

Radverkehr Murau Murtal



Alltagsradverkehrskonzept Obersteiermark West

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Endbericht
2021



ALLTAGSRADVERKEHRSKONZEPT MURAU MURTAL

Endbericht

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und
Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Markus Frewein
Thomas Kaltenleitner, BSc
Viktoria Kofler, BSc
Franziska Scherrer, BSc
Linda Seyfried, MSc
Jürgen Sorger, MSc

T: +43 316 908 707
E: office@verkehrplus.at



Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann
Dr. Markus Frewein

AuftraggeberInnen:

**ROW Regionalmanagement Obersteiermark
West GmbH**

Bundesstraße 66
8740 Zeltweg



**Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und
Landeshochbau**

Stempfergasse 7
8010 Graz

Aktenzahl: ABT16-64702/2020-5
Beauftragt am: 09.04.2020



Zitierweise:

verkehrplus (2021): Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal, Endbericht, Graz im April 2021

Quelle Titelbild: verkehrplus GmbH, 2020

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Ergänzt wird dieser Endbericht durch das webGIS (► geo.verkehrplus.at/ostmk-west; passwortgeschützt), einen Materialband und ein Handout zur Befragung

Graz, April 2021



INHALTSVERZEICHNIS

ERGEBNISTELEGRAMM	8
1 PROZESSABLAUF	12
1.1 Stärkung des Alltagsradverkehr	12
1.2 Zielstellung.....	13
1.3 Systemabgrenzung.....	15
2 SÄULE A: PLANEN & BAUEN	16
2.1 Anforderungen an Radverkehrsanlagen.....	16
2.1 Anforderungen an Radabstellanlagen	17
2.1 Leitsystem.....	19
3. SÄULE B: MOTIVATION & KOMMUNIKATION	21
4 SÄULE C: ORGANISATION & RAHMENBEDINGUNGEN	22
4.1 Akteur*innen	22
4.2 Förderungsvertrag	25
5 BÜRGER*INNENBEFRAGUNG	26
5.1 Ergebnisse der Befragung	26
5.2 Rückmeldungen aus der Bevölkerung.....	30
5.3 Resümee der Befragung	31
6 POTENZIALRAUM AICHFELD	32
6.1 Netzplanung Aichfeld	32
7 POTENZIALRAUM SCHEIFLING-TEUFENBACH	40
7.1 Netzplanung Scheifling-Teufenbach.....	40
8 POTENZIALRAUM NEUMARKT	47
8.1 Netzplanung Neumarkt	47
9 POTENZIALRAUM MURAU-ST. GEORGEN	53
9.1 Netzplanung Murau-St. Georgen	53
10 WIRKUNGSANALYSE	59
ANHÄNGE	61
QUELLENVERZEICHNIS	61



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Radrouten im Bezirk Murau (Quelle: verkehrplus, 2021).....	10
Abbildung 2: Schematische Darstellung der Radrouten im Bezirk Murtal (Quelle: verkehrplus, 2021).....	11
Abbildung 3: Prozesse der Radverkehrsförderung	12
Abbildung 4: Übersichtskarte des Planungsgebiets Murau Murtal, Potenzialräume für den Alltagsradverkehr (rechteckiger Rahmen) (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)	13
Abbildung 5: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)	14
Abbildung 6: Beispiel Sharrow in Feldbach (verkehrplus, 2019)	19
Abbildung 7: Steuerungsgruppe Rad Murau Murtal und Fokusgruppen.....	22
Abbildung 8: Beispiel: Fokusgruppe Neumarkt bei der gemeinsamen Befahrung im Zuge des Workshops zur Netzplanung (ROW, 2020)	25
Abbildung 9: Geschlechter- und Altersverteilung der Befragten.....	26
Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie für Erledigungen und Einkauf („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zur/von der Arbeit/Ausbildung?“ bzw. „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Erledigungen und Einkauf?“)	27
Abbildung 11: Wichtigkeit Radinfrastruktur („Wie wichtig ist Ihnen persönlich eine gute Radverkehrs-Infrastruktur im Raum Ihrer alltäglichen Aktivitäten?“)	28
Abbildung 12: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zur/von der Arbeit/Ausbildung?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für den Weg zur Arbeit?“)	28
Abbildung 13: Hauptverkehrsmittel für den Weg für Erledigungen und Einkauf sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Erledigungen und Einkauf?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für Erledigungen/Einkauf?“).....	29
Abbildung 14: Motivation zur Erhöhung der Fahrradnutzung („Was würde Sie motivieren das Fahrrad im Alltag (häufiger) zu nutzen?“).....	30
Abbildung 15: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Zeltweg Hauptplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool)	33
Abbildung 16: Konzentration der Hauptwohnsitze in den Potenzialsiedlungen des Potenzialraums Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite Topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021).....	34
Abbildung 17: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021).....	35



Abbildung 18: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021).....	36
Abbildung 19: Radroutennetz im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)	38
Abbildung 20: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Scheifling Marktplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool).....	41
Abbildung 21: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)	42
Abbildung 22: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)	43
Abbildung 23: Radroutennetz im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021).....	45
Abbildung 24: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Neumarkt Hauptplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool).....	48
Abbildung 25: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende;	49
Abbildung 26: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende;	50
Abbildung 27: Radroutennetz im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)	51
Abbildung 28: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Murau Schillerplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool).....	54
Abbildung 29: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)	55
Abbildung 30: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)	56
Abbildung 31: Radroutennetz im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)	57
Abbildung 32: Wirkungsanalyse - Hauptwohnsitze und Beschäftigte.....	60



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Aspekte der Systemabgrenzung	15
Tabelle 2: Eigenschaften und Bedürfnisse von Radfahrer*innen am Alltags- und Freizeitverkehr (Radverkehrsstrategie Steiermark, 2025).....	17
Tabelle 3: Radabstellanlagen - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	18
Tabelle 4: Radverkehrsnetz - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	20
Tabelle 5: Motivation & Kommunikation - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	21
Tabelle 6: Projektbeteiligtenliste (Namen ohne Titel oder akademische Grade)	23
Tabelle 7: Radroutenlängen pro Gemeinde	37
Tabelle 8: Radroutenlängen pro Gemeinde	44
Tabelle 9: Radroutenlängen pro Gemeinde	52
Tabelle 10: Radroutenlängen pro Gemeinde	58
Tabelle 11: Wirkungsanalyse - Hauptwohnsitze und Beschäftigte	59



Ergebnistelegamm

Die Region Obersteiermark West mit 100.390 Einwohner (Stand 1.1.2018) und 34 Gemeinden zeigt strukturell und topographisch bedingt günstige Voraussetzungen dafür, den Radverkehrsanteil im Alltag zu erhöhen. Ein großer Anteil der Hauptwohnsitze befindet sich um den Bereich der zentralen Orte (Knittelfeld, Judenburg und Murau) und entlang der vorhandenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen (Bahnstrecken, Autobahnen, Schnellstraßen). Die **hohen Einwohnerdichten der zentralen Orte** und **ausgezeichnete Erreichbarkeiten der Knotenpunkte der hochrangigen ÖV-Korridore mit dem Fahrrad** begründet die Auswahl der Potenzialräume des Alltagsradverkehrs für die Planung.

Aus diesen Gründen wurde im Frühjahr 2020 mit der Entwicklung eines ganzheitlichen Radverkehrskonzeptes zur Förderung des Alltags- sowie auch des Freizeitradverkehrs begonnen.

In diesem Endbericht sind die wesentlichen Ergebnisse des Alltagsradverkehrskonzeptes gesammelt. Die Ergebnisse der Freizeitradverkehrsstrategie befinden sich in einem gesonderten Dokument¹.

Die Planungsphase wurde begleitet von iterativen Rückkoppelungsrunden mit, für den Radverkehr verantwortlichen Akteuren der Region – der **Steuerungsgruppe**. Mithilfe von Workshops, Befahrungen vor Ort, Abstimmungsgesprächen **mit den Gemeinden** und der **Baubezirksleitung Obersteiermark West (BBL)** sowie Feedback durch die Bevölkerung aus der **Bürger*innenbefragung** wurden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung entsprechend der steiermärkischen Radverkehrsstrategie (Land Steiermark, 2016) entwickelt.

Es wurden **vier Potenzialräume** für die Förderung des Alltagsradverkehrs in der Region Obersteiermark West definiert, nämlich, von Ost nach West:

1. **Aichfeld**
2. **Scheifling-Teufenbach**
3. **Neumarkt**
4. **Murau-St.Georgen**

In diesen Potenzialräumen wurden jeweils hochwirksame und kategorisierte Radverkehrsnetze entwickelt, welche die Erreichbarkeit wesentlicher Verkehrsquellen und -ziele mit dem Verkehrsmittel Fahrrad sicherstellen. In den Kapiteln 6 bis 9 werden die Potenzialräume näher beschrieben sowie die Einzelergebnisse zur Netzplanung erläutert.

Abbildung 1 zeigt schematisch das Radroutennetz in den Potenzialräumen des Bezirks Murau, Abbildung 2 zeigt dieses für den Potenzialraum Aichfeld im Bezirk Murtal. Speziell die Nähe der größeren Ballungszentren innerhalb des **Aichfelds** im **Bezirk Murtal** zueinander ermöglichen die **Entwicklung eines zusammenhängendes**

¹ verkehrplus (2021): Freizeitradverkehrsstrategie Murau Murtal, Endbericht, Graz im Januar 2021, im Auftrag des Regionalmanagement Obersteiermark West



Radverkehrsnetzes inklusive der Anbindung von dichten Siedlungsräumen im Umland. In den Potenzialräumen im **Bezirk Murau** liegt der Fokus auf die **Verbindung von Orten sowie zu den Bahnhaltstellen**, um multimodale Wegeketten attraktiver zu machen.

In Summe betragen die Routenlängen aller Teilnetze in den vier Potenzialräumen rund 290 km. Rund 53.000 Personen, oder 80 % aller in den Potenzialräumen lebenden Personen, leben innerhalb eines Normalabstandes von 300 m zur nächsten Hauptradroute. Rund 79 % aller gemeldeten Beschäftigten, die in diesem Einzugsbereich leben, erhöhen die Zahl potenzieller Nutzer*innen weiter. **Diese hervorragenden Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen unterstreichen die hohe Wirksamkeit der Radverkehrsnetze in den Potenzialräumen.** Kapitel 10 beschreibt die angewandte Wirkungsanalyse.

Der größte Anteil der Routen sind Mischverkehrslösungen (47 %), gefolgt von getrennten Führungsformen wie (Geh- und) Radwegen (40 %) und Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen oder anderen Führungsformen.

Zur effizienten und organisierten Abwicklung jedes privaten Fahrzeug-Individualverkehrs im öffentlichen Raum sind zusätzlich zu hochqualitativen Strecken- und Knotenlösungen auch Anlagen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung zu stellen. Potenzialflächen für **rund 600 Radabstellanlagen** in unterschiedlichen Größen wurden identifiziert – mehr als drei Viertel davon sind kleine Anlagen für sechs bis zehn Fahrräder.

Die Säule B (entsprechend der steiermärkischen Radverkehrsstrategie (Land Steiermark, 2016)) umfasst Maßnahmen zur Motivation und Kommunikation in Richtung der Bürger*innen innerhalb der Radverkehrsförderung. Hier sind beispielsweise Kosten für **Kampagnen, Fahrradservicestationen und Zählstellen, organisierte Rad-Werkstätten oder Veranstaltungen** abgeschätzt, welche die Umsetzung der Infrastruktur begleiten. In Kapitel 3 werden die entwickelten Säule B-Maßnahmen im Überblick erläutert.

Die Gesamtkosten für alle entwickelten Maßnahmen werden mit rund **EUR brutto 24,5 Mio.** geschätzt.

Die entwickelten Maßnahmen und die Kostenschätzung stellen die wesentlichen Grundlagen für einen konkreten Finanzierungs- und Umsetzungszeitplan in den einzelnen Gemeinden dar.

Kapitel 11 listet die geschätzten Budgetrahmen für jede Gemeinde tabellarisch auf.

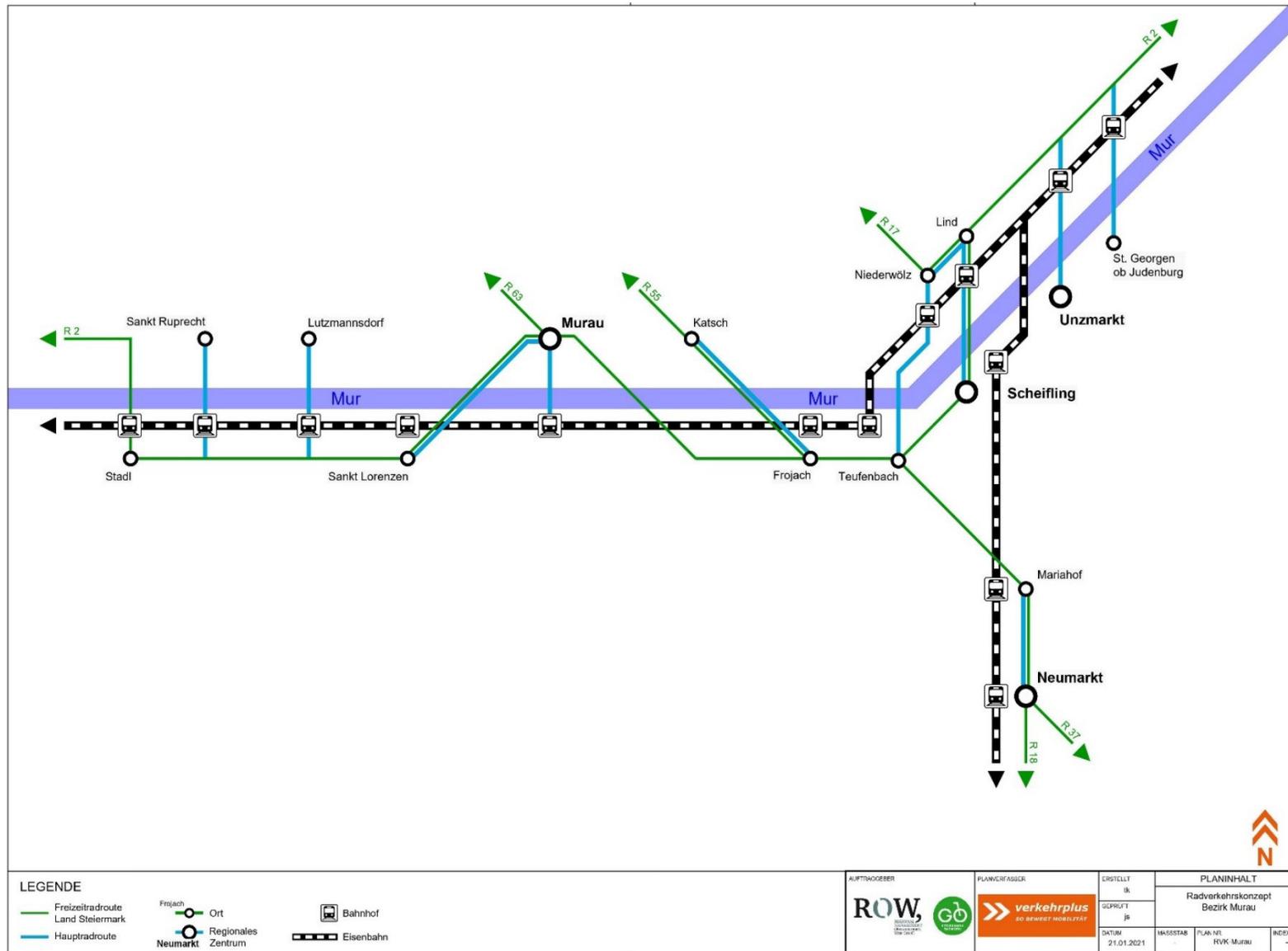


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Radrouten im Bezirk Murau (Quelle: verkehrplus, 2021)

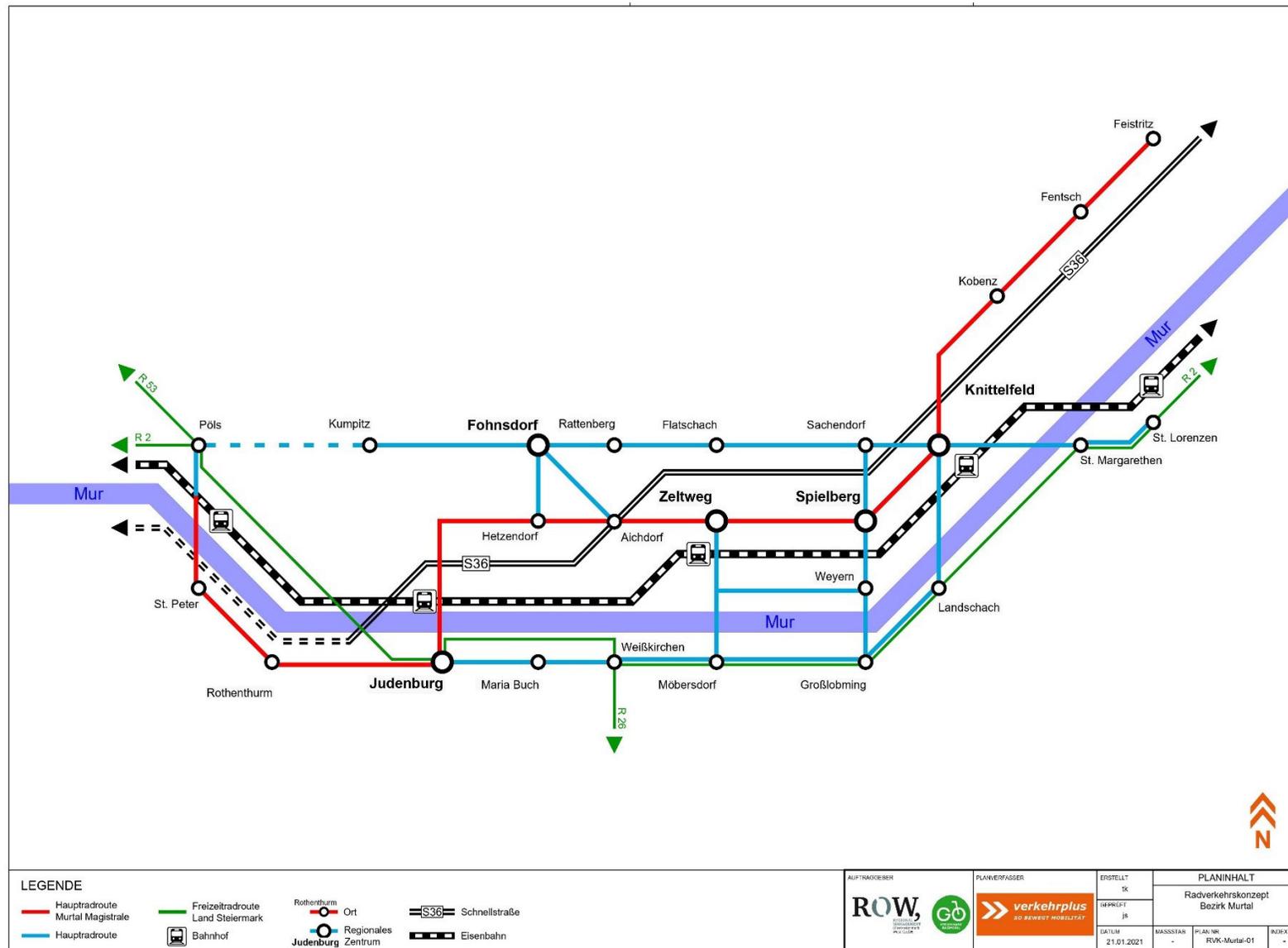


Abbildung 2: Schematische Darstellung der Radrouten im Bezirk Murtal (Quelle: verkehrplus, 2021)

1 Prozessablauf

1.1 Stärkung des Alltagsradverkehrs

Ziele der Radverkehrsstrategie 2025 des Landes Steiermark sind u.a. die Stärkung des Alltagsradverkehrs und die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Perspektivisch werden eine Erweiterung und Verdichtung des aktuellen Radroutennetzes basierend auf dem bestehenden Straßennetz angestrebt, sowie die Umsetzung umfassender Maßnahmen zur Schaffung positiver Rahmenbedingungen für den Radverkehr als Alternative zum privaten Kfz-Verkehr forciert.

