

VERSTÄRKTE NUTZUNG DER CITY-S-BAHN IN WEIZ MACHBARKEITSSTUDIE



Kurzfassung

Mai 2020

Bearbeitung:

Anna-Sophie Klamminger MSc

DI Günther Rettensteiner

Eine ungekürzte Version der Machbarkeitsstudie
finden Sie unter:

weiz.at/Gemeinde/Projekte/Smart_Commuting

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AST = *Anrufsammeltaxi*

FUA = *functional urban area (funktionale Stadtregion)*

JDTV = *jahresdurchschnittlich tägliches Verkehrsaufkommen*

MIV = *Motorisierter Individualverkehr*

ÖV = *Öffentlicher Verkehr*

SAM = *Anrufsammeltaxi der Region Oststeiermark*

WASTI = *Weizer Anrufsammeltaxi*

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

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“ oder als „City-S-Bahn“ bezeichnet.

Die Bevölkerungsgruppen mit dem größten Potenzial für vermehrte Nutzung der S-Bahn sind SchülerInnen und PendlerInnen. Für die Definition der Zielgruppen wurde eine Verkehrsstromanalyse mit Daten aus dem Jahr 2020 herangezogen. Im Bereich der Freizeitnutzung gibt es keine genauen Daten über die aktuelle Nutzung der Bahn. Eine Steigerung der Nutzung in diesem Bereich ist genau wie bei SchülerInnen- und ErwerbspendlerInnen anzustreben.

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

Die 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.

Seit Dezember 2018 fährt die S31 nunmehr stündlich mit Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der Früh und am Nachmittag, unter anderem um den SchülerInnenverkehr 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.

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

Naas

Thannhausen

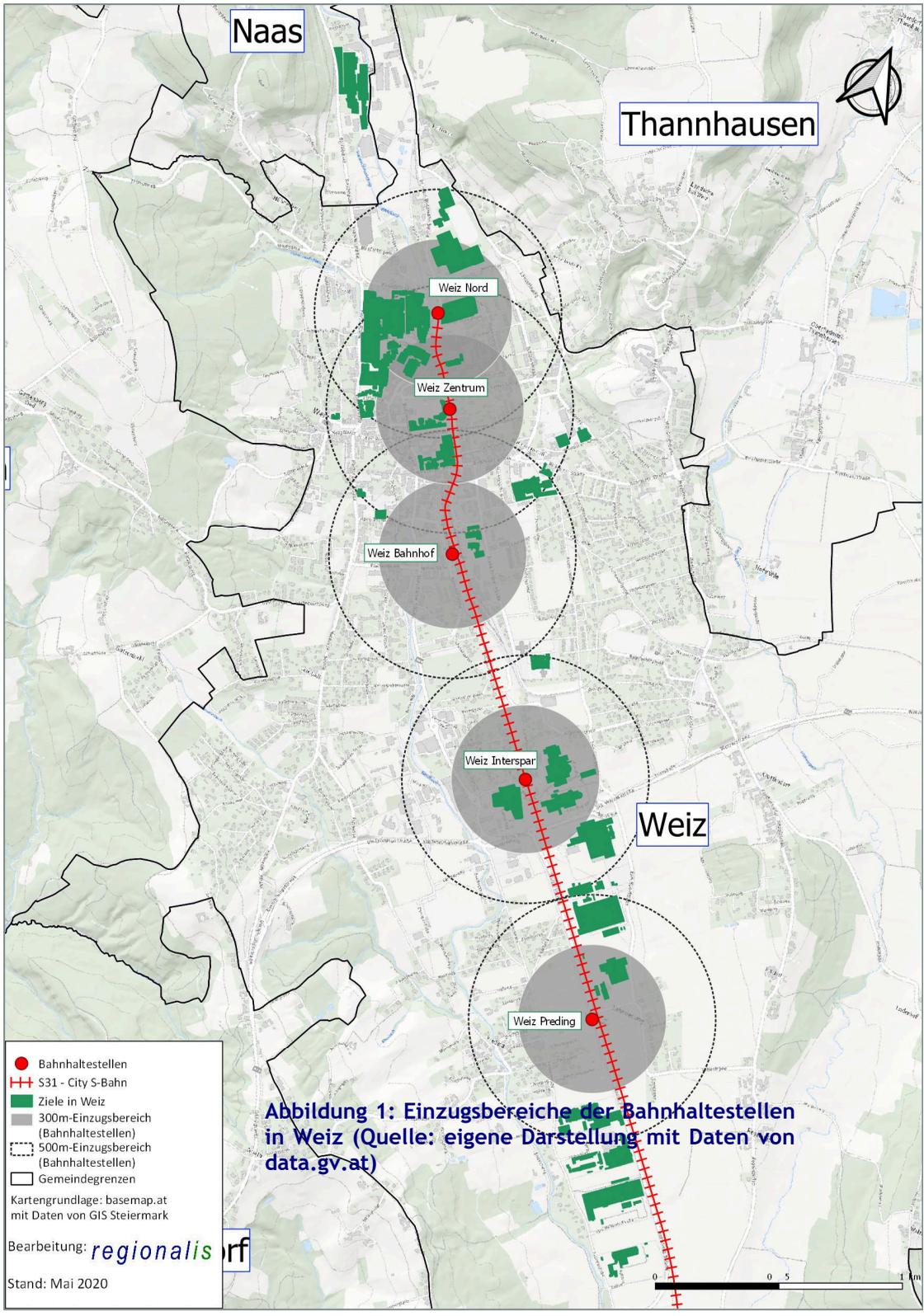
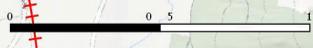


