

# Mobilitätsstrategie Steiermark – Stakeholder Event

Graz, am 19.6.2023  
Helmut Hiess, Andrea Weninger

# Agenda

- 14:00 Uhr **Begrüßung**  
(Landeshauptmann Stv. Anton Lang)
- 14:15 Uhr **Der Weg zu einer Mobilitätsstrategie Steiermark**  
(Andreas Tropper, Amt der Steiermärkischen Landesregierung)
- 14:25 Uhr **Regionale Kooperationen in der Mobilität**  
**Potentiale, Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren am Beispiel Vorarlberg**  
(Martin Reis, Energieinstitut Vorarlberg)
- 15:00 Uhr **Herausforderungen für die Steiermark**  
**Ziele & Handlungsfelder für die Mobilitätsstrategie Steiermark**  
(Andrea Weninger | Helmut Hiess, Rosinak & Partner)
- 15:30 Uhr **Fragen und Diskussion**
- 16:20 Uhr **Wie geht es weiter?** – Zeitplan und weitere Einbindung der relevanten Stakeholder in die Erstellung der Mobilitätsstrategie  
(Alfred Nagelschmied, Amt der Steiermärkischen Landesregierung)
- 16:30 Uhr **Gemeinsamer Ausklang mit Getränken und Snacks**

*Moderation: Andrea Weninger, Helmut Hiess*

# Der Weg zu einer Mobilitätsstrategie Steiermark

---

Dipl.-Ing. Andreas Tropper  
Abteilung Verkehr und Landeshochbau

# Regionale Kooperationen in der Mobilität Potentiale, Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren am Beispiel Vorarlberg