„Der Fokus der Radverkehrsförderung liegt auf der Stärkung des **Alltagsradverkehrs**. Dadurch können sowohl die Lebensqualität als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden.“ (Land Steiermark, 2019 bzw. Land Steiermark, 2016)

Insgesamt besteht der Prozess zur Förderung des Alltagsradverkehrs aus den in Abbildung 3 dargestellten Schritten.

Das Radverkehrskonzept Murau Murtal (Planungsgebiet ► Abbildung 4) stellt dabei den initialen Schritt dar. Es wurde in einem kooperativen Prozess unter Beteiligung eines interdisziplinär-besetzten Teilnehmerkreises entwickelt. Umfassende Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen wurden erarbeitet. Abschließend wurden für alle Maßnahmen, die im Zuge des Konzepts entwickelt wurden, Grobkosten abgeschätzt.

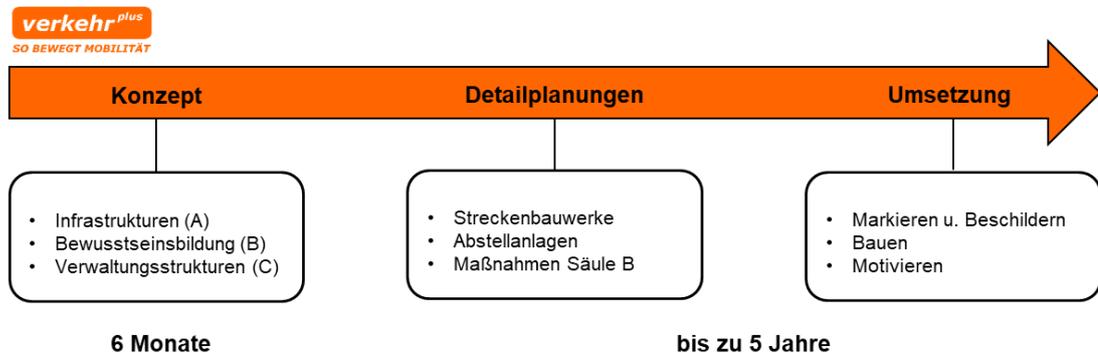


Abbildung 3: Prozesse der Radverkehrsförderung

Das Radverkehrskonzept dient als wesentliche Grundlage zur weiteren Vorgehensweise für die Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Obersteiermark West und entspricht den wesentlichen Zielen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025. (Land Steiermark, 2016) Eine weiterhin enge Kooperation in Sachen Alltagsradverkehr zwischen den beteiligten Gemeinden und dem Land Steiermark soll durch dieses Konzept garantiert werden. Dieses Radverkehrskonzept ist zentraler Inhalt eines Radverkehrsvertrages zwischen dem Land Steiermark und den einzelnen Gemeinden der Obersteiermark West.

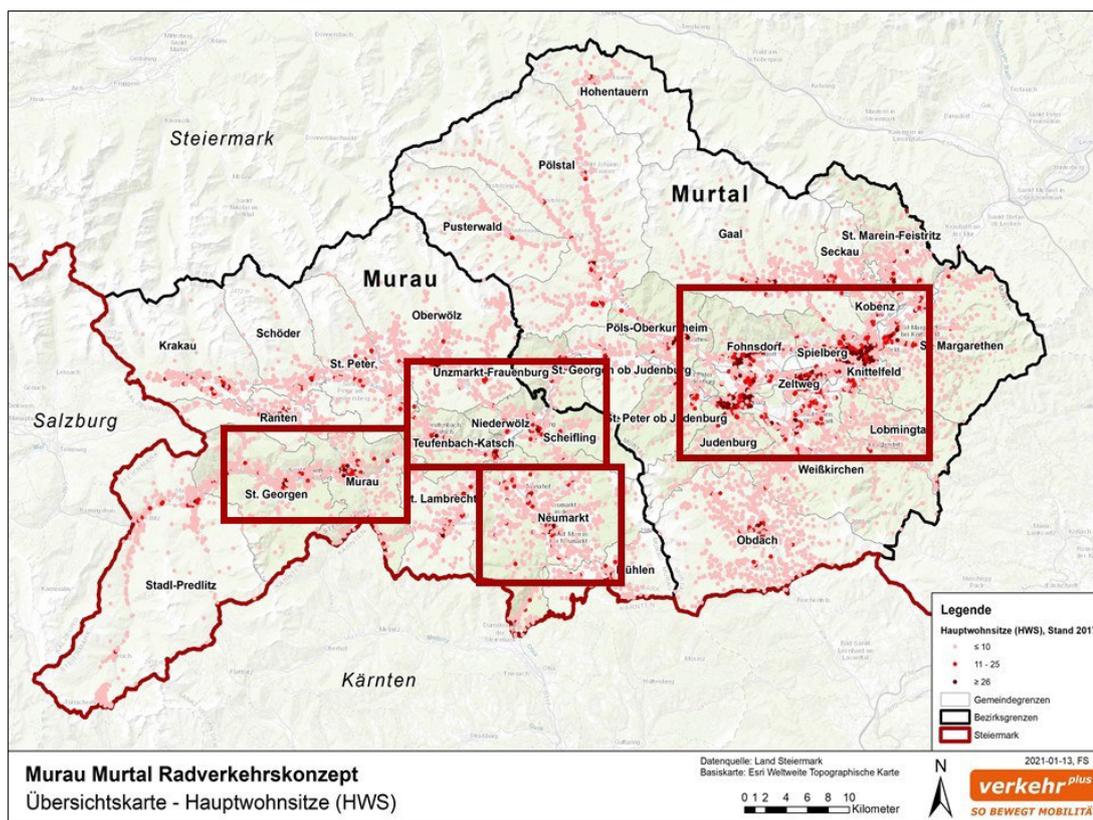


Abbildung 4: Übersichtskarte des Planungsgebiets Murau Murtal, Potenzialräume für den Alltagsradverkehr (rechteckiger Rahmen) (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)

1.2 Zielstellung

Als wesentliche, zu beachtende übergeordnete Strategie-papiere zur Erstellung des Radverkehrskonzepts Murau Murtal ist die Radverkehrsstrategie 2025 (Land Steiermark, 2016) zu nennen.

Der vorliegende Endbericht fasst die gesammelten Endergebnisse des Radverkehrskonzepts Murau Murtal zusammen. Die Ergebnisse umfassen folgende Handlungsfelder:

- Netzplanung
- Leitsystem
- Radparken
- Motivation und Kommunikation
- Organisation und Rahmbedingungen

Ergänzt wird dieser Endbericht durch das interaktive „webGIS-Tool“ (<https://geo.verkehrplus.at/ostmk-west>; Benutzerdaten sind bei den Gemeinden anzufordern) diesen Endbericht.



In diesem Endbericht sind an einigen Stellen Rückmeldungen aus der Bürger*innenbefragung, welche durch das Radverkehrskonzept ideal adressiert werden, in farbigen Textboxen (siehe unten) hervorgehoben.



„Radfahren ist die Zukunft der Mobilität. In allen Gemeinden sollte ein gut ausgebautes und vor allem sicheres Radverkehrsnetz Standard werden.“

Aufbauend auf die Grundlage der identifizierten Potenzialräume für Alltagsradverkehr in Gebieten der Steiermark (Tischler, 2014) sind in der Radverkehrsstrategie Steiermark wichtige Grundsätze (3 Säulenmodell) für eine erfolgreiche Umsetzung von geeigneten Maßnahmen geregelt. Ein klarer Prozess – ein Kooperations- und ein Fördermodell – zwischen Land und Zielgebiet (Planungsregion bzw. Gemeinde als Vertragspartner) ist zentraler Inhalt der Radverkehrsstrategie 2025.

Die kooperative Entwicklung eines umfassenden, auf den 3 Säulen der Radstrategie Steiermark aufbauenden Radverkehrskonzepts (► Abbildung 5), erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber Land Steiermark sowie der Baubezirksleitung (BBL) Obersteiermark West.



„Wenn ich ein Fahrrad besitzen würde, dann würde ich es nutzen, weil es umweltfreundlich ist und mich fit hält.“

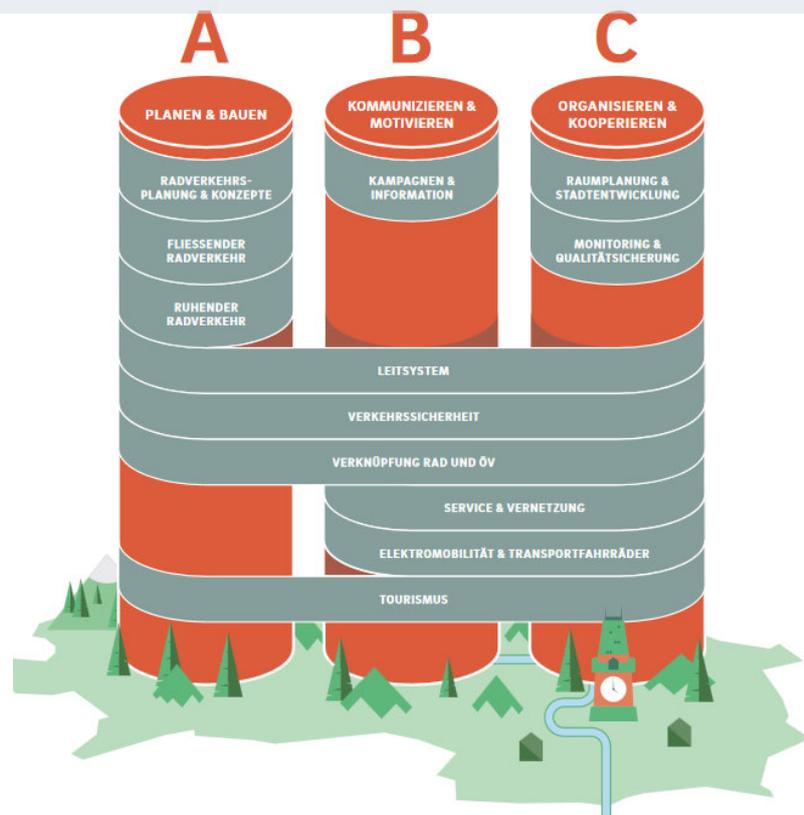


Abbildung 5: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)



1.3 Systemabgrenzung

Der Untersuchungsrahmen wird räumlich, inhaltlich und zeitlich abgegrenzt (► Tabelle 1):

Tabelle 1: Aspekte der Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT
räumlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bezirke Murau und Murtal (ca. 100.500 EW und 3.061 km² Statistik Austria, 2020) <ul style="list-style-type: none"> ▶ Potenzialraum Aichfeld (52.500 EW / 723,9 km²) ▶ Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (6.000 EW / 146,2 km²) ▶ Potenzialraum Neumarkt (5.000 EW / 163,5 km²) ▶ Potenzialraum Murau-St.Georgen (5.400 EW / 188,4 km²) (Statistik Austria, 2020)
zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bestandssituation 2020 ▶ Bearbeitungszeitraum 2020
inhaltlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radverkehrskonzept Murau Murtal ▶ IST-Analyse, Netzentwicklung, Maßnahmenentwicklung, Bewusstseinsbildung und Rahmenbedingungen mit Fokus Alltagsradverkehr ▶ inhaltliche Grundlagen ▶ Schärfung der Grundlagen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden ▶ Workshop Termine ▶ optional: Aufbereitung von Unterlagen für Fördereinreichungen



2 Säule A: Planen & Bauen

2.1 Anforderungen an Radverkehrsanlagen

Die Qualitätskriterien eines Radverkehrsnetzes im Alltag unterscheiden sich grundlegend von jenen eines Radverkehrsnetzes für touristische Zwecke. Tabelle 2 gibt einen Überblick bezüglich dieser Unterschiede.

Zur größtmöglichen Abschöpfung des Potenzials auf der zur Verfügung gestellten Infrastruktur sind daher die Anforderungen an die Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur

- entsprechend den heutigen Regeln der Technik und darüber hinaus
- für zukünftige Nutzungen (beispielsweise durch die vermehrte Nutzung von schnelleren Fahrrädern (zB E-Bikes) oder größeren Fahrrädern (zB Lastenfahrräder, Familienfahrräder, Dreiräder)

zu berücksichtigen.



„Diebstahlsicherer Abstellplatz für e-Bikes sind sehr wichtig!“

Anforderungen an Hauptradrouten im Alltagsradverkehr sind:

- hohe Geschwindigkeiten (>20km/h)
- überholen, begegnen möglich (Interaktionen stören Verkehrsfluss nicht)
- leistungsfähig, gute Ausführungsqualität (Breite, Oberfläche, Wartung)
- kürzest möglicher Zeitaufwand bei selbst gewähltem Krafteinsatz
- Sicherheit an Knoten kombiniert mit einfacher Führung
- Bevorrangung des Radverkehrs (abhängig von Straßenhierarchien)
- direkte Verbindung (Umfwegfaktor < 1,3; Steigungskategorien: bis 4% gut geeignet, 4 bis 12% bedingt geeignet und über 12% nicht geeignet)
- lückenlose Verbindung übergeordneter Quellen und Ziele
- Übersichtlichkeit, klare Wegweisung
- soziale Sicherheit
- möglichst keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (z.B. enge Kurvenradien, Hindernisse auf der Radverkehrsanlage)

Eine weitere wesentliche Anforderung an Hauptradrouten ist die Sichtbarmachung des Alltagsradverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer*innen (► Abbildung 6). Deshalb sind Hauptradrouten, als hochwertigstes Netzelement der Radverkehrsanlagen,

- hin und weg von Versorgungs- oder Verwaltungseinrichtungen,
- durch dichte Siedlungsräume,
- an prominenten Plätzen sowie
- entlang verbindender Straßen des MIV (motorisierten Individualverkehrs)

zu führen.



Tabelle 2: Eigenschaften und Bedürfnisse von Radfahrer*innen am Alltags- und Freizeitverkehr (Radverkehrsstrategie Steiermark, 2025)

ZIELORIENTIERTE ALLTAGSRADFÄHRER*INNEN	WEGORIENTIERTE FREIZEITRADFAHRER*INNEN
▶ Fährt zügig	▶ fährt eher gemütlich
▶ sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	▶ akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
▶ fährt eher Ziele im dichtbebauten Ortsgebiet an ▶ meist geübt	▶ fährt Ziele außerhalb und innerhalb des Ortsgebietes an ▶ kann geübt oder ungeübt sein
▶ wetterresistent	▶ wetterabhängig
▶ bevorzugt Radverkehrsanlagen und Mischformen ▶ benötigt Wegweisung im übergeordneten Netz ▶ benötigt engmaschiges Netz	▶ bevorzugt selbständig geführte Radwege ▶ benötigt Beschilderung und Wegweisung ▶ nutzt Hauptrouten
▶ Planungsgebot: Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit	▶ Planungsgebot: Sicherheit, Erlebniswert, Erholungswert, Komfort und Attraktivität
▶ Der Weg ist die Strecke zum Ziel	▶ Der Weg ist das Ziel

2.1 Anforderungen an Radabstellanlagen

Aufbauend auf das Idealnetz mit den definierten Hauptradrouten und dem untergeordneten Erschließungsnetz wurde die räumliche Anordnung von Fahrradabstellanlagen in der Obersteiermark West erarbeitet.

Die Fahrradabstellanlagen sind an wichtigen Points of Interest (POI) im Planungsgebiet positioniert. Insbesondere sind dies:

- Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Bushaltestellen) als wesentliche Verknüpfungspunkte für kombinierte Wegeketten (Fahrrad + Öffentlicher Verkehr)
- größere Wohnanlagen
- Schulen und weitere Ausbildungsstätten
- Arbeitsstätten
- große Geschäfte und Ämter
- Freizeiteinrichtungen



„Es werden mehr überdachte und diebstahlsichere Abstellplätze benötigt.“



„An den Bahnhöfen würde ich mir diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wünschen. Auch wenn ich mein Fahrrad mit einem guten Schloss absperre, habe ich trotzdem immer ein mulmiges Gefühl beim Abstellen eines teuren Fahrrades, wenn ich in den Zug einsteige.“

Speziell in den Stadtzentren sowie in Gewerbezentren empfiehlt sich die Umsetzung mehrerer kleinerer Abstellanlagen. So zB vor Geschäften in den Ortskernen, da so das Radparken nahe an den Eingangsbereichen ermöglicht wird. Sport- bzw. Kulturzentren oder Bahnhöfe sind mit größeren Anlagen auszustatten, da hier kurzfristig viele Besucher zugleich zu erwarten sind.

Wesentliche Qualitätsmerkmale für hochwertige Radabstellanlagen sind (Land Steiermark 2016; Meschik 2008):

- möglichst direkt am Ziel
- Funktionsweise eindeutig erkennbar und verständlich
- Soziale Sicherheit (belebte Standorte, Beleuchtung) – diebstahlsicher
- Wegweisung und deutliche Kennzeichnung
- Reparaturmöglichkeit (Luftpumpe, Werkzeug, etc.) an hochfrequentierten Radabstellanlagen
- ohne Niveauunterschied, direkt, ungehindert und fahrend erreichbar
- ein-/ausparken, versperren einfach und ohne Kraftaufwand möglich
- kostenfrei bzw. hochsichere Anlagen erschwinglich
- Sicherheit vor Beschädigung (Anlehnbügel, Rahmenhalterung etc.)
- überdacht bzw. eingehaust
- Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung betreffend die Planung von Radabstellanlagen sind in Tabelle 3 genannt.