Abbildung 1: Einzugsbereiche der Bahnhofstestellen in Weiz (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

- Bahnhofstestellen
 - +- S31 - City S-Bahn
 - Ziele in Weiz
 - 300m-Einzugsbereich (Bahnhofstestellen)
 - 500m-Einzugsbereich (Bahnhofstestellen)
 - Gemeindegrenzen
- Kartengrundlage: basemap.at mit Daten von GIS Steiermark
- Bearbeitung: regionalis **orf**
- Stand: Mai 2020



2. Marktforschung - Erhebung der Potenziale

Als Grundlage für die Erhebung der Potenziale wurden eine Begehung und eine Befragung der wichtigsten Zielgruppen durchgeführt.

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. Der Vergleich der Erreichbarkeiten bzw. Fahrtdauer aus den Umlandgemeinden im MIV und im ÖV zeigen folgendes Bild: 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 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 Vorteile fördern.

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

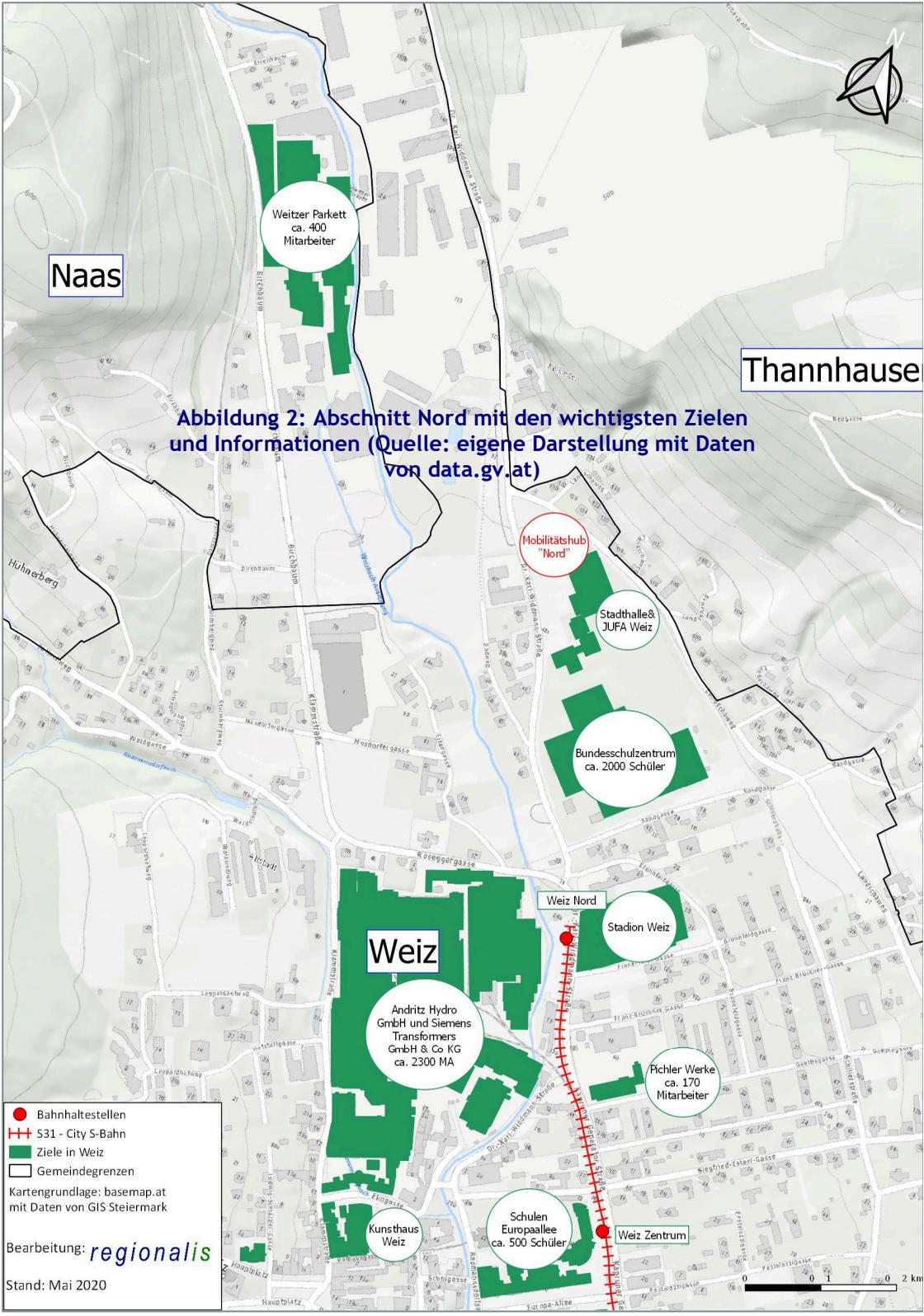
Abschnitt 1: Weiz Nord mit der Endhaltestelle „Weiz Nord“ sowie teilweisem Einzugsgebiet der Haltestelle „Weiz Zentrum“