---

Dipl.-Ing. Martin Reis  
Energieinstitut Vorarlberg

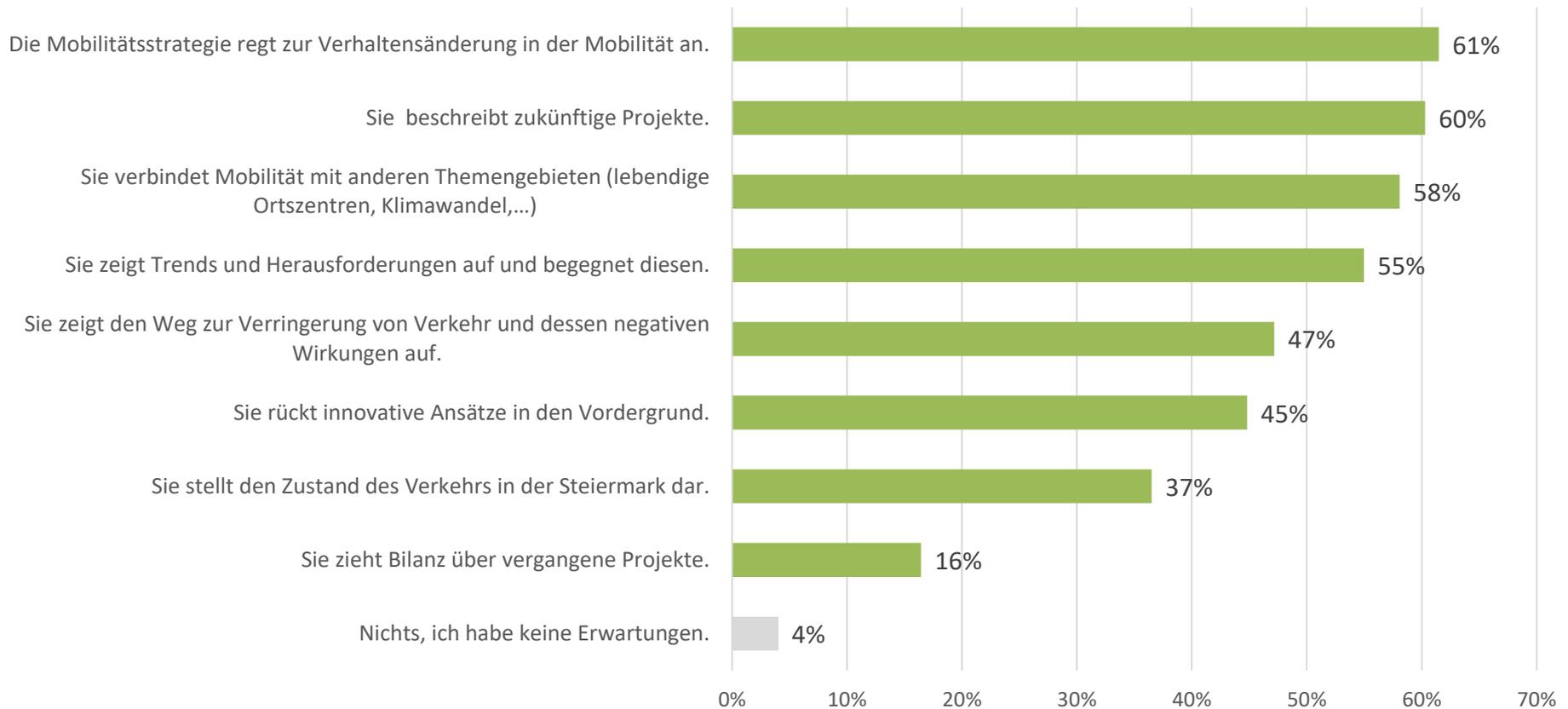
# Mobilitätsstrategie Steiermark

---

Umfrage Bevölkerung

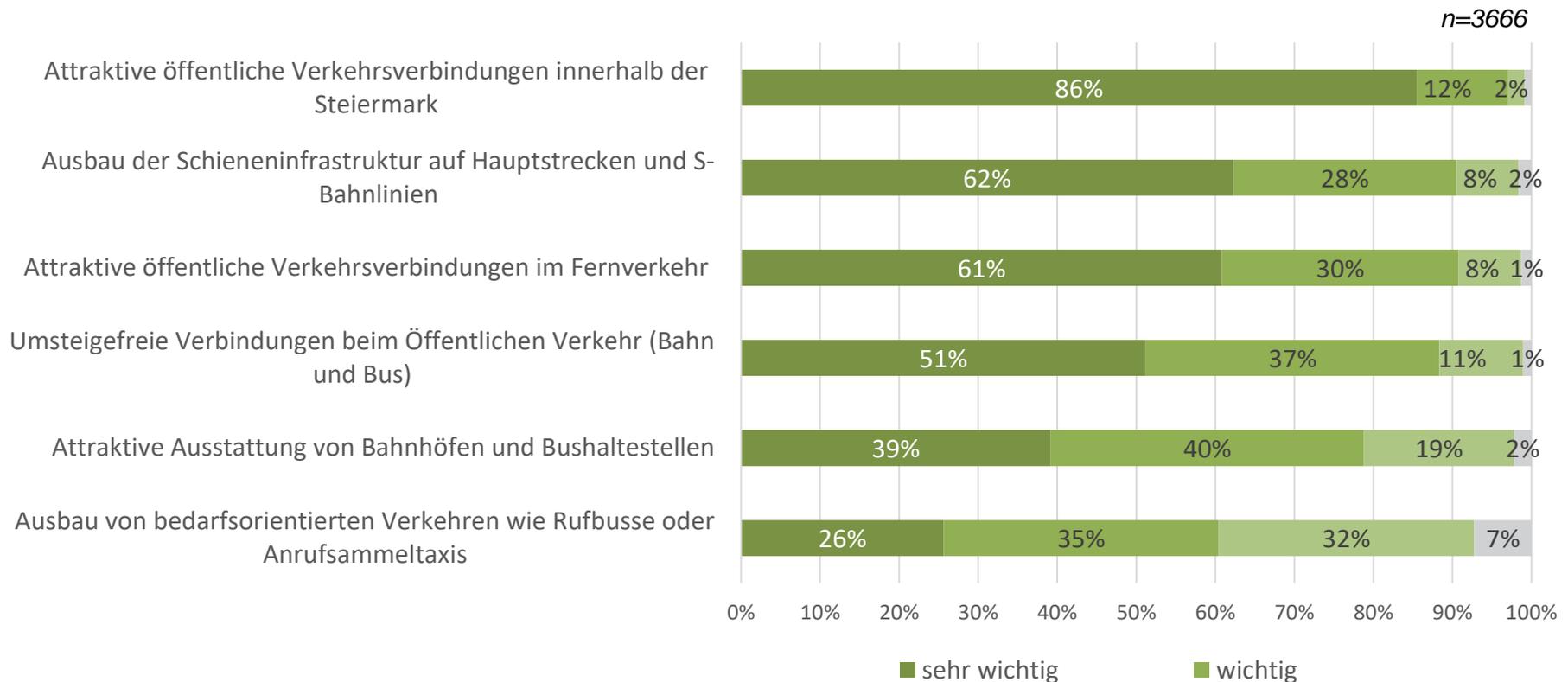
# Erwartungen: Verhaltensänderung am Wichtigsten!