Tabelle 3: Radabstellanlagen - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ genaue vor Ort-Bedarfserhebungen an den vorgeschlagenen Standorten (Anzahl der Fahrradabstellplätze) ▶ Abstimmung mit Verantwortlichen am Standort (Grundstückseigentümern, Verkehrsbetrieben etc.)
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Finanzierung klären ▶ Angebote einholen ▶ Förderansuchen stellen: VOR Errichtung: zB klimaaktiv mobil, Land Steiermark
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beauftragung für den Bau ▶ Adaptierung und Evaluierung

2.1 Leitsystem



„Es fehlen Bodenmarkierungen und Radwege werden verparkt und nicht gesäubert“

Das Leitsystem setzt sich aus Bodenmarkierungen und Beschilderungen zusammen – diese erfüllen folgende Funktionen:

- Orientierung – regional „Von A nach B führt diese Route!“
- Orientierung – lokal „Hier muss man links abbiegen!“
- Aufmerksamkeit und Sicherheit „Hier sind Radfahrer zu erwarten!“
- Marketing „Versuch auch du mit dem Rad zu fahren!“



„Man sollte sich generell die Radwege in den Niederlanden ansehen und versuchen diese umzusetzen, Radwege um einen Kreisverkehr, Querungen von Fahrbahnen einheitlich gestalten (Kennzeichnung als Radüberweg mit oder ohne Ampeln. Bei Quereinmündungen oder Privatstückausfahrten den Radweg flach halten, sodass keine Kuppen entstehen. Das Radwegnetze auch abseits von Hauptverkehrslinie aufbauen.“

Wesentlich für das Leitsystem ist die intuitive Verstehbarkeit und das Erfassen der Route innerhalb eines Gesamtnetzes in kurzer Zeit. Daher wurde, angelehnt an Netzpläne des Öffentlichen Verkehrs (zB der U-Bahn) ein Kartogramm entwickelt. Die Routenverläufe sind abstrahiert und ermöglichen die geografische Orientierung, ohne jedoch ihre Lage im Detail darzustellen.

Sharrows oder die Beschilderung korrespondieren mit der Farbgebung der Routen auf dem Kartogramm. Sie spiegeln den Verlauf der jeweiligen Route auf dem Kartogramm in der Realität (auf der Straße) wider.

Abbildung 6 zeigt als Beispiel einen gelben Sharrow in der Stadtgemeinde Feldbach.



Abbildung 6: Beispiel Sharrow in Feldbach (verkehrplus, 2019)

Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung bezüglich des Radverkehrsnetzes sind in Tabelle 4 beschrieben.



Tabelle 4: Radverkehrsnetz - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ Auswahl der wirksamsten Hauptradrouten▶ Detailplanung für wirksamste Hauptradrouten
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ bauliche bzw. organisatorische Umsetzung der wirksamsten Hauptradrouten▶ Detailplanung aller Hauptradrouten▶ Umsetzung eines Leitsystems (Beschilderung und Markierung)
Langfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ Bauliche bzw. organisatorische Umsetzung aller Hauptradrouten▶ Adaptierung und Evaluierung



3. Säule B: Motivation & Kommunikation

Das vorrangige Ziel der Maßnahmen aus der Säule B „Motivation & Kommunikation“ aus der Radverkehrsstrategie 2025 ist es, Menschen, die Wege derzeit noch nicht mit dem Fahrrad zurücklegen, anzusprechen, um ihnen die Nutzung des Fahrrades näherzubringen. Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau sind auch dauerhaft Mittel für weiche Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, da nur die Kombination von Bewusstseinsbildung und guter Angebotsqualität zu kurzfristigen Verhaltensänderungen führen wird. (Land Steiermark, 2016)

Eine wesentliche Kernaufgabe der Radverkehrsförderung lautet daher: „Integrieren Sie das Fahrrad in den Alltag und sorgen Sie dafür, dass Radfahren auch in Ihrer Kommune zur Routine wird!“ (Graf, 2016)

Im Handlungsfeld der Säule B wurden daher Maßnahmen für das Radverkehrskonzept Murau Murtal in den Kategorien

- informieren – wie beispielsweise durch Radnetzpläne, Folder oder Image-Videos
- vermarkten – wie beispielsweise durch Entwicklung einer Dachmarke
- machen – wie beispielsweise durch Fahrradfeste, Sternfahrten oder offene Werkstätten
- kooperieren – Radverleih, Gastro- bzw. Einzelhandel-Zustellservices oder schulische Aktionen

entwickelt.

Wesentlich bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein koordiniertes Vorgehen in Abstimmung mit der Entwicklung der Infrastruktur – also den Strecken und den Abstellanlagen.

Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung sind in Tabelle 5 zusammengefasst.

Tabelle 5: Motivation & Kommunikation - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verantwortlichkeit und Zuständigkeit klären ▶ Weiterentwicklung und Detaillierung der Maßnahmen ▶ Erstellung eines Fahrradkalenders mit sämtlichen Maßnahmen zur Motivation und Kommunikation: Fixierung von Aktionen und Veranstaltungen (fünf strukturelle Aspekte)
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bewerbung und Präsentation neuer Infrastrukturen ▶ Umsetzung von verschiedenen Aktionen und Kampagnen
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etablierung von dauerhaften Aktionen und Kampagnen zur Bewerbung des Radverkehrs ▶ Radverkehrs-Monitoring (Datenerhebung, Infrastruktur-Überwachung, etc.)

4 Säule C: Organisation & Rahmenbedingungen

Für eine positive Entwicklung des Radverkehrs in der Obersteiermark West sind personelle Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) notwendig und ein entsprechender Finanzrahmen bereitzustellen.

4.1 Akteur*innen

Bereits im Zuge der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes werden die, für die Förderung des Radverkehrs relevanten, Akteure eingebunden. Organisatorisch ist das Akteursnetzwerk des Radverkehrskonzeptes in zwei Gruppierungen gegliedert.

Abbildung 7 zeigt die Gruppierung dieses Netzwerks in eine Steuerungsgruppe sowie unterschiedliche Fokusgruppen.

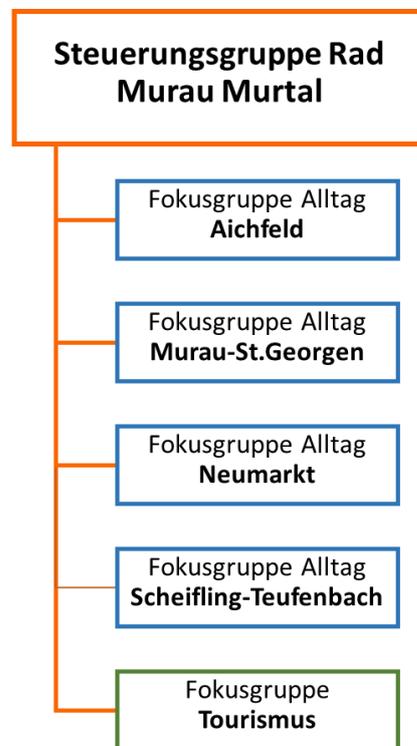


Abbildung 7: Steuerungsgruppe Rad Murau Murtal und Fokusgruppen

Die Steuerungsgruppe wirkt regional vernetzend und setzt sich aus Vertreter*innen aus Politik, Landesverwaltung, den touristischen Dachverbänden und den LEADER Regionen zusammen.

Die Fokusgruppen unterscheiden sich in der Zusammensetzung und „fokussieren“ sich auf die unterschiedlichen Potenzialräume bzw. thematisch auf das Themenfeld Tourismus. Sie setzen sich aus den lokalen Radverkehrsbeauftragten sowie lokalen Interessensvertreter*innen zusammen.

Radverkehrsbeauftragte sind verantwortliche Personen in einer Gemeinde bzw. in einer Region für das Thema Radverkehr im Allgemeinen.



- Koordination von Radverkehrsplanungen und Einbindung in sämtliche Verkehrsplanungen inkl. Qualitätsmanagement
- Umsetzungsunterstützung von sämtlichen Radverkehrsmaßnahmen
- Bewerbung und Information zum Thema Radverkehr
- Beratung und Beschwerdemanagement (übergeordnete Gebietskörperschaften, Unternehmen, private Personen etc.)

Für eine positive und dauerhafte Entwicklung des Radverkehrs in der Obersteiermark West sind die notwendigen personellen Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) zu klären. Es ist zu empfehlen, die Aufgaben der/des Radverkehrsbeauftragten auf mehrere Personen aus Politik und Verwaltung aufzuteilen.

Die folgende Tabelle zeigt die Akteure des Projekts je Potenzialraum.

Tabelle 6: Projektbeteiligtenliste (Namen ohne Titel oder akademische Grade)

Vorname	Nachname	Gruppe	Vertretung
Clemens	Achleitner	Potenzialraumgemeinde	Fohnsdorf
Bruno	Aschenbrenner	Potenzialraum	St. Marein-Feistritz
Manfred	Bauer	Potenzialraumgemeinde	Fohnsdorf
Andreas	Braun	Steuerungsgruppe	BBL Obersteiermark West
Albert	Brunner	Potenzialraum	Niederwölz
Ingeborg	Castelli	Potenzialraum	Teufenbach-Katsch
Elisabeth-Sophie	Edlinger-Pammer	Potenzialraum	Neumarkt in der Steiermark
Wolfgang	Eltner	Auftragnehmer	eltner marketing services
Gernot	Esser	Potenzialraum	Pöls-Oberkurzheim
Heimo	Feiel	Steuerungsgruppe	Tourismus Murau
Markus	Frewein	Auftragnehmer	verkehrplus
Gabriele	Gruber-Veit	Potenzialraum	St. Peter ob Judenburg
Thomas	Kalcher	Steuerungsgruppe	Murau
Wolfgang	Kamper	Potenzialraum	Lobmingtal
Thomas	Kamper	Potenzialraum	St. Margarethen bei Knittelfeld
Manuela	Khom	Steuerungsgruppe	Steiermärkischer Landtag
Florian	Kogler	Potenzialraum	St. Georgen am Kreischberg
Anita	Kogler	Potenzialraum	St. Peter ob Judenburg



Gabriele	Kolar	Steuerungsgruppe	Steiermärkischer Landtag
Thomas	Kolland	Steuerungsgruppe	Judenburg
Bernhard	Krause	Auftraggeber	Land Steiermark
Harald	Kraxner	Steuerungsgruppe	Holzwelt Murau
Helfried	Kreiter	Potenzialraumgemeinde	Judenburg
Thomas	Lang	Potenzialraum	Lobmingtal
Anica	Lassnig	Potenzialraumgemeinde	Knittelfeld
Mario	Leitner	Steuerungsgruppe	Weißkirchen in der Steiermark
Manuela	Machner	Steuerungsgruppe	Tourismus Murtal
Josef	Maier	Steuerungsgruppe	Neumarkt in der Steiermark
Corinna	Mitterhuber	Auftraggeber	ROW
Patrick	Pichler	Potenzialraumgemeinde	Zeltweg
Bibiane	Puhl	Auftraggeber	ROW
Gottfried	Reif	Potenzialraum	Scheifling
Christian	Reiner	Steuerungsgruppe	LAG InnovationsRegion Murtal
Klemens	Rohner	Potenzialraumgemeinde	Zeltweg
Michael	Rohr	Potenzialraumgemeinde	Spielberg
Lorenz	Schmid	Potenzialraum	Kobenz
Karl	Schmidhofer	Steuerungsgruppe	Urlaubsregion Murau-Murtal
Linda	Seyfried	Auftragnehmer	verkehrplus
Jürgen	Sorger	Auftragnehmer	verkehrplus
Daniel	Steiner	Potenzialraumgemeinde	Neumarkt in der Steiermark
Martina	Stummer	Potenzialraumgemeinde	Knittelfeld
Eberhard	Wallner	Potenzialraum	Unzmarkt-Frauenburg
Maria	Wilhelm	Potenzialraumgemeinde	Tourismus Murau
Christian	Wolf	Potenzialraum	Lobmingtal



Das vorliegende Radverkehrskonzept Murau Murtal wurde zudem in einem kooperativen Prozess mit Institutionen in der Kleinregion entwickelt. Herr Dipl.-Ing. Andreas Braun von der Baubezirksleitung Obersteiermark West war in der Konzeptphase insbesondere in der Netzplanung und Qualitätskontrolle eingebunden.

In den Workshops mit den Fokusgruppen wurden wichtige Stakeholder aus Schulen, Tourismus, Polizei und aktive Bürger*innen aus der Bevölkerung in den Prozess der Konzepterstellung eingebunden. Abbildung 8 zeigt beispielhaft die Fokusgruppe Neumarkt vor der Befahrung des Potenzialraums Neumarkt im Zuge der Netzplanung.



Abbildung 8: Beispiel: Fokusgruppe Neumarkt bei der gemeinsamen Befahrung im Zuge des Workshops zur Netzplanung (ROW, 2020)

4.2 Förderungsvertrag

Das Land Steiermark hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in der Steiermark zu erhöhen und hat dazu ein kooperatives Fördermodell entwickelt (Land Steiermark 2016). Einerseits stellt das Land Steiermark attraktive fachliche, organisatorische und finanzielle Förderungen in Aussicht, andererseits sind dafür Verbindlichkeiten sowie eine aktive Rolle seitens der Gemeinden in der Region erforderlich.

Die Vertragsunterzeichnung ist der Beginn einer dauerhaften Umsetzung von Maßnahmen, die alle wichtigen Bereiche (3 Säulen) der Radverkehrsförderung umfassen und die Zusammenarbeit über eine zu vereinbarende Dauer klar regeln soll.



5 Bürger*innenbefragung

Das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätsbedürfnisse und die Wünsche der Bevölkerung wurden durch eine Bürger*innenbefragung erhoben und in die Entwicklung des Radverkehrskonzepts miteinbezogen.

Die umfassende Bürger*innenbefragung „Radverkehr im Alltag der Obersteiermark West“ zum Thema Mobilität und Radverkehr wurde Mitte 2020 abgewickelt. Insgesamt nahmen an der Bürger*innenbefragung rund 1.800 Teilnehmer*innen teil.



„Als leidenschaftliche (Renn)Radfahlerin würde ich mir mehr Toleranz für Radfahrer im Straßenverkehr wünschen und andererseits mehr Radfahrstreifen, die instandgehalten werden! DANKE!“

5.1 Ergebnisse der Befragung

Abbildung 9 veranschaulicht die Geschlechter- und Altersverteilung der Befragten.

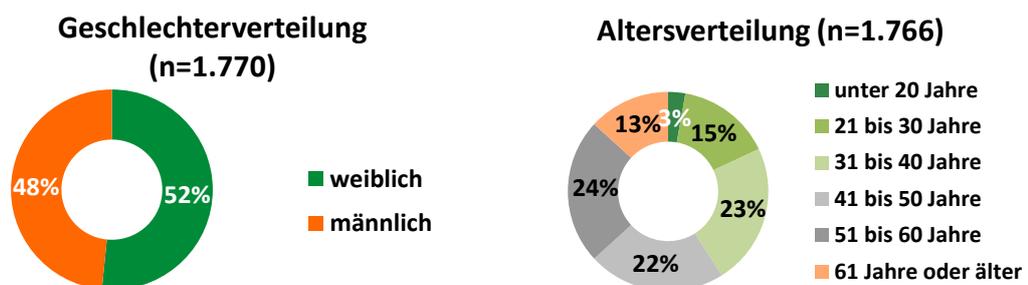


Abbildung 9: Geschlechter- und Altersverteilung der Befragten

Der Pkw ist für Bürger*innen der Obersteiermark West das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Abbildung 10 zeigt die derzeitige Verkehrsmittelwahl der Teilnehmer*innen.

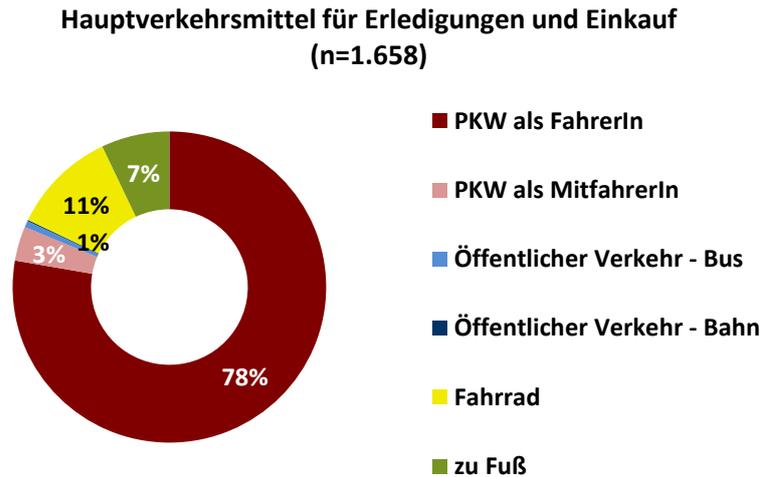
Rund 80% aller Befragten gaben an, den Pkw für Erledigungen und Einkauf zu nutzen und für über 60% ist der Pkw das Hauptverkehrsmittel zur Arbeit oder Ausbildungsstätte.

Rund 15% fahren mit dem Fahrrad in die Arbeit/Ausbildungsstätte und ein Zehntel der Befragten nutzt das Fahrrad zum Einkaufen.

Den Öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel in die Arbeit/Ausbildungsstätte benutzen 6% der Befragten.



„Besseres Angebot im Bereich Öffis inklusive Fahrradmitnahmemöglichkeit - als Alternative für den Heimweg (falls es regnet oder so)“



Hauptverkehrsmittel für Arbeit/Ausbildung (n=1.661)

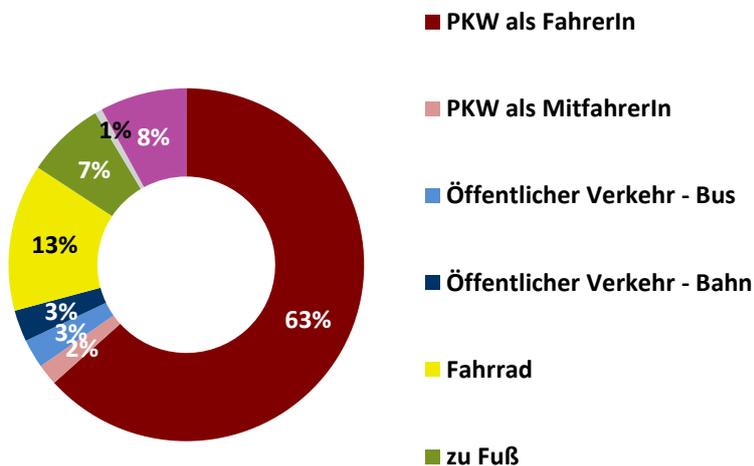


Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie für Erledigungen und Einkauf („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zur/von der Arbeit/Ausbildung?“ bzw. „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Erledigungen und Einkauf?“)

Abbildung 12 zeigt, dass rund ein Fünftel der mit dem Pkw zurückgelegten Wegelängen zur/von der Arbeit/Ausbildung, kürzer als 5km sind. Dies stellt ein theoretisches Verlagerungspotenzial vom Verkehrsmittel Pkw auf das Fahrrad dar. Entlastungen von Strecken-, Knoten oder ruhenden Straßenverkehrsinfrastrukturen werden damit unterstützt.