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

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

Abschnitt 4: Weiz Süd II derzeit ohne Bahnhaltestelle

Die **folgenden Abbildungen** zeigen die wesentlichen Potenziale im Einzugsbereich der Bahnhaltestellen:



Naas

Weitzer Parkett
ca. 400
Mitarbeiter

Thannhausen

Abbildung 2: Abschnitt Nord mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

Mobilitätshub
"Nord"

Stadthalle &
JUFA Weiz

Bundesschulzentrum
ca. 2000 Schüler

Weiz

Weiz Nord

Stadion Weiz

Andritz Hydro
GmbH und Siemens
Transformers
GmbH & Co KG
ca. 2300 MA

Pichler Werke
ca. 170
Mitarbeiter

Schulen
Europaplaee
ca. 500 Schüler

Weiz Zentrum

Kunsthhaus
Weiz

- Bahnhofstestellen
- + + S31 - City S-Bahn
- Ziele in Weiz
- Gemeindegrenzen

Kartengrundlage: basemap.at
mit Daten von GIS Steiermark

Bearbeitung: *regionalis*

Stand: Mai 2020

0 1 2 km

SMART COMMUTING

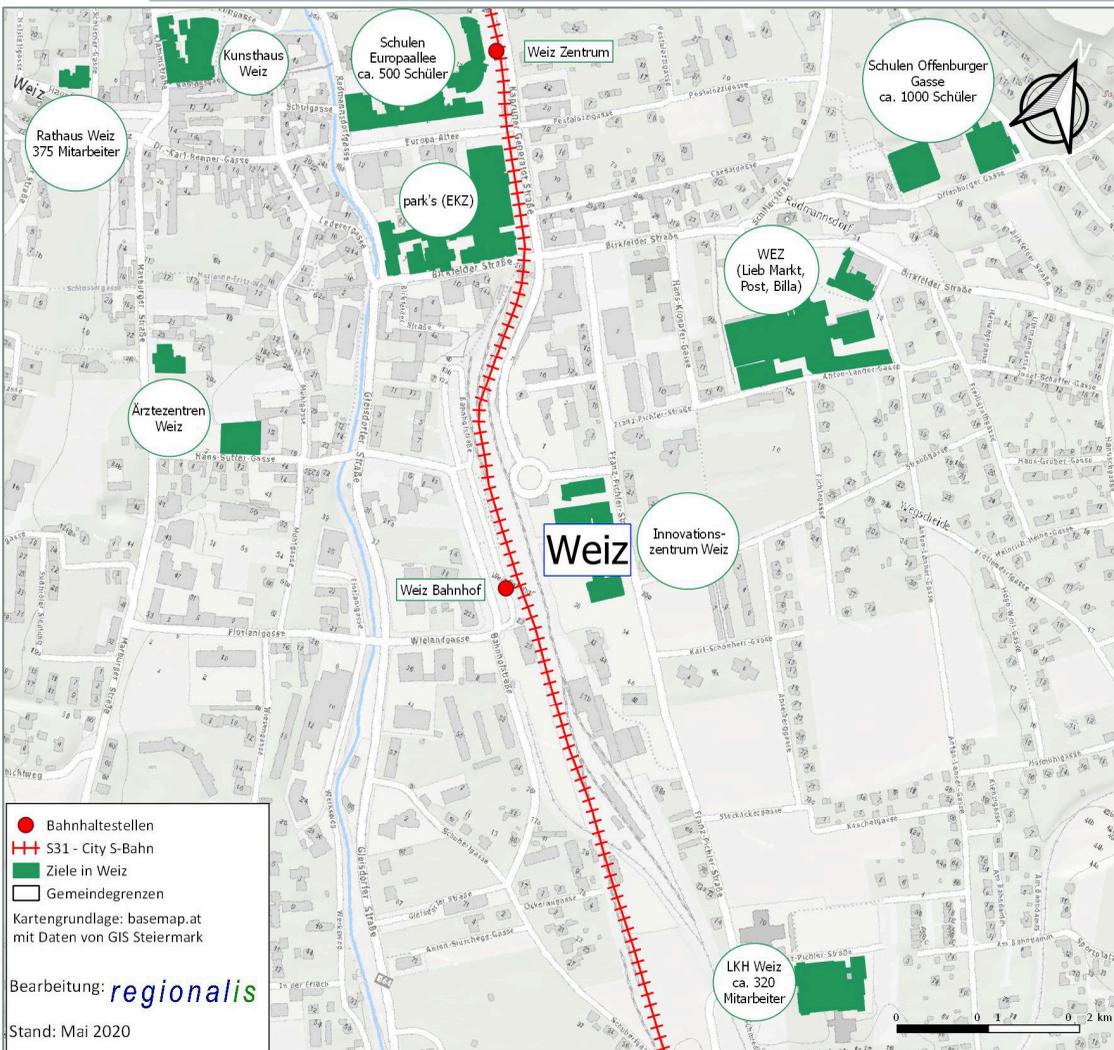


Abbildung 3: Abschnitt Zentrum mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gv.at)