n=3423



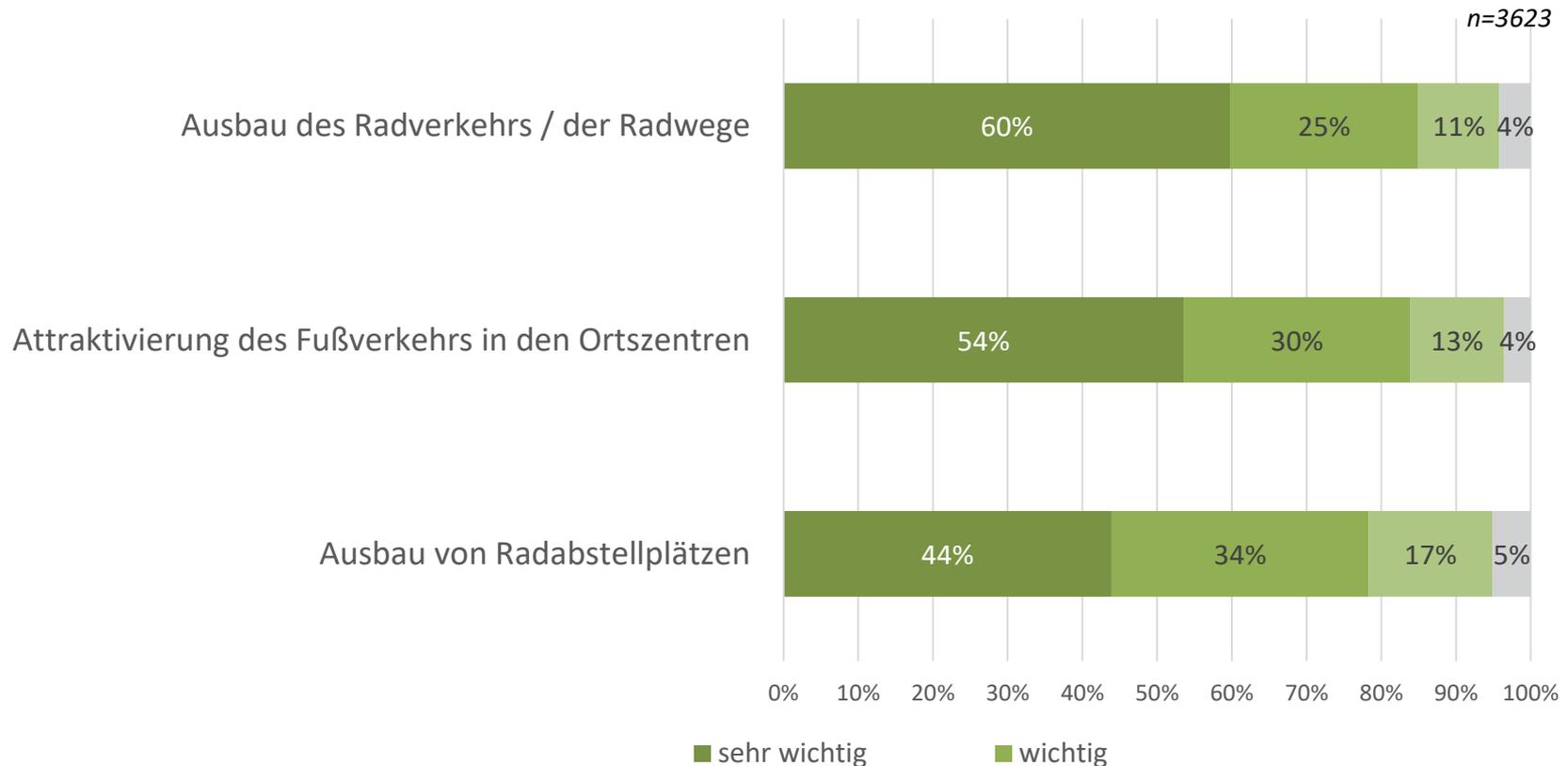
# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

## Öffentlicher Verkehr innerhalb der Steiermark besonders wichtig



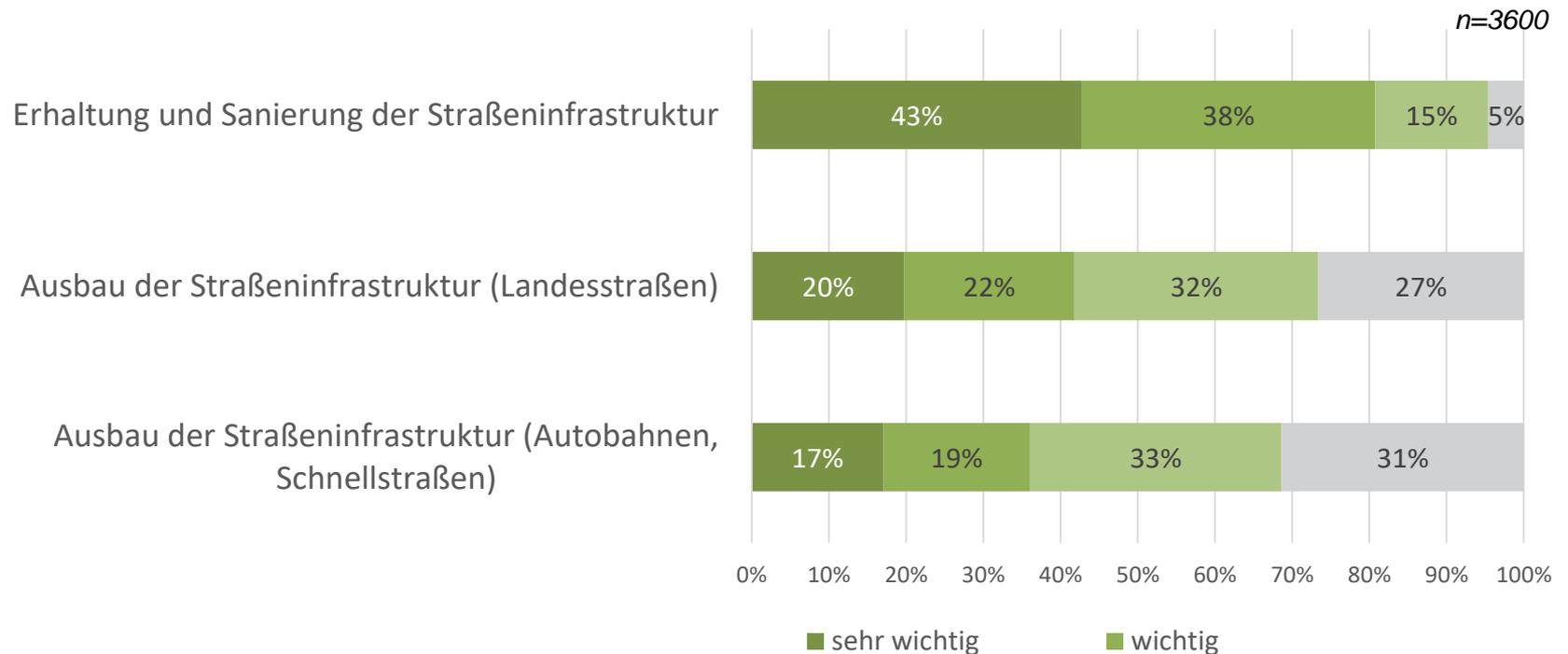
# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