Abbildung 13 zeigt, dass rund 30% der mit dem Pkw zurückgelegten Wegelängen für Erledigungs- und Einkaufsfahrten kürzer als 5km sind. Dies stellt ein theoretisches Verlagerungspotenzial vom Verkehrsmittel Pkw auf das Fahrrad bzw. das Familienfahrrad (Lastenfahrrad) dar. Mit diesen Spezialfahrrädern können neben



Große Firmen mit Produktion/Betriebsgelände sollten Radwege und Radabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes der Mitarbeiter errichten. Es gibt einige Mitarbeiter mit Wohnsitz im Umkreis bis rd. 10 Kilometer, die vom Auto aufs Rad umsteigen würden.



alltäglichen Einkäufen auch Kleinkinder transportiert werden. Damit können Familienfahrräder zur Reduktion des Motorisierungsgrades in den Gemeinden beitragen.

Wichtigkeit einer guten Radverkehrsinfrastruktur im Raum Ihrer alltäglichen Aktivitäten (n=1.600)

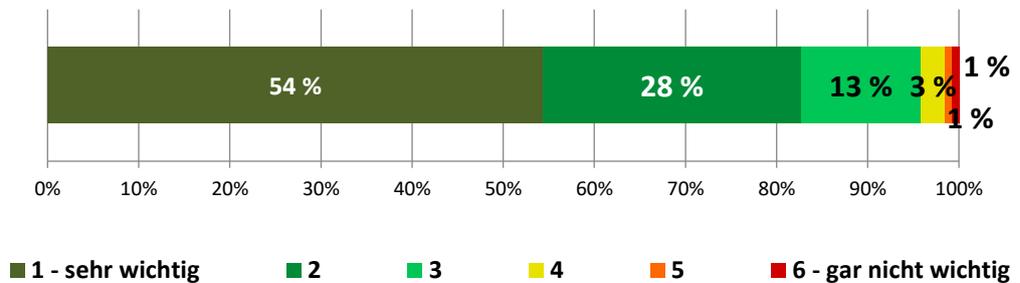


Abbildung 11: Wichtigkeit Radinfrastruktur („Wie wichtig ist Ihnen persönlich eine gute Radverkehrs-Infrastruktur im Raum Ihrer alltäglichen Aktivitäten?“)

Das Fahrrad hat in der Bevölkerung bereits einen hohen Stellenwert. Rund 80% aller Befragten in der Obersteiermark West gaben an, dass eine gute Radinfrastruktur für sie sehr wichtig oder wichtig ist (► Abbildung 11) In den anderen Gemeinden ist für die Bürger*innen die Wichtigkeit einer guten Radverkehrs-Infrastruktur kleiner, rund 50%.

Wegelänge je Hauptverkehrsmittel zu oder von der Arbeit oder Ausbildung (n=1.528)

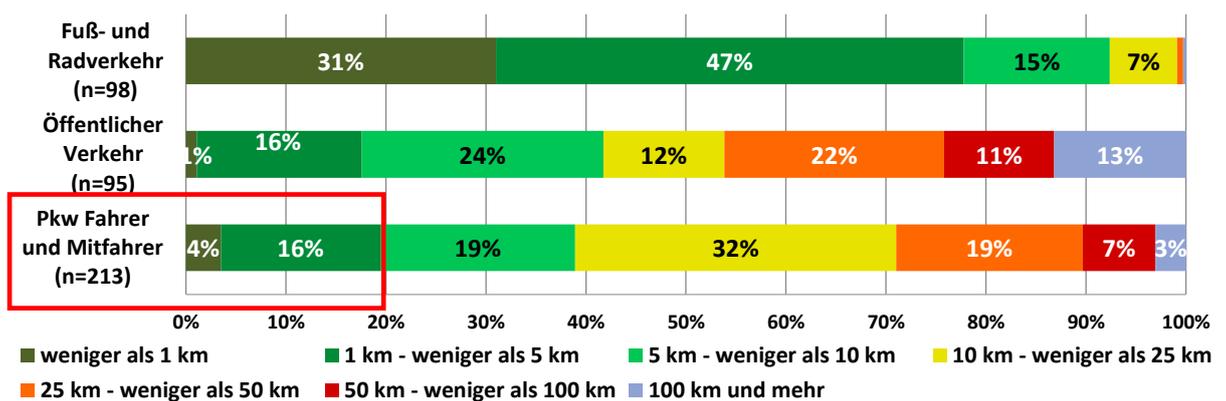


Abbildung 12: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zur/von der Arbeit/Ausbildung?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für den Weg zur Arbeit?“)

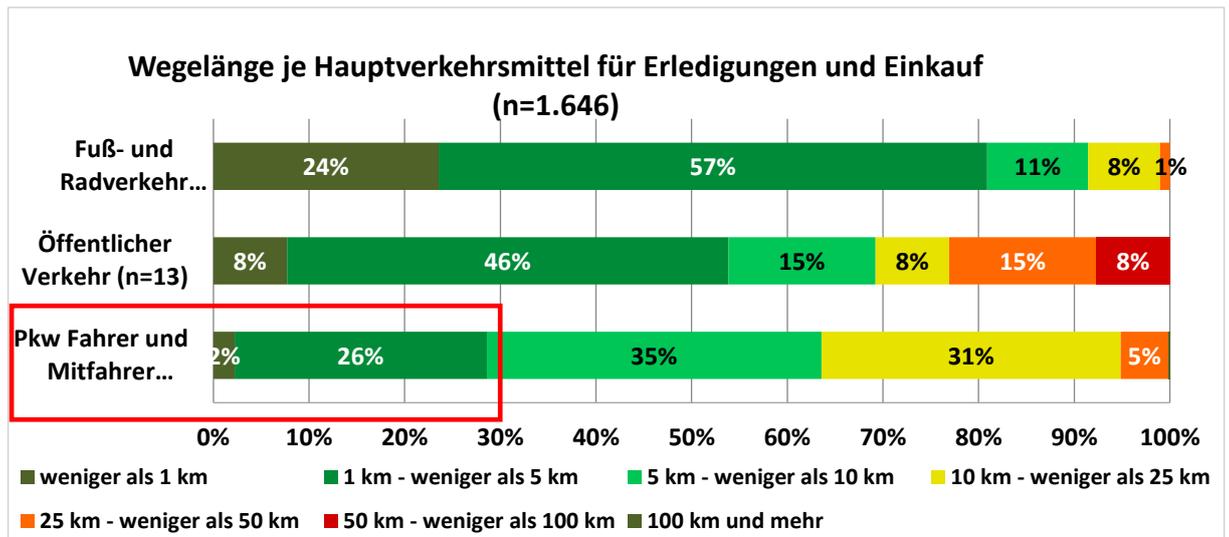


Abbildung 13: Hauptverkehrsmittel für den Weg für Erledigungen und Einkauf sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Erledigungen und Einkauf?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für Erledigungen/Einkauf?“)

Ein attraktives Radverkehrsnetz mit sicheren Verbindungen sind die meistgenannten Faktoren, welche, unabhängig vom derzeit genutzten Hauptverkehrsmittel, zu mehr Fahrradfahren motivieren.

Ein attraktives Radverkehrsnetz und sichere Radverkehrsverbindungen sind ein wichtiger Motivationsfaktor für knapp 60% aller Befragten. (► Abbildung 14).



„Ein sicheres Radnetz ist sehr notwendig, auch für Kinder.“

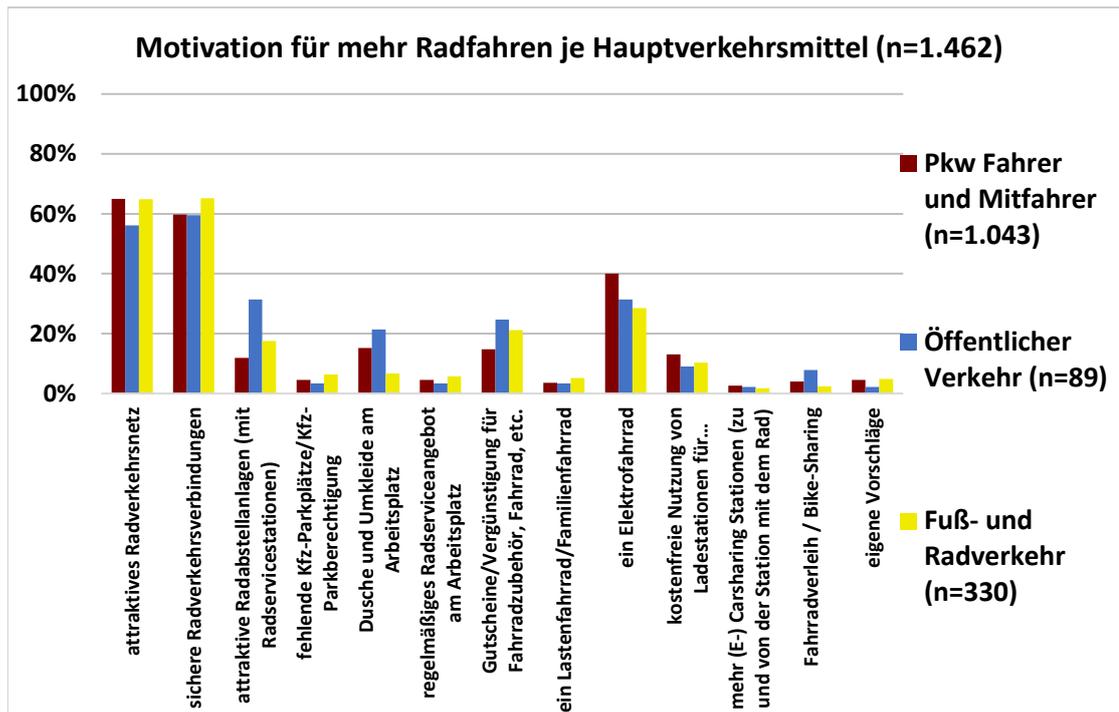


Abbildung 14: Motivation zur Erhöhung der Fahrradnutzung („Was würde Sie motivieren das Fahrrad im Alltag (häufiger) zu nutzen?“)

Alle Ergebnisse der Bürger*innenbefragung befinden sich im Handout zum Radverkehrskonzept Murau Murtal.

5.2 Rückmeldungen aus der Bevölkerung



„Meiner Meinung nach wäre es sehr wichtig das Radverkehrsnetz für den alltäglichen Gebrauch, auch als Familie, weiter auszubauen. Auch die Möglichkeiten für eine intensivere Benutzung von Lastenrädern in der Region würde ich sehr begrüßen, dazu wäre jedoch darüber nachzudenken die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Lastenräder sind perse kostenintensiv in der Anschaffung. Vielleicht könnte man über intensivere Förderungen in diesem Bereich von Seiten des Landes oder der Gemeinde nachdenken oder eben über ein Leihsystem (evt. in Kooperation mit Fahrradgeschäften) einen Einstig und damit vielleicht Umstieg erreichen. Die vom Autoverkehr räumlich differenzierten Radwege zwischen den einzelnen Gemeinden könnten noch weiter ausgebaut werden. Und in diesem Zusammenhang wäre es interessant über (mehr) Abstellflächen für Räder und Lastenräder bei (mehrgeschossigen) Wohnbauten nachzudenken.“



Als Teil der Befragung gab es für die Bürger*innen die Möglichkeit, Rückmeldungen zum Radverkehr in der Region zu geben. Es gab Rückmeldungen von rund 200 Bürger*innen, mehr als jede*r dritte*n Befragungsteilnehmer*in (Wortmeldungen, Vorschläge, Kritikpunkte, Wünsche, etc.). Sie sind ein wichtiger Teil der Planungsaktivitäten.

5.3 Resümee der Befragung

Das Verlagerungspotenzial vom privaten Pkw auf das Fahrrad kann auf rund 20 bis 30% der Fahrten geschätzt werden. Durch den Einsatz von Spezialfahrrädern (Lasten- und Familienfahrräder oder E-Bikes) wird dieses Potenzial erhöht.

Die stärksten Hemmnisse zum Radfahren sind:

- keine Durchgängigkeit des Wegenetzes,
- der starke Kfz-Verkehr und
- die unklare oder nachteilige Verkehrsorganisation

Ein attraktives Radverkehrsnetz, sowie sichere qualitativ hochwertige Radinfrastrukturen sind für die Bevölkerung wichtig und motivieren Nutzer*innen aller Verkehrsmittel aufs Fahrrad umzusteigen oder noch mehr mit dem Fahrrad zu fahren (► Abbildung 14). Attraktive Abstellanlagen wirken motivierend für ÖV-Nutzer*innen und Radfahrer*innen. Für jene, die das Auto hauptsächlich nutzen ist das E-Bike der dritt wichtigste Motivationsfaktor zum Fahrradfahren.



„Durch den langen Arbeitsweg wurde das Auto zur Gewohnheit; eine gute Kombination von Nahverkehr und Fahrrad könnte das ändern!“

Eigenmotiviert ausgesprochene Vorschläge, Kritikpunkte und Anmerkungen aus der Bevölkerung wurden analysiert und Mehrfachnennungen kategorisiert. Die Erkenntnisse daraus sind:

Es gibt Handlungsbedarf, speziell:

- Sichere Kreuzungen/Ausfahrten
- Abstellanlagen
- Wegweisung
- sichere Kreuzungen/Ausfahrten
- Sicherheit/Beleuchtung von Überfahrten
- Radverleih
- Ankaufförderung für private Lasten- bzw. Familienfahrräder
- Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr



6 Potenzialraum Aichfeld

6.1 Netzplanung Aichfeld

Die Ergebnisse der geoinformatischen Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Rund 80 % der Einwohner*innen des Potenzialraums Aichfeld leben in einem Umkreis von 2 km rund um die Zentren Fohnsdorf, Knittelfeld, Judenburg, Spielberg oder Zeltweg. Arbeitsplätze und POIs konzentrieren sich zusätzlich in diesem dichten Raum (► Abbildung 17).
- Im Aichfeld treffen mehrere Fließgewässer aufeinander. Einerseits durchzieht die Mur beinahe den gesamten Potenzialraum in Ost-West Richtung, andererseits bilden zusätzlich die natürlichen Tallagen des Ingering-, Pöls-, Feistritz- und Granitzenbach topographisch günstigste Bedingungen für das Fahrradfahren.
- Fünf Haltestellen im Potenzialraum Aichfeld werden aus insgesamt zwei Richtungen im S-Bahn Verkehr bedient (S9 Richtung Bruck an der Mur sowie Unzmarkt). Die Städte Judenburg und Knittelfeld sind zudem Fernverkehrshalte der Rudolfsbahn mit Direktverbindungen nach Wien, Graz und Klagenfurt. Ergänzt wird dieses hochrangige Eisenbahnangebot durch die Linien der Aichfeldbusse.

Diese raumstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad oder auf multimodale Wegeketten (zB Fahrrad und Bahn oder Fahrrad und Bus in Kombination)



„Entlang der Fahrradrouten müssen wirklich gute und vor allem sichere Verbindungen für den Radverkehr geschaffen werden, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs.“

Abbildung 15 zeigt unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen die durchschnittliche Reiseweite ausgehend vom Hauptplatz Zeltweg in 10 Minuten mit dem Fahrrad.

Die Netzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Interessensvertreter*innen sowie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen von Bürger*innen erstellt. Zusätzlich trugen die Berücksichtigung statistisch erhobener Unfalldaten zwischen 2010 und 2018 (Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2018) sowie Befahrungen und Lokalausweise zur Qualitätssicherung der Netzplanung bei.



„Radweg zwischen Aichdorf und Judenburg wäre dringend notwendig!“

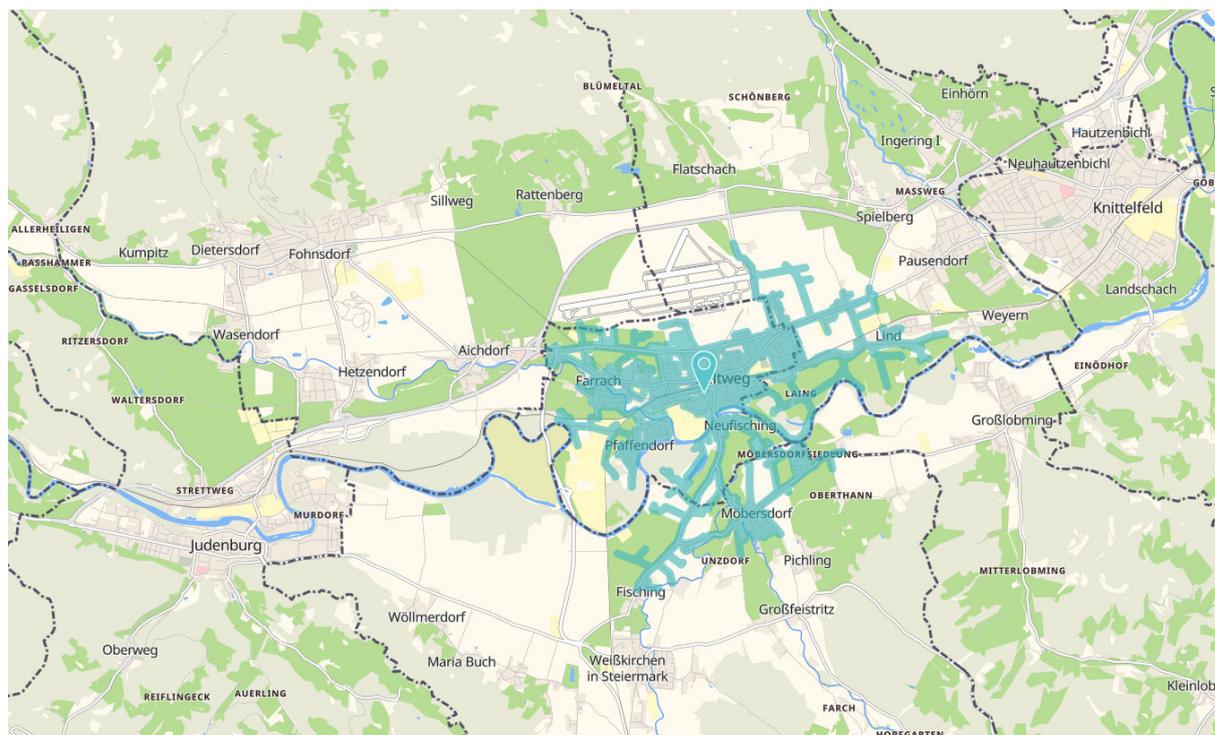


Abbildung 15: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Zeltweg Hauptplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool)

Im Planungsgebiet des Potenzialraums Aichfeld wurden Haupt- und Nebenradrouten zu einem Netz entwickelt (► Abbildung 19). Dabei durchläuft die „Murtal Magistrale“ (in rot, höchste Netz-kategorie) alle Gemeindegebiete des Potenzialraums Aichfeld und soll prioritär für hohe Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt sein und als regionale Verbindungsrouten dienen. Weitere Hauptradrouten (in blau, mittlere Netz-kategorie) stellen die Erreichbarkeit von Zentren (Stadt-gemeinde-, Schul-, Gewerbe- oder Gesundheitszentren). Ergänzt wird das Netz durch Erschließungsradrouten (in schwarz, niedrigste Netz-kategorie), welchen Sammel- und Zubringerfunktionen zu den Hauptradrouten zugeschrieben wird. Insgesamt beläuft sich das Radroutennetz (alle drei Kategorien in Summe) auf eine Routenlänge von rund 208 km. (► Tabelle 7)

Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden zueinander und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen in allen Gemeinden ergibt sich ein radiales Netz aus Hauptradrouten mit der „Murtal Magistrale“ als geometrische Sekante. Die Benennung der Hauptradrouten (rot und blau) erfolgt mit dem Kürzel „HR“ für Hauptradroute.