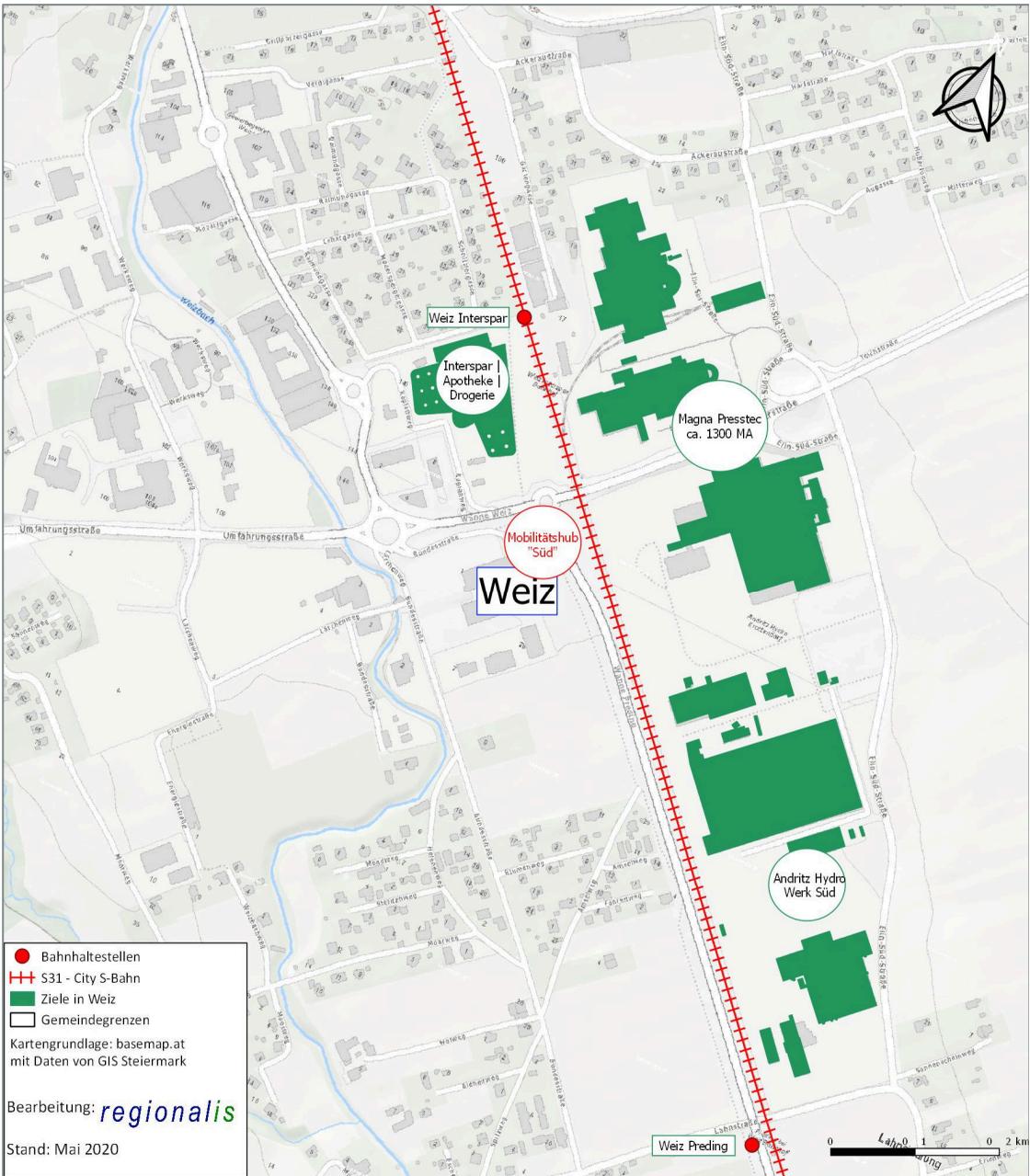


Abbildung 4: Abschnitt Süd I mit den wichtigsten Zielen und Informationen (Quelle: eigene Darstellung mit Daten von data.gy.at)

Vorrangige Potenziale für die Bahn:

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

Zusätzlichen Potenziale für die Bahn:

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.

3. Quantifizierung der Potenziale

Für die SchülerInnen und ErwerbsspendlerInnen 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:

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

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

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

Gesamtpotenzial (PendlerInnen + SchülerInnen):	Gesamtpotenzial	Potenzial ÖV (Bestand)	Potenzial ÖV (Ziel)	Potenzielle Neukunden	Potenzielle Zunahme (Wege/Tag)
Abschnitt Nord	891	430	458	99	198
Abschnitt Zentrum	581	194	236	42	84
Abschnitt Süd I	235	12	47	35	70
Abschnitt Süd II	186	9	37	28	56
				204	408

Tabelle 1: Zusammenfassung des Potenzials bei MitarbeiterInnen und SchülerInnen aus dem Bahnkorridor (Quelle: eigene Darstellung, 2020)

Kurzfristig kann ein Potenzial von ca. 200 Personen oder 400 Fahrten pro Tag eingegrenzt werden, die zusätzlich auf die Bahn verlagert werden könnten.

Weitere mögliche NutzerInnengruppen sind:

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.

