



1. Verkehrsaufkommen und geplante Maßnahmen

Autor Jakob Binder

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkung eines Bildungscampus im Ortszentrum liegen der Gemeinde die umfangreiche Verkehrsuntersuchung für die Planung des Autobahnanschlusses Hart bei Graz (2015) und die Verkehrsabschätzung der 2018 erstellten Standortanalyse für ein Bundesschulzentrum vor. Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Grazer Umlands hinsichtlich Einwohnerzahl, Wirtschaftsstandorte und verkehrsplanerischer Maßnahmen, wäre es unseriös, ohne eine aktuelle umfangreiche Verkehrsstudie genaue Verkehrszahlen für einzelne Straßenzüge zu nennen. Aus diesem Grund beschränkt sich dieser Abschnitt auf die zusätzlichen Wege, die der Bildungscampus (AHS, BAfEP, Volksschule, HTL-Kolleg) inklusive des Wohnbaus erzeugt und wie sich diese Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel aufteilen.

Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch das Gesamtprojekt Bildungscampus & Wohnbau

Insgesamt ist für das Gesamtprojekt (Bildungscampus und Wohnbau) mit 1.320 zusätzlichen Personen zu rechnen, die mit Ihren täglichen Wegen das Verkehrsaufkommen im Zentrumsbereich erhöhen (siehe Tabelle 2 bzw. die Tabellen 1 und 3 für eine detailliertere Aufschlüsselung). Die dargestellten Zahlen beziehen sich auf das Szenario „Vollausbau“, welches voraussichtlich im Jahr 2030 erreicht wird. Erst dann werden alle Klassen der 4 Schulen voll besetzt sein (= Vollausbau nach etwa 6 bis 8 Jahren). Abbildung 1 zeigt die Verkehrsmittel, die für die zurückgelegten Wege verwendet werden.

In Summe ergeben sich durch das Gesamtprojekt (1.320 Personen) ca. 2.750 zusätzliche Wege pro Schultag (hin und retour). Da es bei den Wegen mit dem MIV auch Mitfahrer gibt (z.B. Eltern die Ihre Kinder zur Schule bringen), ergeben sich in Abbildung 1 (2.753) weniger Wege als in Tabelle 1 (3.022).

Tabelle 1: Detailaufstellung zusätzliche Verkehrserzeugung während der Schulzeit bei Vollausbau [Wege/24h]

NUTZERGRUPPE	ANZAHL	WEGE/PERSON	WEGE GESAMT
LehrerInnen (AHS)	60	2	120
SchülerInnen (AHS)	500	2	1000
Begleiter SchülerInnen (AHS)	25	4	100
LehrerInnen (BAfEP)	20	2	40
SchülerInnen (BAfEP)	250	2	500
Begleiter SchülerInnen (BAfEP)	13	4	52
LehrerInnen (HTL)	20	2	40
SchülerInnen (HTL)	50	2	100
Begleiter SchülerInnen (HTL)	3	4	12
zusätzliche LehrerInnen (Volksschule)	4	2	8



EIN BLICK AUF DIE VERKEHRSSITUATION

zusätzliche SchülerInnen (Volksschule)	100	2	200
zusätzliche Begleiter SchülerInnen (Volksschule)	25	4	100
BewohnerInnen Wohnbau	250	3	750
Gesamt	1320		3022

Tabelle 2: Zusätzliche Verkehrserzeugung während der Schulzeit bei Vollausbau [Wege/24h]

NUTZERGRUPPE	ANZAHL	WEGE/PERSON	WEGE GESAMT
LehrerInnen	104	2	208
SchülerInnen	900	2	1.800
Begleiter SchülerInnen	66	4	264
BewohnerInnen Wohnbau	250	3	750
Gesamt	1.320		3.022

Tabelle 3: Verwendete Verkehrsmittel nach Nutzergruppen (Modal Split)