Wesentlich für die Netzwirksamkeit sind Erschließungsradrouten, welche hochqualitative Verbindungen zu und zwischen Hauptradrouten ermöglichen. Tabelle 7 zeigt die längenmäßige Verteilung der Routen auf die Gemeinden.



„Entlang der Fahrrad-routen müssen wirklich gute und vor allem sichere Verbindungen für den Radverkehr geschaffen werden, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs.“

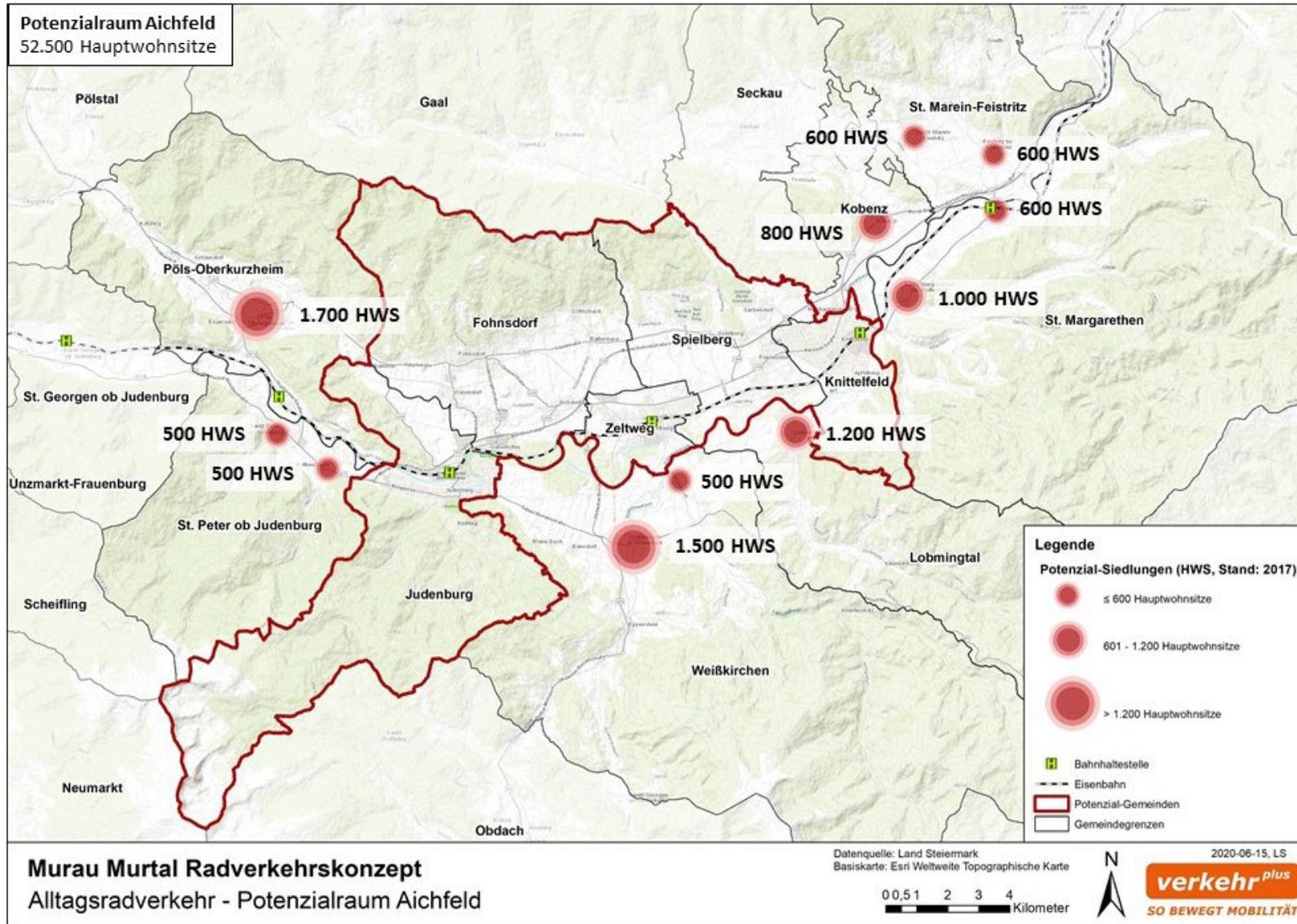


Abbildung 16: Konzentration der Hauptwohnsitze in den Potenzialsiedlungen des Potenzialraums Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite Topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)

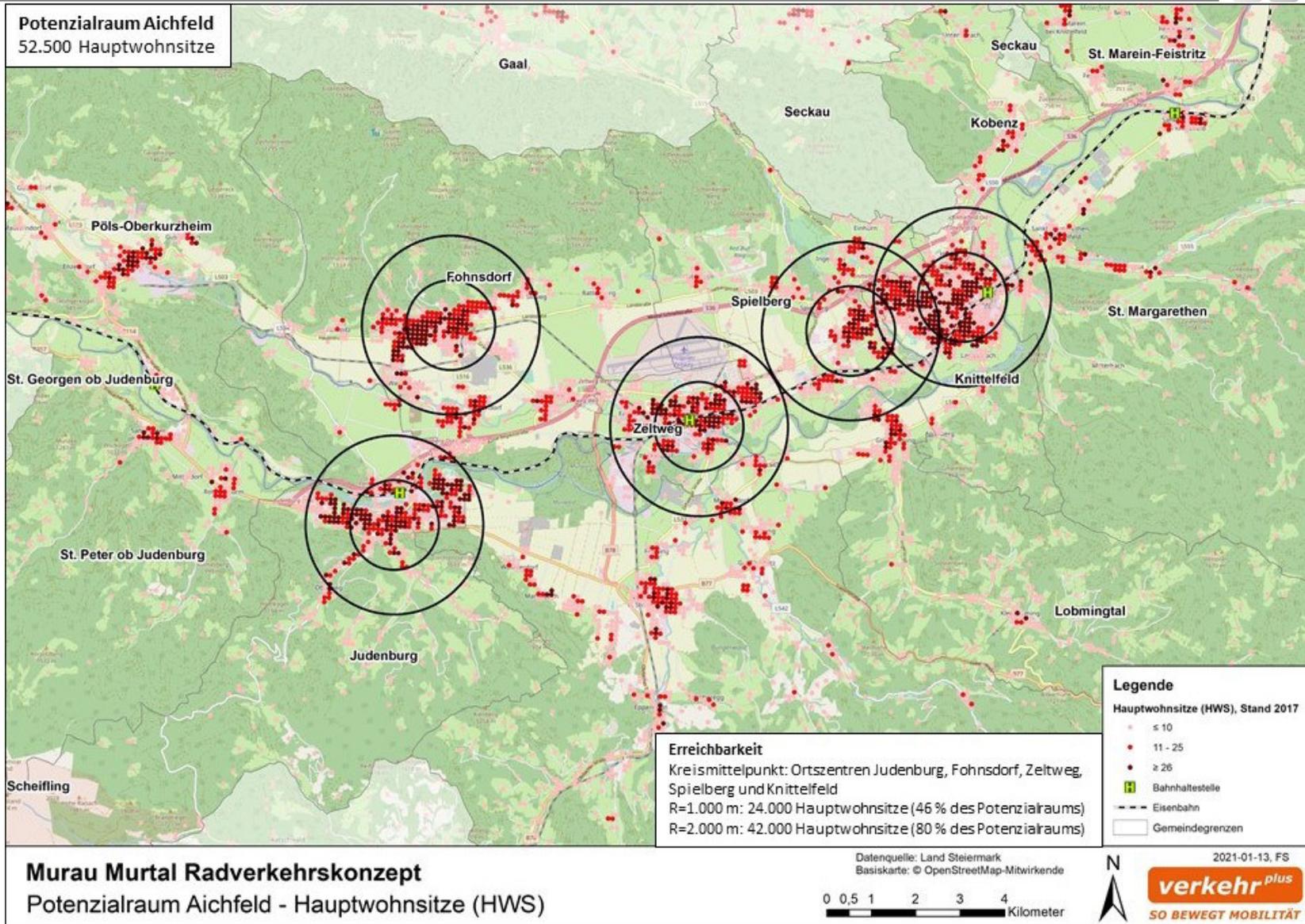


Abbildung 17: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

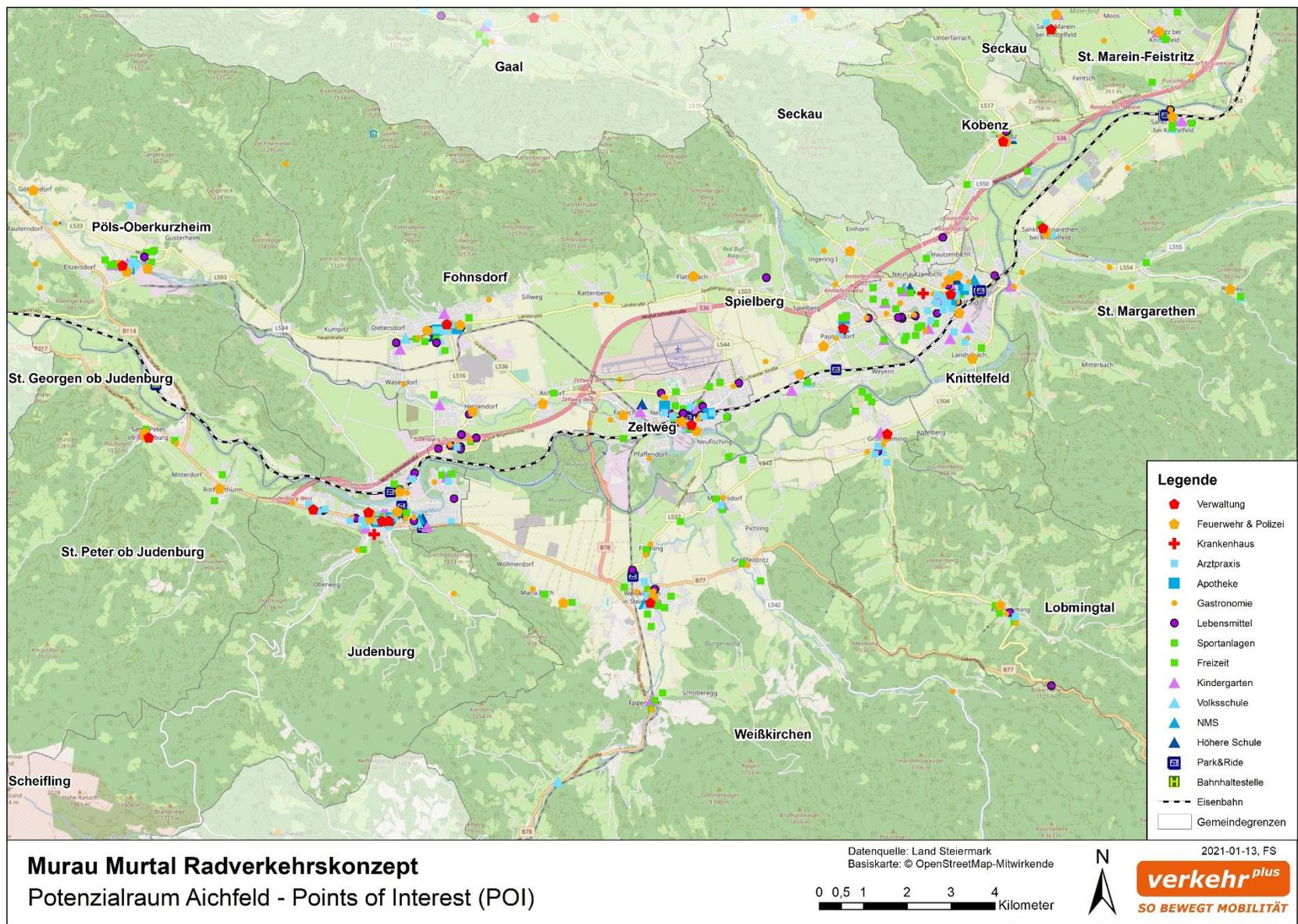


Abbildung 18: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)



Tabelle 7: Radroutenlängen pro Gemeinde

GEMEINDE	LÄNGE HR „MURTAL MAGISTRALE“ [KM]	LÄNGE HR [KM]	LÄNGE ERSCHLIES- SUNGSNETZ [KM]	GESAMTLÄNGE [KM]
Fohnsdorf	4,2	13,4	22,6	40,2
Judenburg	6,1	4,9	14,2	25,2
Knittelfeld	2,5	10,6	13,2	26,3
Kobenz	5,2	0	0,5	5,7
Lobmingtal	0	3,5	5,8	9,3
Pöls- Oberkurzheim	1,5	4,0	0	5,5
St. Marein- Feistritz	3,1	0	6,7	9,8
St. Margarethen	0	5,6	0,5	6,1
St. Peter ob Judenburg	3,1	0	1,2	4,3
Spielberg	3,4	14,6	14,8	32,8
Weißkirchen	0	13,4	11,2	24,6
Zeltweg	3,5	7,3	7,6	18,4
Gesamt	32,6	77,3	98,3	208,2

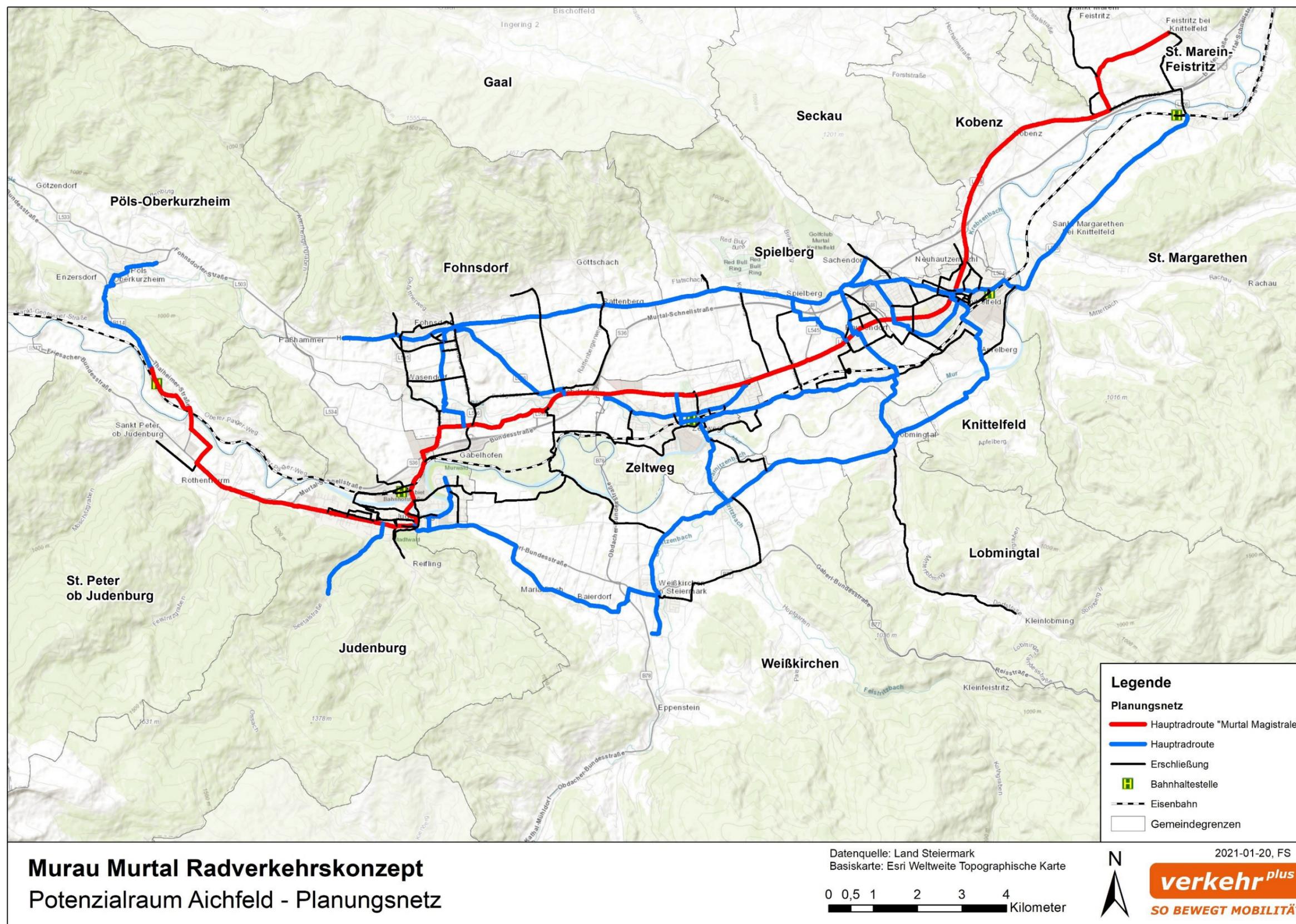


Abbildung 19: Radroutennetz im Potenzialraum Aichfeld (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)





7 Potenzialraum Scheifling-Teufenbach

7.1 Netzplanung Scheifling-Teufenbach

Die Ergebnisse der geoinformatischen Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Rund ein Drittel der der Einwohner*innen des Potenzialraums Scheifling-Teufenbach leben in einem Umkreis von 2 km rund um das Zentrum Scheifling. Arbeitsplätze und POIs konzentrieren sich zusätzlich in diesem dichten Raum (► Abbildung 21).
- Im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach treffen die Mur mit dem Feßnach- und Wölzerbach. Diese natürlichen Tallagen des begünstigen topographisch die Bedingungen für das Fahrradfahren.
- Sechs Haltestellen im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach auf zwei Bahnlinien werden aus insgesamt vier Richtungen bedient (Regionalzüge nach Neumarkt bzw. Bruck an der Mur sowie Unzmarkt und Tamsweg). Unzmarkt ist zudem Eisenbahnknoten und Fernverkehrshalt mit Direktverbindungen nach Wien, Graz und Klagenfurt. Ergänzt wird dieses hochrangige Eisenbahnangebot durch Regionalbuslinien.

Diese raumstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad oder auf multimodale Wegeketten (zB Fahrrad und Bahn oder Fahrrad und Bus in Kombination)



„Dem Radverkehr mehr Raum geben. Radnetze unabhängig von Gemeindegrenzen ausbauen.“

Abbildung 20 zeigt unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen die durchschnittliche Reiseweite ausgehend vom Marktplatz Scheifling in 10 Minuten mit dem Fahrrad.

Die Netzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Interessensvertreter*innen sowie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen von Bürger*innen erstellt. Zusätzlich trugen die Berücksichtigung statistisch erhobener Unfalldaten zwischen 2010 und 2018 (Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2018) sowie Befahrungen und Lokalausweise zur Qualitätssicherung der Netzplanung bei.