60% halten Ausbau der Radinfrastruktur für sehr wichtig

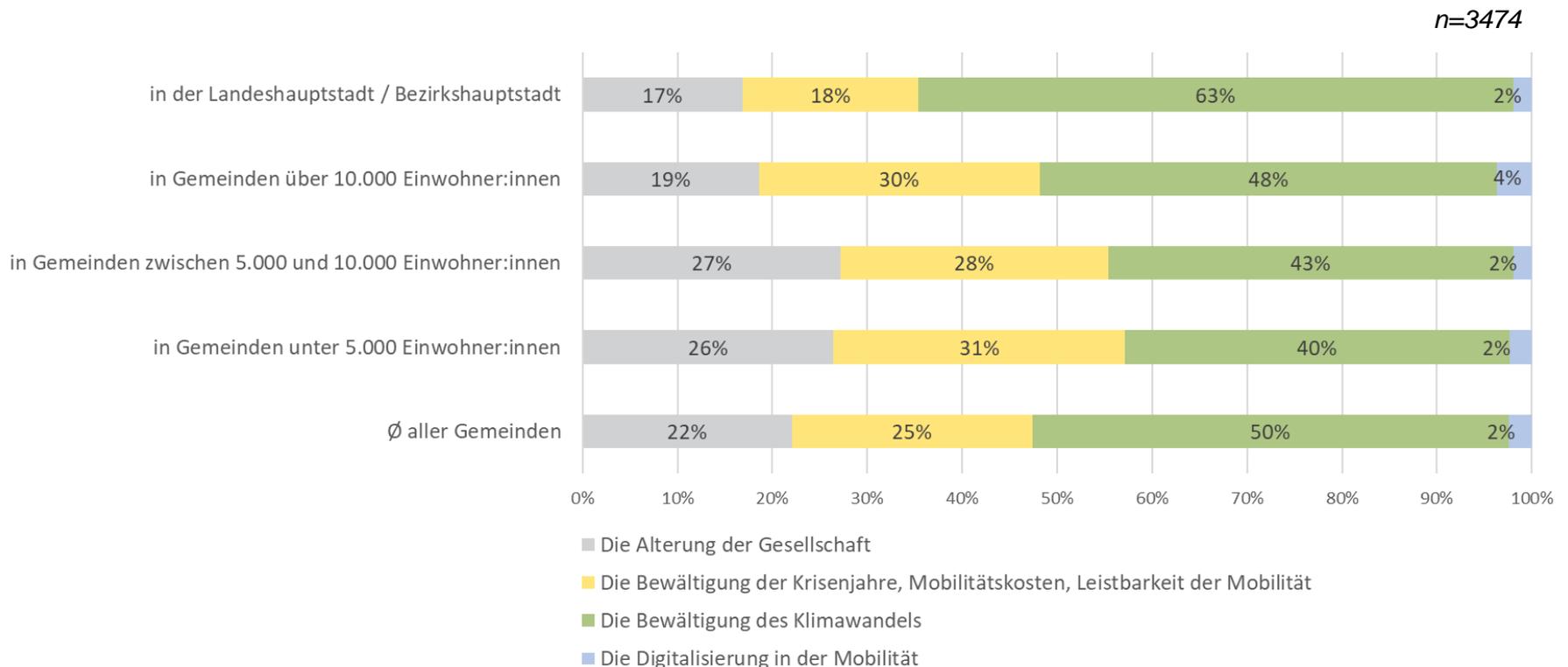


# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

Sanierung von Straßen wichtiger als Aus- und Neubau



# Die größte Herausforderung in der Mobilität der Zukunft ist die Bewältigung der Klimakrise



# Entwicklungstendenzen und Herausforderungen für die Mobilität in der Steiermark

---

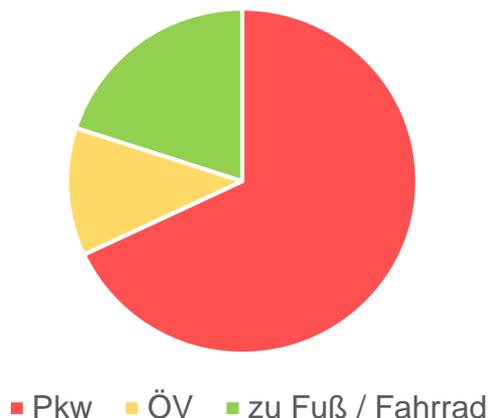
Rückblick & Ausblick

# Rückblick I

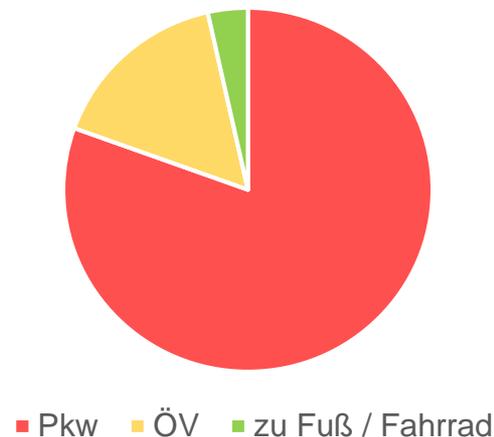
> Das Mobilitätsverhalten der Steirerinnen und Steirer unterscheidet sich kaum vom gesamtösterreichischen Durchschnitt:

- > ca. **2/3 der Wege mit dem Pkw**, 20% zu Fuß und mit dem Rad, 12% mit ÖV
- > ca. **3/4 der Verkehrsleistung mit dem Pkw**, 3,5% zu Fuß und mit dem Rad, 16% mit ÖV

Anteil Wege



Anteil Verkehrsleistung



# Rückblick II

- > Die Wege/Person/Tag und die Wegedauer/Weg/Tag sind relativ konstant, während **Weglängen und Verkehrsmittelwahl** sich dynamisch verändert haben:
  - > Weglängen/Person/Tag 1995-2014: ca. **+50%**
  - > Ca. **-10%** Fußwegeanteil, **+11%** Pkw-Anteil, ÖV-/Radanteil konstant
  - > Verkehrsleistung 1995-2014: **+38%**  
**75%** des Zuwachses mit dem Pkw
  - > Seit 2014: ca. **+8%** im hochrangigen Straßennetz (A+S)
- > **Große Unterschiede zwischen Graz und dem übrigen Land:** in Graz ist nicht der Pkw, sondern der **Radverkehr** auf Kosten des Fußgängerverkehrs gewachsen (1995-2014). Seit 2008 steigt allerdings in Graz der Fußverkehrsanteil wieder kontinuierlich.

Wichtige Ziele des StGVK 2008 wurden weitgehend verfehlt.

# Ausblick: Einflussfaktoren für die künftige Mobilitätsentwicklung



demografische  
Entwicklung



Digitalisierung und nachhaltige  
Konsequenzen der Pandemie



Kostenentwicklung im  
Verkehrssystem im Kontext der  
Energieverfügbarkeit  
und der Klimakrise



technologische Entwicklung  
der Energieproduktion und  
der Antriebssysteme



Klima- und umweltpolitische  
Anforderungen



Entwicklung der Einstellungen  
und des Mobilitätsverhaltens



räumliche Struktur und sozial- und  
verteilungspolitische Versorgungsqualität

# Thesen zur künftigen Entwicklung

Insgesamt ist die Mobilitäts- und Verkehrspolitik mit großen **Ungewissheiten** konfrontiert: Tempo und Umfang technischer Innovationen, Verfügbarkeit und Kosten klimaneutraler Energie, Auswirkungen der Digitalisierung, Einstellungen und Mobilitätsverhalten.

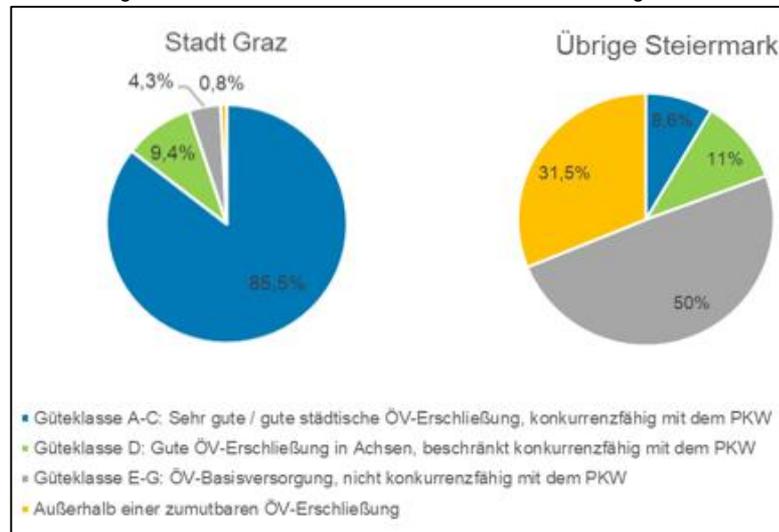
## Thesen:

- > Die **durchschnittlichen täglichen Weglängen** werden eher **nicht mehr oder langsamer zunehmen** als in der Vergangenheit. Ursachen: Demografie, Fahrzeug- und Energiekosten.
- > Das **Pkw-Wegeaufkommen** wird eher **nicht mehr weiter steigen oder sogar moderat zurückgehen**, die **Nachfrage im ÖV und im Radverkehr** dürfte weiter **zunehmen**. Ursachen: Demografie, Fahrzeug- und Energiekosten, Digitalisierung, klimabewusstes Mobilitätsverhalten.
- > Die **Nicht-Routine-Wege** (Freizeit, Besuche, Erledigungen) werden auf Kosten von Arbeits-, Dienst- und Einkaufswegen **stark wachsen**. Ursachen: Demografie, Digitalisierung
- > Die **Flexibilität** bei der Wahl des Antrittszeitpunkts des Weges, bei der Verkehrsmittelwahl und bei der Routenwahl wird **stark zunehmen**. Ursachen: Demografie, Digitalisierung.
- > Die **Motorisierung** nähert sich ihrem **Plafond**. Ursachen: Fahrzeug- und Energiekosten, bestehende hohe Motorisierung, klimabewusstes Mobilitätsverhalten