NUTZERGRUPPE	ANTEIL							
	MIV		ÖV		Rad		zu Fuß	
LehrerInnen (AHS)*	70%	76	20%	24	10%	12	0%	0
SchülerInnen (AHS)**	10%	100	55%	550	20%	200	10%	100
Begleiter SchülerInnen (AHS)	100%	100	0%	0	0%	0	0%	0
LehrerInnen (BAfEP)*	70%	25	20%	8	10%	4	0%	0
SchülerInnen (BAfEP)**	10%	50	55%	275	20%	100	10%	50
Begleiter SchülerInnen (BAfEP)	100%	52	0%	0	0%	0	0%	0
LehrerInnen (HTL)*	70%	25	20%	8	10%	4	0%	0
SchülerInnen (HTL)**	10%	10	55%	55	20%	20	10%	10
Begleiter SchülerInnen (HTL)	100%	12	0%	0	0%	0	0%	0
zusätzliche LehrerInnen (Volksschule)*	70%	5	20%	2	10%	1	0%	0
zusätzliche SchülerInnen (Volksschule)**	0%	0	55%	110	10%	20	10%	20
zusätzliche Begleiter SchülerInnen (Volksschule)	100%	100	0%	0	0%	0	0%	0
BewohnerInnen Wohnbau*	66%	369	11%	83	8%	60	15%	113
Gesamt		926		1114		421		293

*) Besetzungsgrad (Mitfahrer) beim MIV bei Lehrern 1,1 und bei Bewohnern des Wohnbaus 1,34

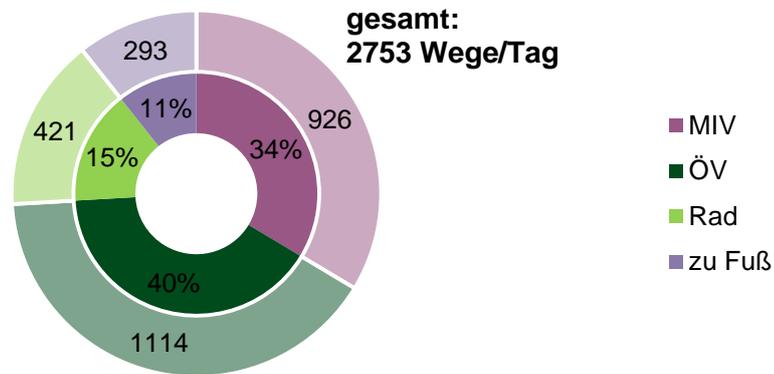
** Rest auf 100% bei Schülern wird von Begleitern zur Schule gebracht (Volksschule 25%, andere Schulen 5%)



EIN BLICK AUF DIE VERKEHRSSITUATION

Abbildung 1: Wege pro Tag & Modal Split der zusätzlichen Personen am Standort (an Schultagen)

Wege pro Tag (außen) & Modal Split (innen) Gesamtprojekt Bildungscampus & Wohnbau



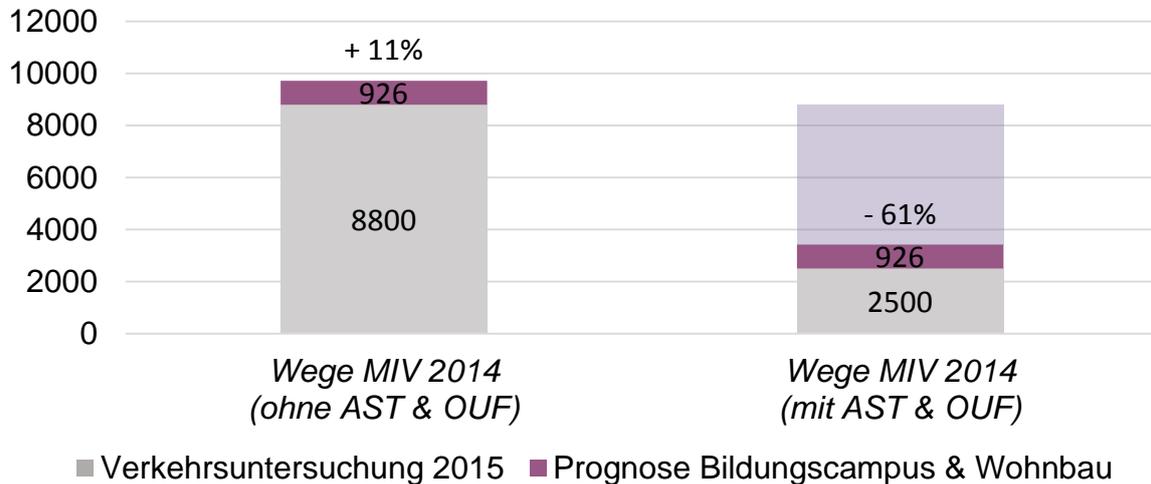
Auswirkung des Autobahnanschlusses inklusive Ortsumfahrung