„Wir brauchen einen (sicheren und attraktiven!) Radweg Scheifling-Perchau!“



Abbildung 20: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Scheifling Marktplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool)

Im Planungsgebiet des Potenzialraums Scheifling-Teufenbach wurden Haupt- und Nebenradrouten zu einem Netz entwickelt (► Abbildung 23). Hauptradrouten (in blau, höchste Netzategorie) stellen die Erreichbarkeit von Zentren (Stadtgemeinde-, Schul-, Gewerbe- oder Gesundheitszentren). Ergänzt wird das Netz durch Erschließungsrouten (in schwarz, niedrigste Netzategorie), welchen Sammel- und Zubringerfunktionen zu den Hauptradrouten zugeschrieben wird. Insgesamt beläuft sich das Radroutennetz (alle beiden Netzategorien in Summe) auf eine Routenlänge von rund 34 km. (► Tabelle 8)

Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden zueinander und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen in allen Gemeinden ergeben sich drei in sich geschlossene Teilnetze. Für die Verbindungen von bzw. nach außen liegt, aufgrund der günstigen verkehrsstrukturellen Lage, ein wesentlicher Fokus auf die Verbindung der Orte an die Haltestellen des Eisenbahnnetzes.



„Rasche Umsetzung von fahrradfreundlichen Angeboten im Bereich der Infrastruktur und Verkehrssicherheit.“

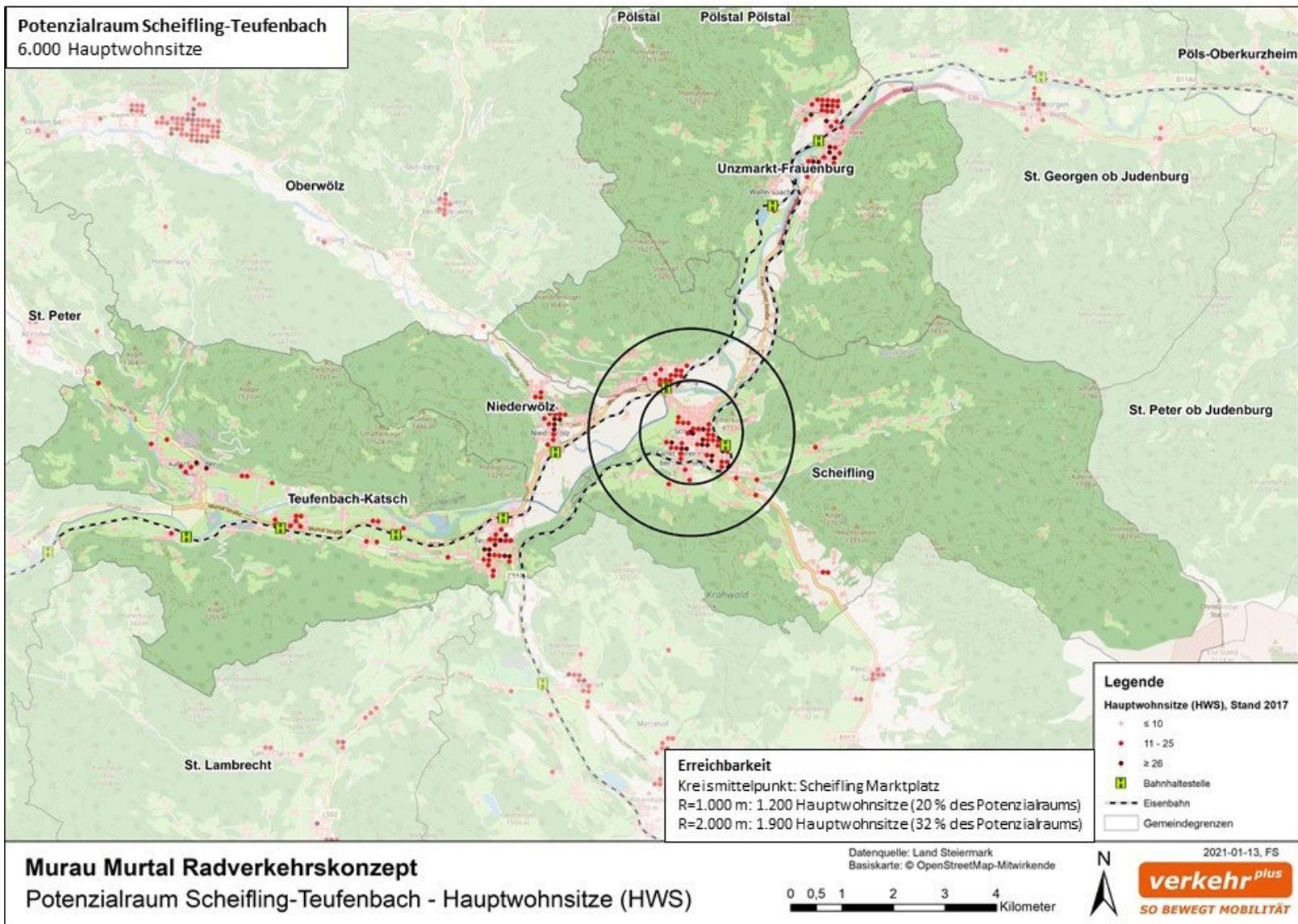


Abbildung 21: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

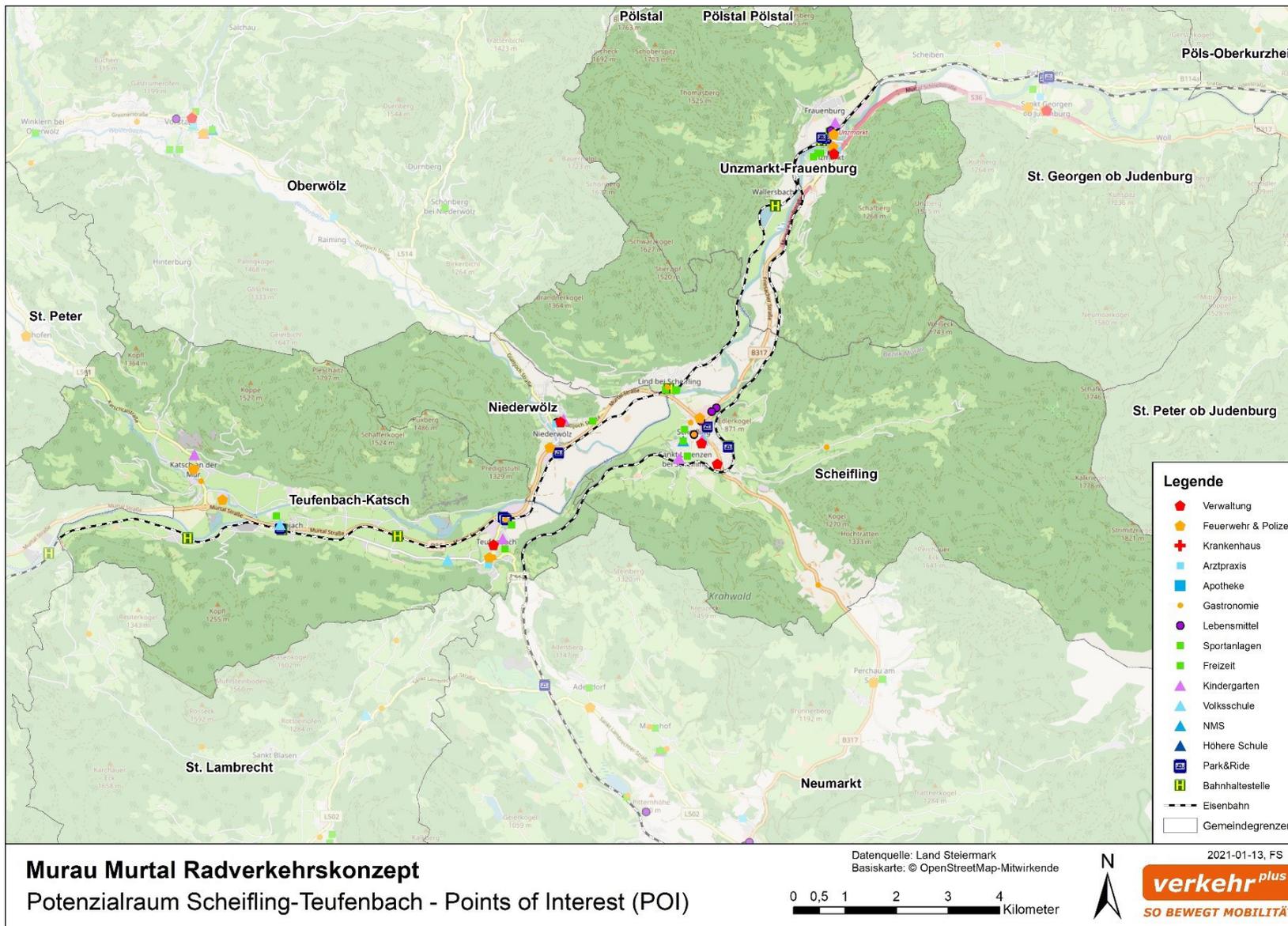


Abbildung 22: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)



Tabelle 8: Radroutenlängen pro Gemeinde

GEMEINDE	LÄNGE HR „MURTAL MAGISTRALE“ [KM]	LÄNGE HR [KM]	LÄNGE ERSCHLIES- SUNGSNETZ [KM]	GESAMTLÄNGE [KM]
Niederwölz	0	3,4	2	5,4
Scheifling	0	4,1	8,3	12,4
Teufenbach- Katsch	0	5	5	10
Unzmarkt- Frauenburg	0	1,8	4,1	5,9
Gesamt	0	14,3	19,4	33,7



„Radwege enden oft an engen unübersichtlichen Stellen! Einbahnen sollten mit dem Rad auch gegen die Fahrtrichtung befahrbar sein!“

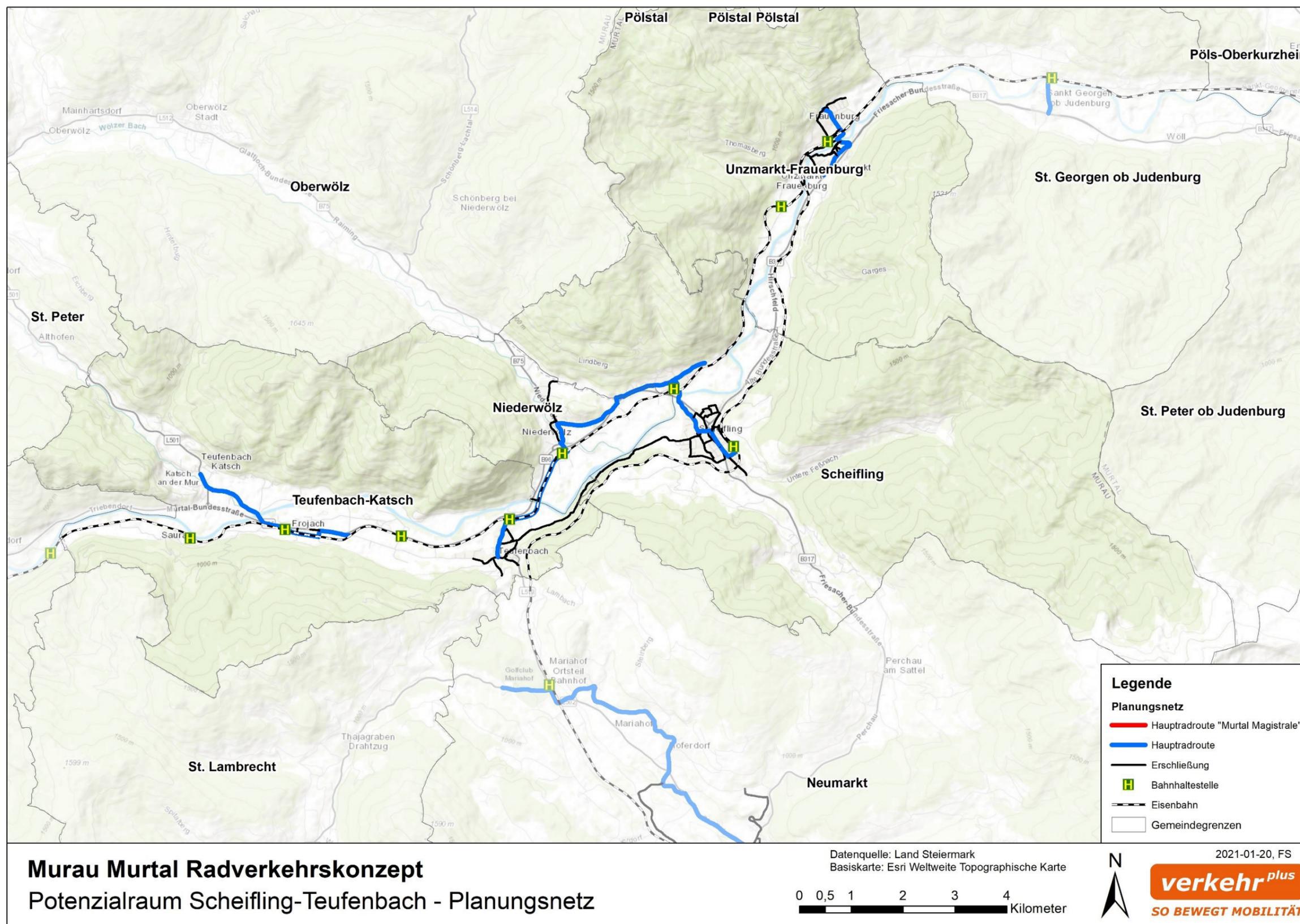


Abbildung 23: Radroutennetz im Potenzialraum Scheifling-Teufenbach (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)





8 Potenzialraum Neumarkt

8.1 Netzplanung Neumarkt

Die Ergebnisse der geoinformatischen Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Rund die Hälfte der Einwohner*innen des Potenzialraums Neumarkt lebt in einem Umkreis von 2 km rund um das Zentrum Neumarkt. Arbeitsplätze und POIs konzentrieren sich zusätzlich in diesem dichten Raum (► Abbildung 25).
- Der Potenzialraum Neumarkt bildet ein Hochtal zwischen den Seetaler Alpen und der Grebenzen. Diese Lage begünstigt topographisch die Bedingungen für das Fahrradfahren.
- Zwei Haltestellen im Potenzialraum Neumarkt auf der Rudolfsbahn werden aus zwei Richtungen bedient (Regionalzüge nach Friesach bzw. Bruck an der Mur). Ergänzt wird dieses Eisenbahnangebot durch Regionalbuslinien.

Diese raumstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad oder auf multimodale Wegeketten (zB Fahrrad und Bahn oder Fahrrad und Bus in Kombination)



„Für Neumarkt ist eine zukünftige Rad-Verbindung Neumarkt-Dürnstein entlang der Klamm enorm wichtig! Auch ein innerörtliches sicheres Radwegenetz gehört geplant und umgesetzt. Dafür fehlt das Geld!“

Abbildung 24 zeigt unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen die durchschnittliche Reiseweite ausgehend vom Hauptplatz Neumarkt in 10 Minuten mit dem Fahrrad.

Die Netzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Interessensvertreter*innen sowie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen von Bürger*innen erstellt. Zusätzlich trugen die Berücksichtigung statistisch erhobener Unfalldaten zwischen 2010 und 2018 (Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2018) sowie Befahrungen und Lokalaugenscheine zur Qualitätssicherung der Netzplanung bei.



„Fehlende Radwege: Bahnhof Mariahof - Neumarkt, Neumarkt - Mühlen, Neumarkt - Dürnstein“

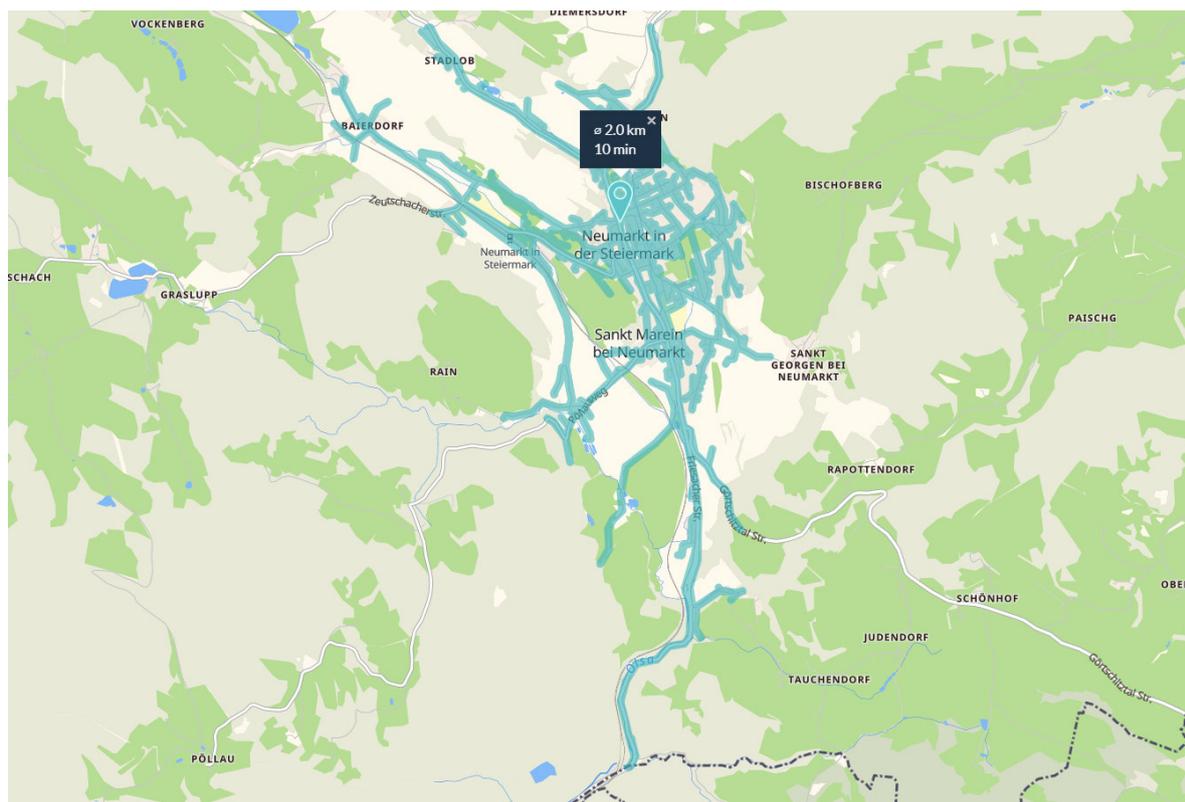


Abbildung 24: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Neumarkt Hauptplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool)

Im Planungsgebiet des Potenzialraums Neumarkt wurden Haupt- und Nebenradrouten zu einem Netz entwickelt (► Abbildung 27). Hauptradrouten (in blau, höchste Netzkatgorie) stellen die Erreichbarkeit von Zentren (Stadtgemeinde-, Schul-, Gewerbe- oder Gesundheitszentren). Ergänzt wird das Netz durch Erschließungsrouten (in schwarz, niedrigste Netzkatgorie), welchen Sammel- und Zubringerfunktionen zu den Hauptradrouten zugeschrieben wird. Insgesamt beläuft sich das Radroutennetz (alle beiden Netzkatgorien in Summe) auf eine Routenlänge von rund 24 km. (► Tabelle 9)

Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinde und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen innerhalb der Gemeinde ergeben sich eine länglich gestreckte Netzform mit Zubringer-Ästen im südlichen Netzabschnitt (Ortsteil Neumarkt). Für die Verbindungen von bzw. nach außen liegt, aufgrund der günstigen verkehrsstrukturellen Lage, ein wesentlicher Fokus auf die Verbindung der Orte an die Haltestellen des Eisenbahnnetzes.