Aus der Verkehrserhebung Oberösterreich 2012 sowie aus der Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 kann der Anteil der Wege für **Erledigungen / Freizeitfahrten** pro Tag geschätzt werden. Aus diesen detaillierten Erhebungen ist auch das Potenzial für den öffentlichen Verkehr in Analogie ableitbar. Demnach machen Erledigungs- und Freizeitfahrten im öffentlichen Verkehr in einem Bahnkorridor ca. 20% der PendlerInnenfahrten aus. Damit kommt pro Tag noch ein Potenzial für die Bahn von ca. 55 Personen oder 110 Fahrten pro Tag dazu, die auf die Bahn verlagert werden könnten.

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

Nicht berücksichtigt sind mögliche zusätzliche Fahrten innerhalb von Weiz (Binnenverkehr), wenn in diesem Abschnitt ein 15-Minuten-Takt angeboten werden würde. Für eine Abschätzung des möglichen Verlagerungspotenzials auf die Bahn fehlen verlässliche Grundlagen.

4. Maßnahmenvorschläge

Um die Ziele der Verkehrspolitik der Stadtregion Weiz umzusetzen und die Nachfrage auf der „Stadtbahn Weiz“ weiter zu erhöhen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Errichtung von Umsteigeknoten / Mobilitäts-Hubs

Ein Mobilitätshub vereint mehrere Funktionen in unmittelbarer Verbindung mit einer Haltestelle des hochrangigen öffentlichen Verkehrs und stellt die Verknüpfung mehrerer Verkehrsformen her.