# Zentrale Herausforderungen

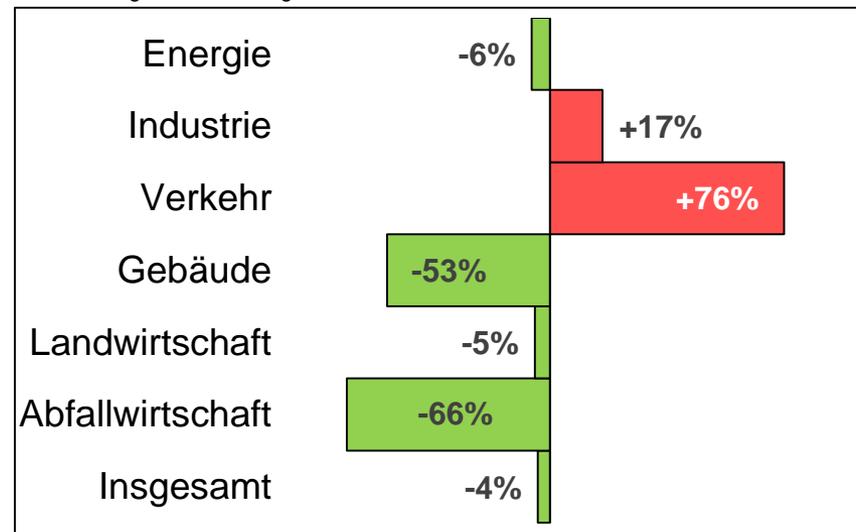
- > Die zentrale Herausforderung ist die Transformation zu einem **klimaneutralen Verkehrssystem bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeiten** für alle Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum.

Bevölkerung in ÖV-Güteklassen in der Stadt Graz und in der übrigen Steiermark



Quelle: ÖROK (2023): ÖV-Güteklassen in Österreich; eigene Auswertung

Veränderung der Treibhausgasemission in der Steiermark 1990-2019



Quelle: Umweltbundesamt (2022): Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990-2019

- > Eine weitere Herausforderung sind die **regionalen Unterschiede** in der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage und der damit verbundenen Bedarfe, vor allem zwischen dem Steirischen Zentralraum und den übrigen Regionen.

# Schlussfolgerungen

- > **Kapazitätserweiterungen im Straßennetz** sind **kein Thema mehr** – Priorität ist **Erhaltung, Verkehrssicherheit und Neugestaltung** der Straßenräume in den Siedlungsgebieten.
- > Der **öffentliche Verkehr an den Hauptachsen** und im **Steirischen Zentralraum** braucht **ausreichend Kapazitäten und Qualitäten** (Personen- und Güterverkehr).
- > Die Erreichbarkeit im ländlichen Raum muss durch **leistbare Mobilität mit dem Pkw und durch flexible Bedarfsverkehre** für nichtmotorisierte Personen gesichert und verbessert werden: soll es dafür **„Mindeststandards“** geben?
- > **Radverkehr ist flächendeckend als Alternative für kürzere Wege** zu forcieren.
- > Die **Transformation zu einer klimaneutralen Mobilität** muss in Ergänzung zu den Marktmechanismen durch die **öffentliche Hand unterstützt werden.**

# Einbettung in die übergeordneten Zielvorgaben

---

# Einbettung der Steiermark in internationale & nationale Zielvorgaben



- > Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 (EU-Klimagesetz)
- > Klimaneutralität bis 2050
- > **Reduktion der Treibhausgase im Verkehr um 90% bis 2050**
- > **Ausstieg aus Verbrennungsmotoren mit fossilen Energieträgern bis 2035 für Pkw**



- > **Klimaneutralität bis 2040** (Regierungsprogramm)
- > Abdeckung des nationalen Gesamtstromverbrauchs bilanziell zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern bis 2030
- > **Reduktion der Treibhausgasemissionen** in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels (inklusive Verkehr ohne Flugverkehr) um **48% bis 2030 gegenüber 2005**

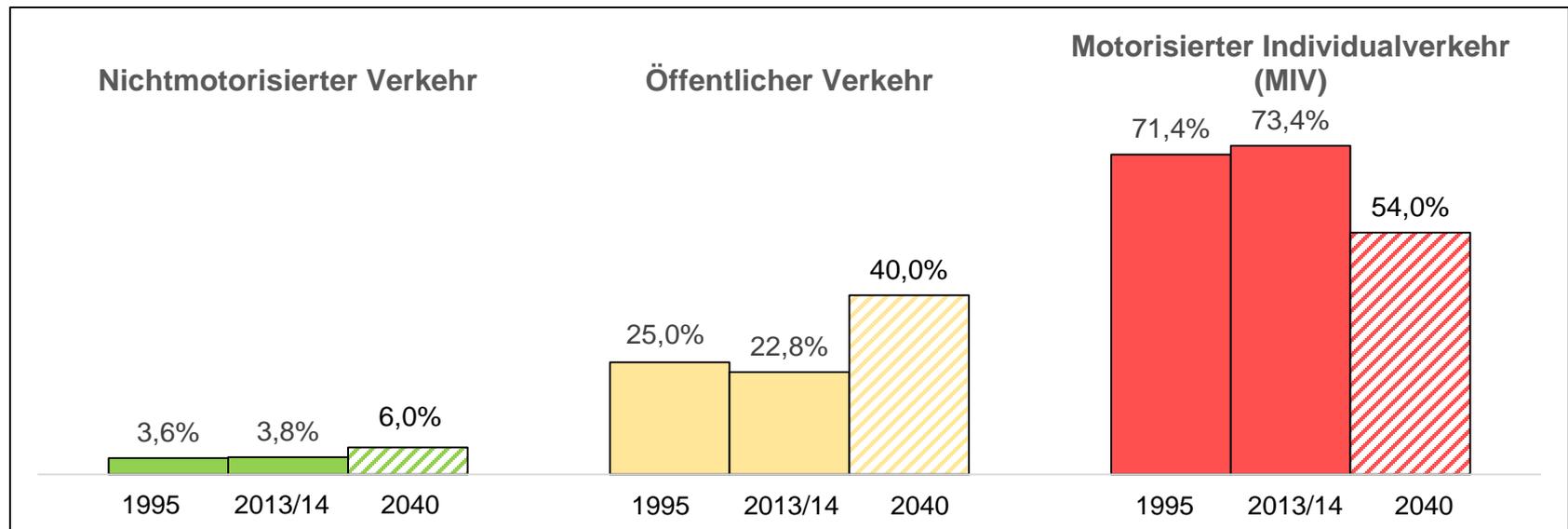
# Einbettung der Steiermark in nationale Zielvorgaben – Mobilitätsmasterplan 2030