„Bessere Abstell und Lademöglichkeiten im Stadtkern“

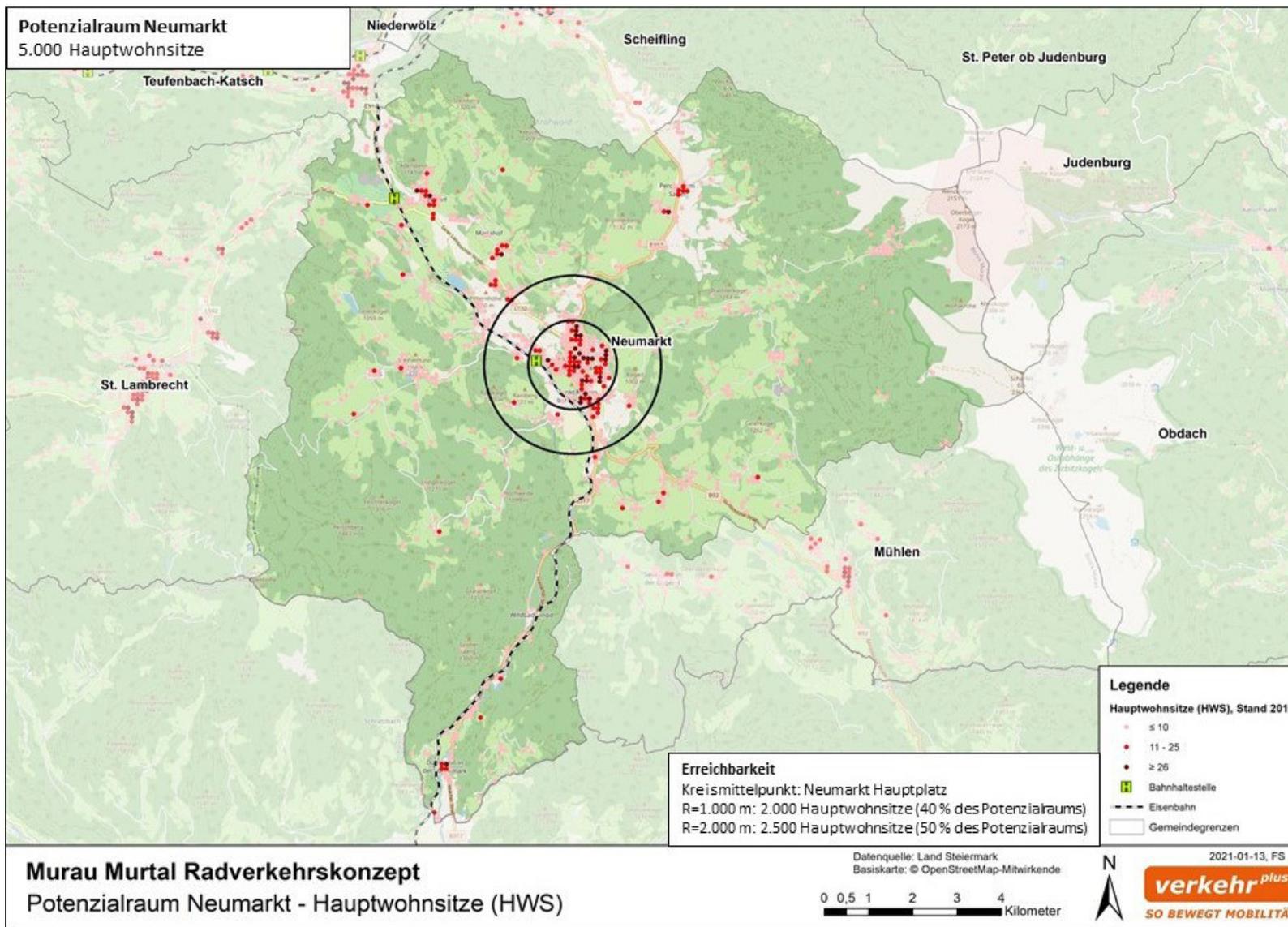


Abbildung 25: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

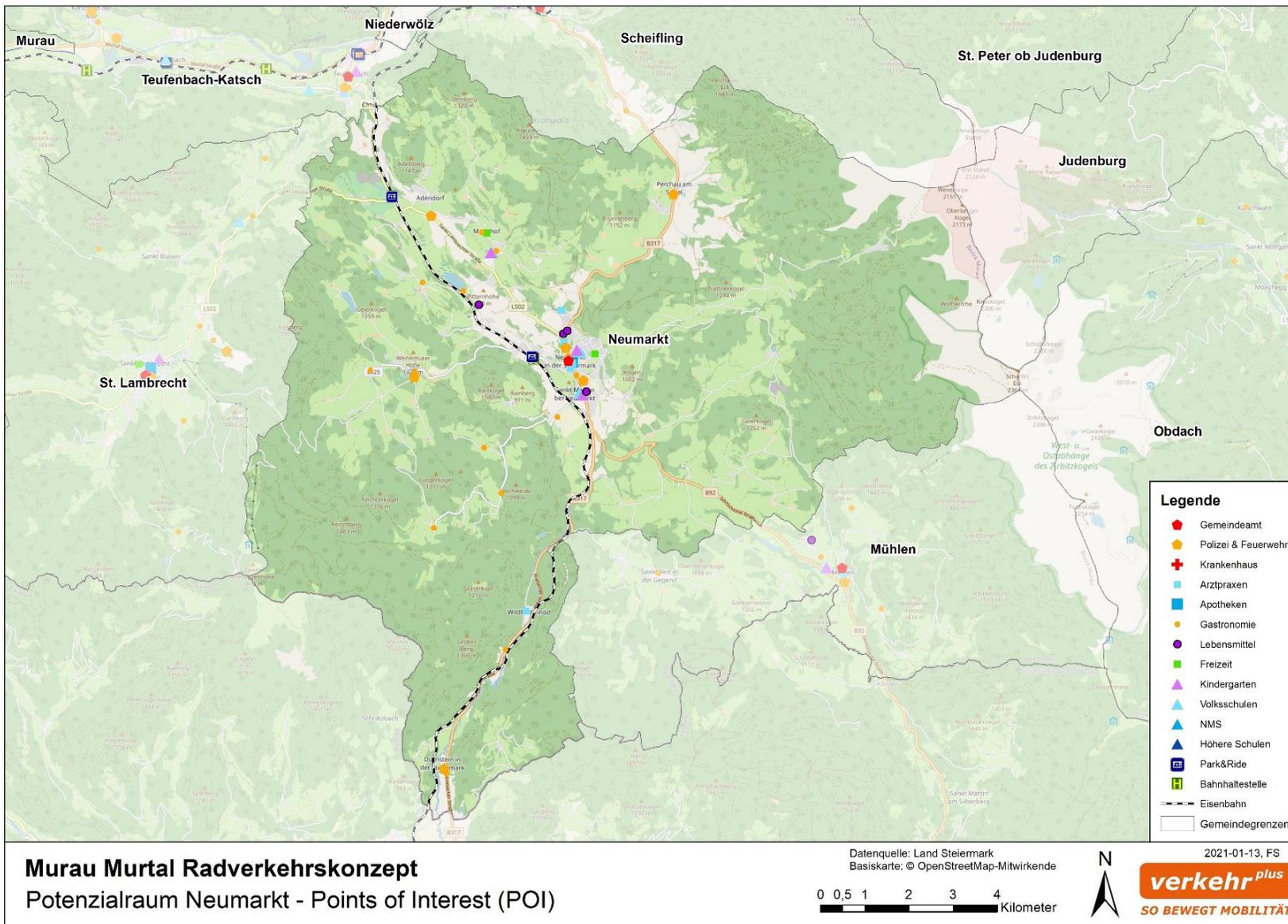


Abbildung 26: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

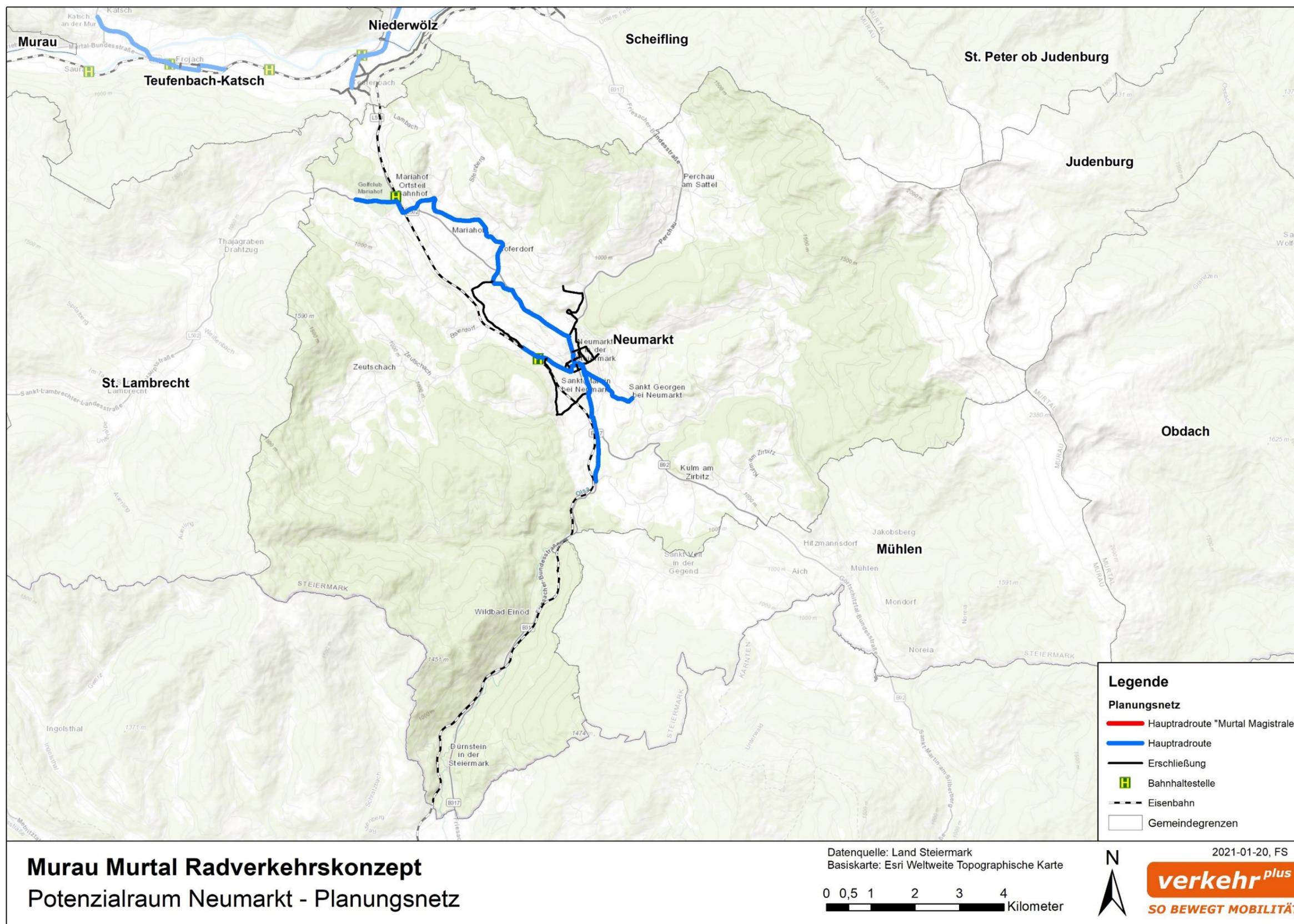


Abbildung 27: Radroutennetz im Potenzialraum Neumarkt (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)



Tabelle 9: Radroutenlängen pro Gemeinde

GEMEINDE	LÄNGE HR „MURTAL MAGISTRALE“ [KM]	LÄNGE HR [KM]	LÄNGE ERSCHLIES- SUNGSNETZ [KM]	GESAMTLÄNGE [KM]
Neumarkt in der Steiermark	0	14	9,9	23,9
Gesamt	0	14	9,9	23,9



9 Potenzialraum Murau-St. Georgen

9.1 Netzplanung Murau-St. Georgen

Die Ergebnisse der geoinformatischen Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Rund die Hälfte der der Einwohner*innen des Potenzialraums Murau-St. Georgen leben in einem Umkreis von 2 km rund um das Zentrum Murau. Arbeitsplätze und POIs konzentrieren sich zusätzlich zur Stadt Murau in der Gemeinde St. Georgen am Kreischberg. (► Abbildung 29).
- Im Potenzialraum Murau-St. Georgen treffen mehrerer Fließgewässer aufeinander. Einerseits durchzieht die Mur beinahe den gesamten Potenzialraum in Ost-West Richtung, andererseits bilden zusätzlich die natürlichen Tallagen des Lorenzer- und Rantenbach topographisch günstigste Bedingungen für das Fahrradfahren.
- Zehn Haltestellen im Potenzialraum Murau-St. Georgen werden aus insgesamt zwei Richtungen im Eisenbahnverkehr bedient (Regionalbahn nach Unzmarkt bzw. Tamsweg). Ergänzt wird dieses hochrangige Eisenbahnangebot durch Regionalbuslinien.

Diese raumstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad oder auf multimodale Wegeketten (zB Fahrrad und Bahn oder Fahrrad und Bus in Kombination)



„Ich motiviere auch meine Kinder sehr zum Radfahren. Ein ebike wäre für mich auch zum Arbeiten fahren geeignet da ich im Ort arbeite, ist aber im Moment einfach zu teuer. Vielleicht gäbe es mehr Förderung vom Land oder der gleichen um ebikes leistbarer zu machen.“

Abbildung 28 zeigt unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen die durchschnittliche Reiseweite ausgehend vom Schillerplatz Murau in 10 Minuten mit dem Fahrrad.

Die Netzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und Interessensvertreter*innen sowie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen von Bürger*innen erstellt. Zusätzlich trugen die Berücksichtigung statistisch erhobener Unfalldaten zwischen 2010 und 2018 (Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2018) sowie Befahrungen und Lokalausweise zur Qualitätssicherung der Netzplanung bei.



„Vernünftige Radwege/netze erschließen und weiter ausbauen.“

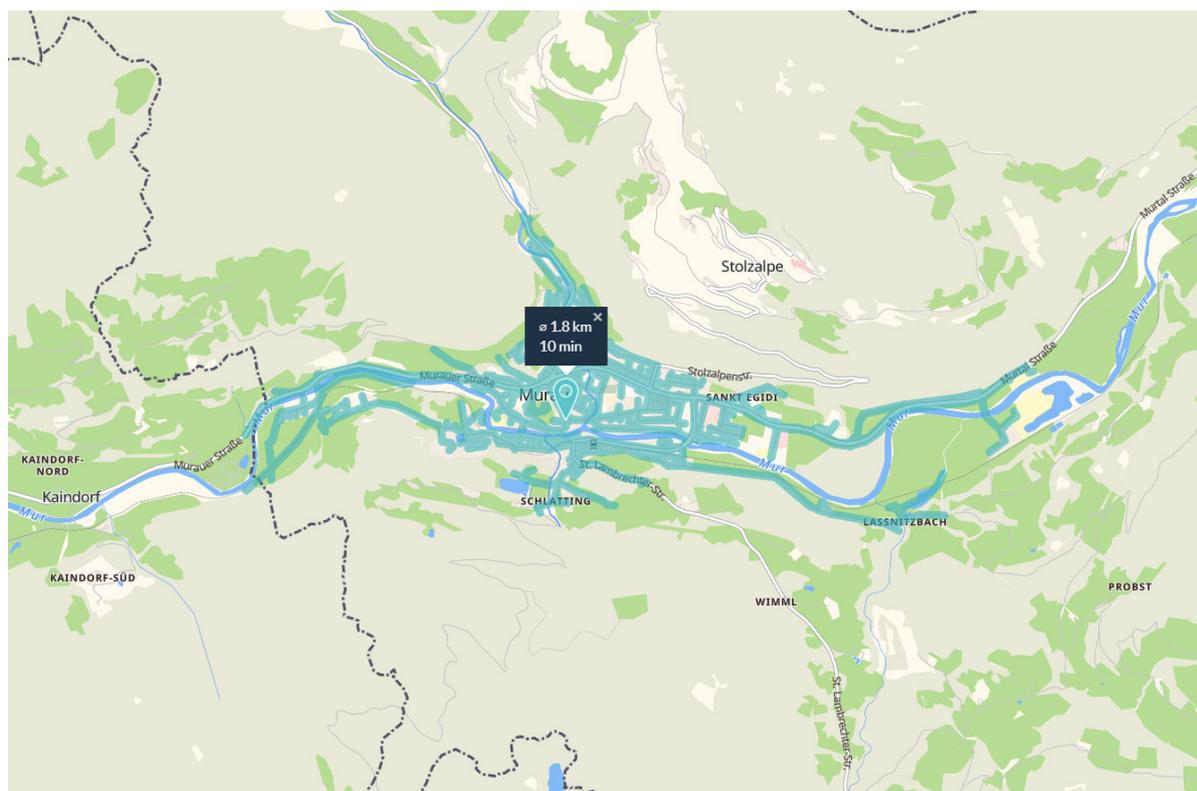


Abbildung 28: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad von Murau Schillerplatz (Quelle: bikecitizens onlinetool)

Im Planungsgebiet des Potenzialraums Murau-St. Georgen wurden Haupt- und Nebenradrouten zu einem Netz entwickelt (► Abbildung 31). Hauptradrouten (in blau, höchste Netzategorie) stellen die Erreichbarkeit von Zentren (Stadtgemeinde-, Schul-, Gewerbe- oder Gesundheitszentren). Ergänzt wird das Netz durch Erschließungsrouten (in schwarz, niedrigste Netzategorie), welchen Sammel- und Zubringerfunktionen zu den Hauptradrouten zugeschrieben wird. Insgesamt beläuft sich das Radroutennetz (alle beiden Netzategorien in Summe) auf eine Routenlänge von rund 25 km. (► Tabelle 10)

Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinde und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen zwischen den Gemeinden ergeben sich drei Teilnetze, wobei den längsten Abschnitt die Verbindung der Gemeinden Murau und St. Georgen am Kreischberg einnimmt. Diese Verbindung liegt zum größten Teil an der bestehenden Freizeitradroute „Murradweg R2“. Für die Verbindungen von bzw. nach außen liegt, aufgrund der günstigen verkehrsstrukturellen Lage, ein wesentlicher Fokus auf die Verbindung der Orte an die Haltestellen des Eisenbahnnetzes bzw. der Überbrückung der Mur im Zuge der Erreichbarkeit dieser Haltestellen.