Mit der Errichtung des Autobahnanschlusses (frühester Fertigstellungstermin 2023) und der damit verbundenen Fertigstellung der Ortsumfahrung (aktuell bis Kreisverkehr Ortszentrum) wird sich laut Verkehrsuntersuchung 2015 ein Großteil des Verkehrsaufkommens von der Pachern Hauptstraße auf die Südumfahrung verlagern. Wie in Abbildung 1 ersichtlich, beträgt die Anzahl der zusätzlichen Fahrten mit dem MIV etwas mehr als 900 und somit ein Plus von 11% im Vergleich zur 2014 durchgeführten Messung in der Pachern Hauptstraße zwischen Gasthaus zur Linde und Gemeindeamt (8.800). In Relation dazu ergab die Verkehrsuntersuchung in diesem Abschnitt eine Verlagerung von ca. 6.300 Fahrten auf die Südumfahrung (Reduktion des MIV auf der Pachern Hauptstraße um 72%). Abbildung 2 zeigt die Auswirkung des Bildungscampus auf den MIV für die Varianten mit und ohne Autobahnabfahrt und Ortsumfahrung (AST & OUF). Mit dem Autobahnanschluss wird die Pachern Hauptstraße zwischen Anschlussstelle und dem östlichen Ende der Ortsumfahrung zur Gemeindestraße. Damit erhöht sich der Gestaltungsspielraum der Gemeinde maßgeblich, wodurch verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. 30er-Beschränkung, Fahrbahnverengungen, Baumallee), Verkehrssicherheitseinrichtungen (Zebrastreifen, Ampeln) oder die Errichtung von Radwegen einfacher möglich werden.



Abbildung 2: Wege pro Tag & Modal Split der zusätzlichen Personen am Standort (an Schultagen)

Verkehrsaufkommen MIV in der Pachern Hauptstraße (Abschnitt: Anschlussstelle Hart bis Kreisverkehr Ortszentrum)



Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung

Aufgrund des Bildungscampus verbessert sich die Ausgangssituation für Verhandlungen zur Aufwertung des öffentlichen Verkehrsangebots. Beispielsweise wird die Erhöhung des Taktes für die bestehenden Buslinien und die Bahn wahrscheinlicher, Züge, die bisher in Hart durchfahren, könnten in Zukunft halten und je nach Einzugsgebiet könnte die Einrichtung neuer oder die Erweiterung bestehender Buslinien forciert werden.

Verkehrskonzept für den Bildungscampus

Aufgrund des geplanten Autobahnanschlusses ändern sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Ortszentrum von Grund auf. Darüber hinaus soll die Stärkung der nachhaltigen Mobilität im Vordergrund stehen, um die Erreichbarkeit des Bildungscampus sowie des Ortszentrums zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal zu gestalten. Aus diesem Grund ist die Erstellung eines Verkehrskonzepts für das Ortszentrum unter Berücksichtigung des Bildungscampus unerlässlich. Dieses könnte im Rahmen der Revision des örtlichen Entwicklungskonzeptes (2020-2023) als Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzepts für Hart bei Graz erarbeitet werden.

Hinweis:

Da die Standortanalyse Bundesschulzentrum Hart bei Graz 2018 sich auf einer anderen Ausgangslage bezieht (Gymnasium, Bildungsanstalt für Elementarpädagogik, Übungskindergarten), wurde die Berechnung in Abstimmung mit verkehrplus Gmbh überarbeitet. Der Übungskindergarten wurde herausgenommen, hinzugekommen sind die Volksschule (nur zusätzliche SchülerInnen berücksichtigt), das HTL-Kolleg (zweijährig, einzügig = 2 Klassen) und der Wohnbau. Die Systematik der Berechnung wurde dabei beibehalten. Die Finanzierung des HTL-Kollegs ist aktuell noch offen, die Verkehrszahlen sind dennoch schon mitberücksichtigt.



EIN BLICK AUF DIE VERKEHRSSITUATION

Quellen:

- IKK ZT GmbH (heute: Trafility GmbH): Auszüge aus dem Bericht zur Verkehrsuntersuchung 2015, der im Rahmen des Vorprojekts Autobahnanschlussstelle Hart bei Graz der ASFINAG erstellt wurde
- verkehrplus GmbH: Standortanalyse Bundesschulzentrum Hart bei Graz 2018