- > Nutzung **erneuerbarer Energieträger** im Verkehrssektor mit **100%** bilanzieller Herkunft **aus Österreich**. **Das maximale Produktionspotenzial für erneuerbare Energie** für das Verkehrssystem wird mit **ca. 109 Petajoule bis 2040 abgeschätzt** (UBA 2021).
- > **Reduktion des Endenergieverbrauchs im Verkehrssystem** (ohne Flugverkehr) von 380 Petajoule auf 109 Petajoule bis 2040.
- > Reduktion der Treibhausgasemissionen von ca. 24 Mio. Tonnen (2019) auf nahezu 0 bis 2040.
- > Konstante Personenverkehrsleistung trotz Bevölkerungswachstum durch leichte Reduktion der Verkehrsleistung/Person/Tag von 13,8 km auf 12,3 km (ca. minus 10%).
- > **Entkoppelung von Verkehrsleistungswachstum vom Wirtschaftswachstum** im Güterverkehr: +10% Güterverkehrsleistung bei +40% Wirtschaftswachstum.
- > Deutliche Erhöhung der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der Bahn

 Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

# Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 – Verkehrsmittelaufteilung nach Verkehrsleistung im PV

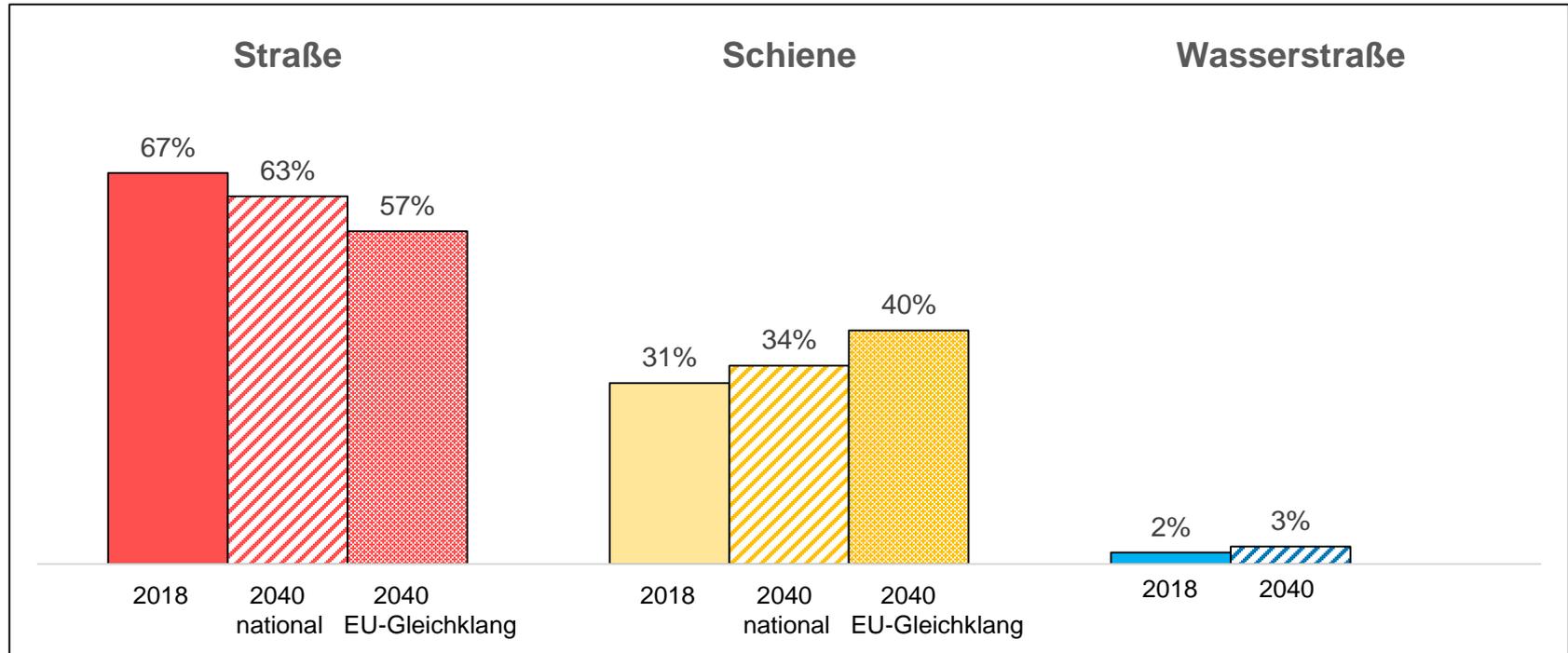
Zur Erreichung der Klimaneutralität bei Herkunft der Antriebsenergie aus erneuerbaren Energieträgern aus Österreich ist eine starke Erhöhung des Anteils der Verkehrsleistung **im ÖV** erforderlich: **+75% bis 2040**. Im **MIV** muss die Verkehrsleistung **um ca. 25% abnehmen**.