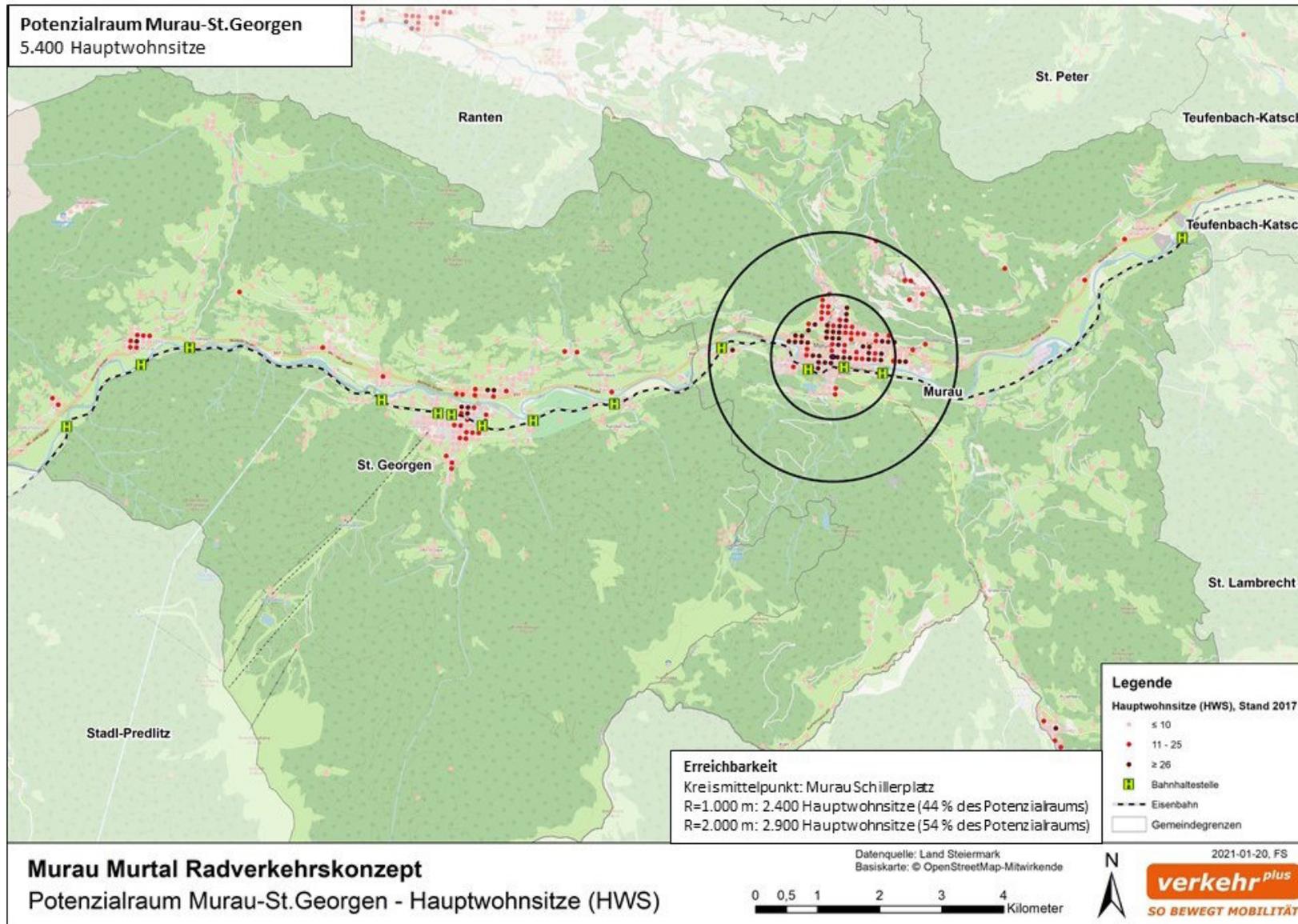


Abbildung 29: Konzentration der Hauptwohnsitze (HWS) im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

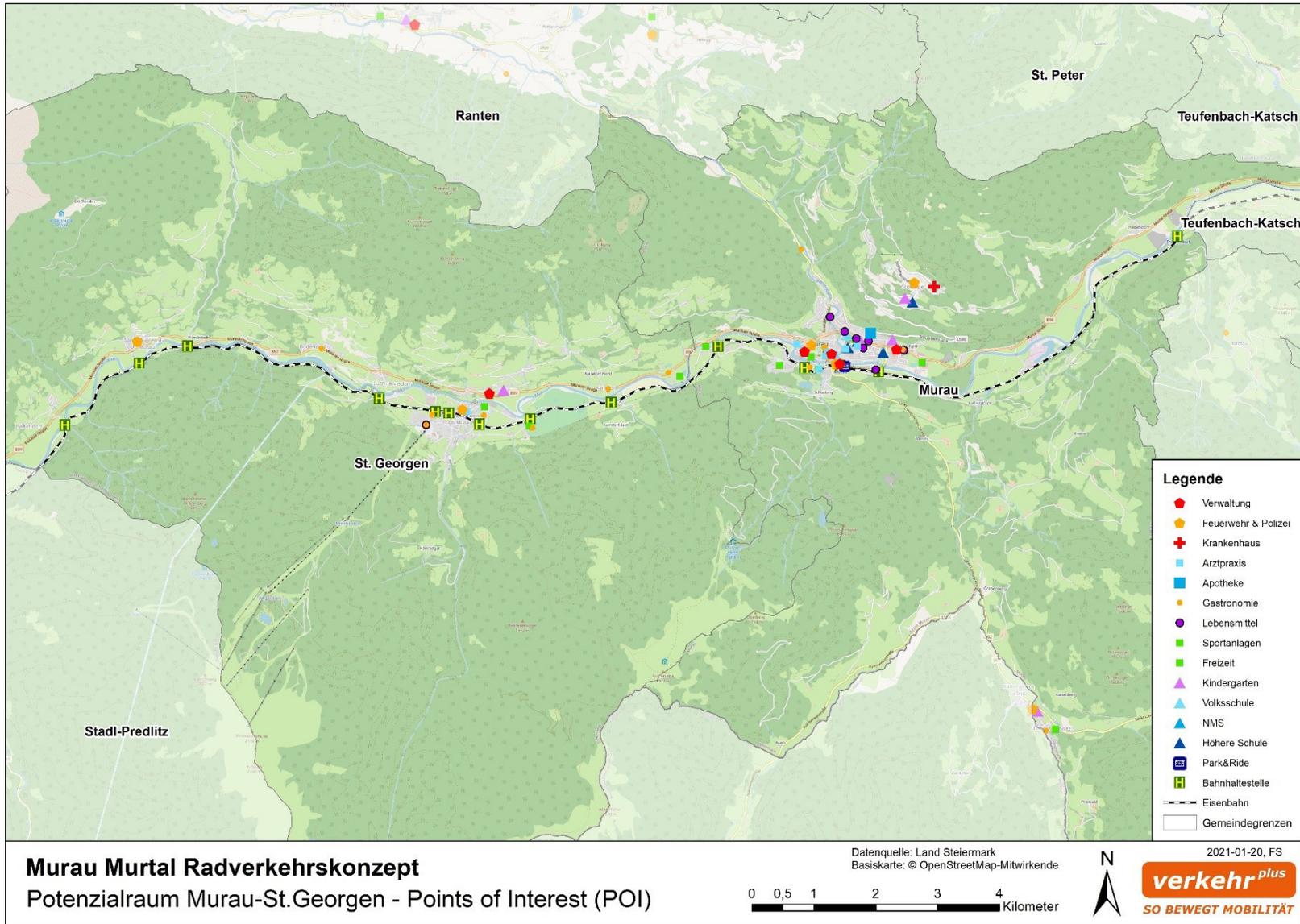


Abbildung 30: Konzentration der Points of Interest (POI) im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2021)

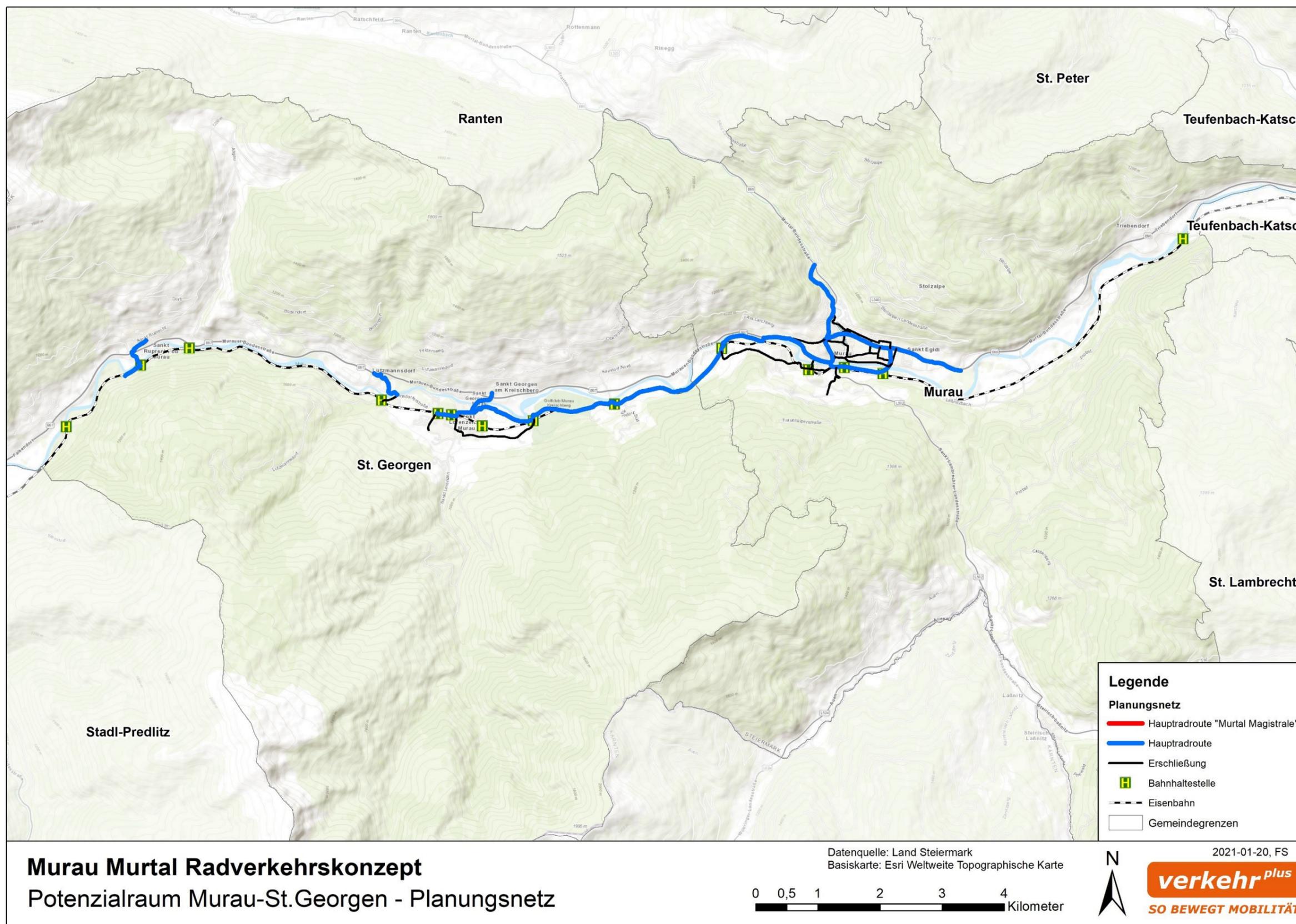


Abbildung 31: Radroutennetz im Potenzialraum Murau-St.Georgen (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: Esri Weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2021)



Tabelle 10: Radroutenlängen pro Gemeinde

GEMEINDE	LÄNGE HR „MURTAL MAGISTRALE“ [KM]	LÄNGE HR [KM]	LÄNGE ERSCHLIES- SUNGSNETZ [KM]	GESAMTLÄNGE [KM]
Murau	0	8,2	8,2	16,4
St. Georgen am Kreischberg	0	6,6	2,3	8,9
Gesamt	0	14,8	10,5	25,3



10 Wirkungsanalyse

Die Wirkungsanalyse zu den im Radverkehrskonzept Murau Murtal entwickelten Haupttradrouten zeigt die Erreichbarkeit der Hauptwohnsitze (HWS) und Beschäftigten (BES) (► Tabelle 11 und ► Abbildung 32). Im Puffer von 300m um das Netz aus Haupttradrouten befinden sich in Summe

- 53.200 Hauptwohnsitze, das sind 80% aller Personen mit Hauptwohnsitz in den Potenzialräumen
- 27.100 Beschäftigte, das sind 79% aller Personen mit Beschäftigung in den Potenzialräumen.

Die quantitative Analyse der Erreichbarkeit verdeutlicht die Effektivität der geplanten Maßnahmen und den potenziellen Nutzen für die Bevölkerung in der Region.

Tabelle 11: Wirkungsanalyse - Hauptwohnsitze und Beschäftigte

NETZELEMENT	HAUPTWOHNSITZE (HWS)		BESCHÄFTIGTE (BES)	
	ABSOLUT	RELATIV ZU POTENZIAL-RAUM*	ABSOLUT	RELATIV ZU POTENZIAL-RAUM**
Aichfeld				
Haupttradroute "Murtal Magistrale"	16.000	30%	12.100	45%
Haupttradrouten	27.200	52%	9.000	34%
Gesamt	43.000	82%	21.100	79%
Scheifling-Teufenbach				
Haupttradrouten	4.000	70%	2.000	84%
Neumarkt				
Haupttradrouten	2.500	66%	1.000	83%
Murau-St.Georgen				
Haupttradrouten	3.500	77%	2.800	77%
Summe: Region Murau Murtal				
Haupttradroute "Murtal Magistrale"	16.000	24%	12.100	35%
Haupttradrouten	37.200	56%	15.000	44%
Gesamt	53.200	80%	27.100	79%

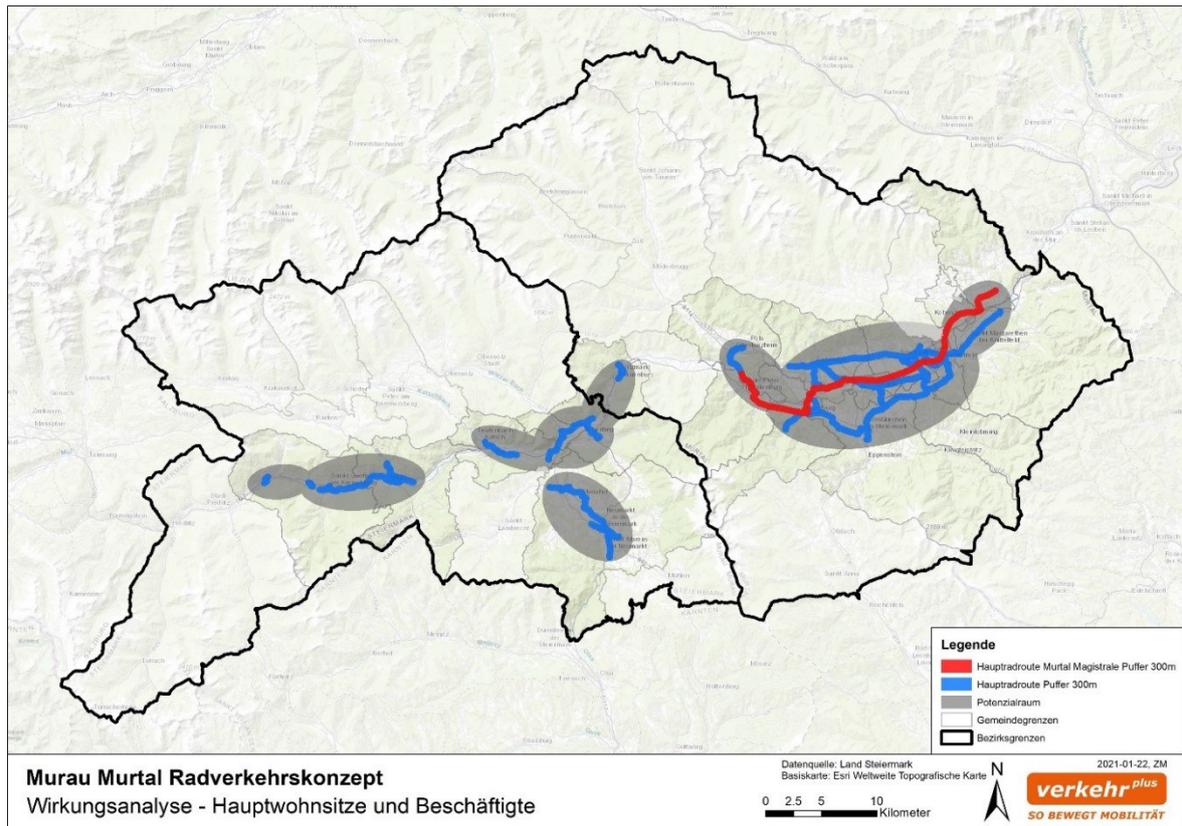


Abbildung 32: Wirkungsanalyse - Hauptwohnsitze und Beschäftigte



Anhänge

Ergänzt wird dieser Endbericht durch

- **Handout Befragung** mit allen ausgewerteten Ergebnissen der Bürger*innenbefragung zum Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal aus dem Sommer 2020
- **Materialband** mit den gesammelten Workshopunterlagen und Besprechungsprotokollen zum Alltagsradverkehrskonzept Murau Murtal
webGIS als interaktive Informationsplattform zum Netz und Tool zur Umsetzungsplanung
(▶ online unter geo.verkehrplus.at/ostmk-west; passwortgeschützt)

Quellenverzeichnis

Graf, T. (2016): Handbuch: Radverkehr in der Kommune: Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing – das Hygge Modell, Thiemo Graf Verlag, 1. Auflage, Röthenbach an der Pegnitz, 2016

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2018): Unfalldaten für die Obersteiermark West, Rasterdatensatz, zur Verfügung gestellt von: Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 16), nicht öffentlich zugänglich

Land Steiermark (Hrsg.) (2019): Regionaler Mobilitätsplan Oststeiermark, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Gesamtverkehrsplanung, Graz im Juni 2016

Land Steiermark (Hrsg.) (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2019

Meschik, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr. Springer, Wien, New York, 226 S.

Statistik Austria (2020): Bevölkerung. Verfügbar in: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/index.html [Abfrage am 24.11.2020, 9:00].

Tischler, G. (2014): Radverkehrsstrategie Steiermark 2014. Analyse der Raumstruktur, Potenzialabschätzungen und „Modellraumebene“. Graz, 93 S.



Prognose, Planung und
Strategieberatung GmbH

www.verkehrplus.at

SO BEWEGT MOBILITÄT