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

Neben dem Mobilitäts-Hub Weiz Nord ist auch ein **Mobilitäts-Hub im Süden von Weiz** sinnvoll. Eine erste Planung sieht eine multifunktionale Nutzung einer Park&Ride-Anlage im Süden von Weiz vor, die sich im Nahbereich der Bahnhaltestelle „Weiz Interspar“ und am Kreuzungspunkt der wichtigsten Nord-Süd und der West-Ost - Straßenachsen befindet.

Verbesserte Fußweg- und Fahrradweg-Anbindung der Haltestellen

FußgängerInnen und RadfahrerInnen sollen 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 und Betrieben ist ein größtmöglicher Effekt zu erzielen.

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

Neue Haltestelle ELIN-Motoren

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 sowie der B64 - Rechberg Straße ist eine Lösung nur mit vergleichsweise hohem Aufwand möglich. Da auch das zu erwartende Potenzial (noch) gering ist, sollte diese Maßnahme erst in eine mittelfristige Planung aufgenommen werden.

Fahrplananpassung für Betriebe

Momentan gibt es - gerade für SchichtarbeiterInnen - noch Probleme mit dem Fahrplan. In der Früh kommen MitarbeiterInnen 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 Nord und St. Ruprecht a.d. Raab

Durch Verdichtung des Taktes auf einen Viertelstundentakt könnte die Zahl der BahnkundInnen deutlich erhöht werden, da für viele die Bahn dadurch präsenter 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 würde diese Maßnahme eine wirkliche Alternative zum eigenen PKW darstellen. Eine weitere Verdichtung des Fahrplanes auf der S31 erfordert allerdings betrieblich die Möglichkeit einer Zugkreuzung am Bahnhof Weiz.

Attraktivere Tarife für einzelne NutzerInnengruppen

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

In diesem Zusammenhang könnte eine 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. Durch die **Integration des WASTI in das Tarifsysteem** des Verbundes (einschließlich einer günstigen Kurzstreckenfahrt) würde bei entsprechender Bewerbung des Angebotes den Einzugsbereich der Bahnhaltestellen deutlich erweitert.

Für NutzerInnen, die nicht täglich mit dem ÖV unterwegs sind, sind Zeitkarten 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 Verkehrsverbände z.B. **günstigere Mehrfahrtenkarten** für Fahrten in der Stadtregion an oder die Gemeinden stützen die Zeitkarten für BewohnerInnen ihrer Gemeinden.

Einrichtung eines „One-Stop-Mobility-Shop“

Ziel dieser Maßnahme ist die Mobilität als Service („MaaS - *mobility as a service*) anzubieten. Die Gemeinden der Stadtregion richten in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Steiermark GmbH und den Verkehrsunternehmen eine Mobilitätszentrale ein, die als analoge Schnittstelle für alle Fragen der nachhaltigen Mobilität dient (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 Maßnahme hat in der Bewertung 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 zur Entwicklung der Radstrategie „Radregion Weiz“. Mit der Gründung dieses Forums sollen Mobilitätsagenden gemeinde- und behördenübergreifend entwickelt und 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.

Nutzung von Mobilitätsmanagement in den Betrieben

Betriebliches Mobilitätsmanagement wird von einigen Stellen angeboten, um Unternehmen dabei zu unterstützen und geeignete Maßnahmen für jedes einzelne zu finden.

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.

Restriktive Parkplatzpolitik im Zentrum von Weiz, beim Bundesschulzentrum und bei den Betrieben

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.

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 vom betrieblichem Mobilitätsmanagement kann auch die Parkraumbewirtschaftung für jedes Unternehmen individuell gestaltet werden.

5. Schlussfolgerungen

Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass ein realistisches Potenzial zur Verlagerung von Fahrten des MIV auf die verlängerte S31 Gleisdorf - Weiz Nord in Höhe von **zusätzlich ca. 650 werktägliche Fahrten existiert** (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“) im Fall eines 15-Minuten-Taktes und deutlichen tariflichen Vergünstigungen für Kurzstreckenfahrten.

Um zusätzliche KundInnen für die Bahn zu erreichen, sollten kurzfristig vor allem Soft-Maßnahmen (Information, Bewusstseinsbildung, tarifliche Maßnahmen, Fahrplananpassungen) umgesetzt werden.

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.

