen können mittelfristig ein weiteres Potenzial erschließen. Dazu gehört auch der Ausbau der S3 zwischen Graz und Gleisdorf, der eine starke Aufwertung der S31 mit sich bringen würde.



10. Quellenverzeichnis

- ADAC (2017): Umfrage: Bereitschaft zum Umstieg auf ÖPNV vorhanden. <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/umfrage-bereitschaft-zum-umstieg-auf-oepnv-vorhanden.html>, Zugriff: 05.06.2020
- De Carli, N. (2020): E-Auto teilen, anstatt sich ein Zweitauto anzuschaffen. https://www.meinbezirk.at/weiz/c-lokales/e-auto-teilen-anstatt-sich-ein-zweitauto-anzuschaffen_a3961719, Zugriff: 20.05.2020
- 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): Luftgütemessstation Weiz, <https://www.umwelt.steiermark.at/cms/beitrag/10080819/2061730/>, Zugriff: 18.02.2020
- ÖBB (2020): Fahrplanbild 531. <https://www.oebb.at/de/dam/jcr:e933d646-19a4-4805-9b22-3d41b8524cbd/kif531.pdf>, Zugriff: 18.05.2020
- Pendlerstatistik Statistik Austria (2020): Atlas der Erwerbsspendlerinnen und -pendler, <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff: 06.02.2020
- raminger&hinzberger (2020): Imagekampagne „Klimabewusst Unterwegs“ der Stadt Weiz
- RegioBus Steiermark (2020): RegioBus Steiermark - die neue Qualität im Regionalbusverkehr. <https://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/26284566/DE/>, Zugriff: 19.05.2020
- Steiermarkbahn und Bus GmbH (2019): Fahrgastzahlen der S31. Daten zur Verfügung gestellt von Steiermarkbahn und Bus GmbH.
- VCÖ (2017): Strukturen für einen dekarbonisierten Personenverkehr. Mobilität mit Zukunft 2/2017, 48 S.
- VCÖ-Infografiken (2018): Infografiken Mobilität, <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/oeffentlicher-verkehr>, Zugriff: 08.06.2020