BMWV (1999): Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte; BMVIT (2016): Österreich unterwegs; BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

# Ziele zum Mobilitätsmasterplan Verkehr – Güterverkehr

Bei einem Güterverkehrswachstum um 10% bis 2040 müsste die **Schiene-transportleistung um 60% zunehmen**, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 erreichen zu können.



Quelle: BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

# Der Weg zur Klimaneutralität im Verkehr bis 2040 – der Beitrag des Landes Steiermark

Die **Handlungsmöglichkeiten des Landes** konzentrieren sich auf die

- > **Unterstützung des Bundes bei der technologischen Transformation:**
  - > ... bei der Elektrifizierung des Verkehrssystems
  - > ... bei der Entwicklung und Umsetzung von Innovationen
  
- > **Die Nutzung der Handlungsfelder im eigenen Wirkungsbereich zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, das sind Maßnahmen zur ...**
  - > ... Verbesserung der Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr
  - > ... Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote inklusive Mikro-ÖV
  - > ... Maßnahmen zur Unterstützung multi- und intermodaler Mobilität
  - > ... Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung

# Mobilitätsstrategie Steiermark

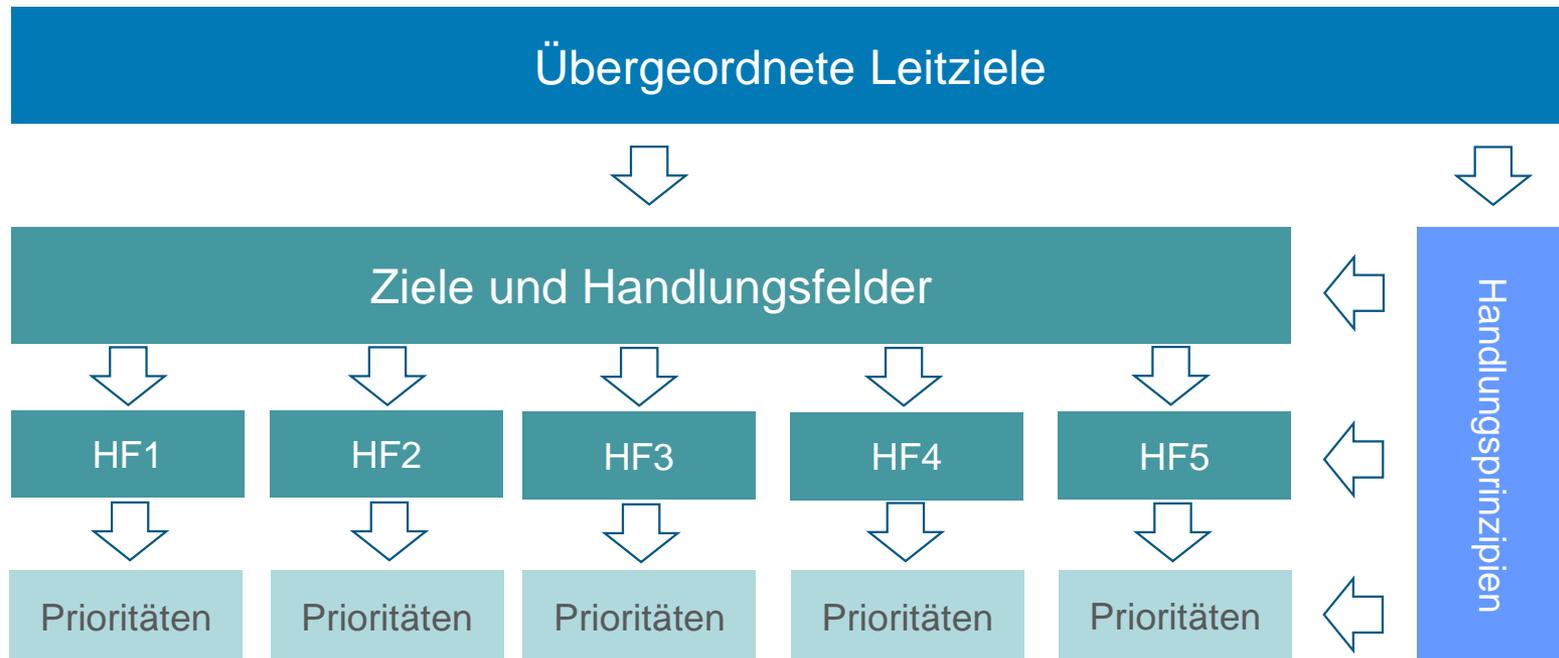
---

Leitziele, Ziele und Handlungsprinzipien

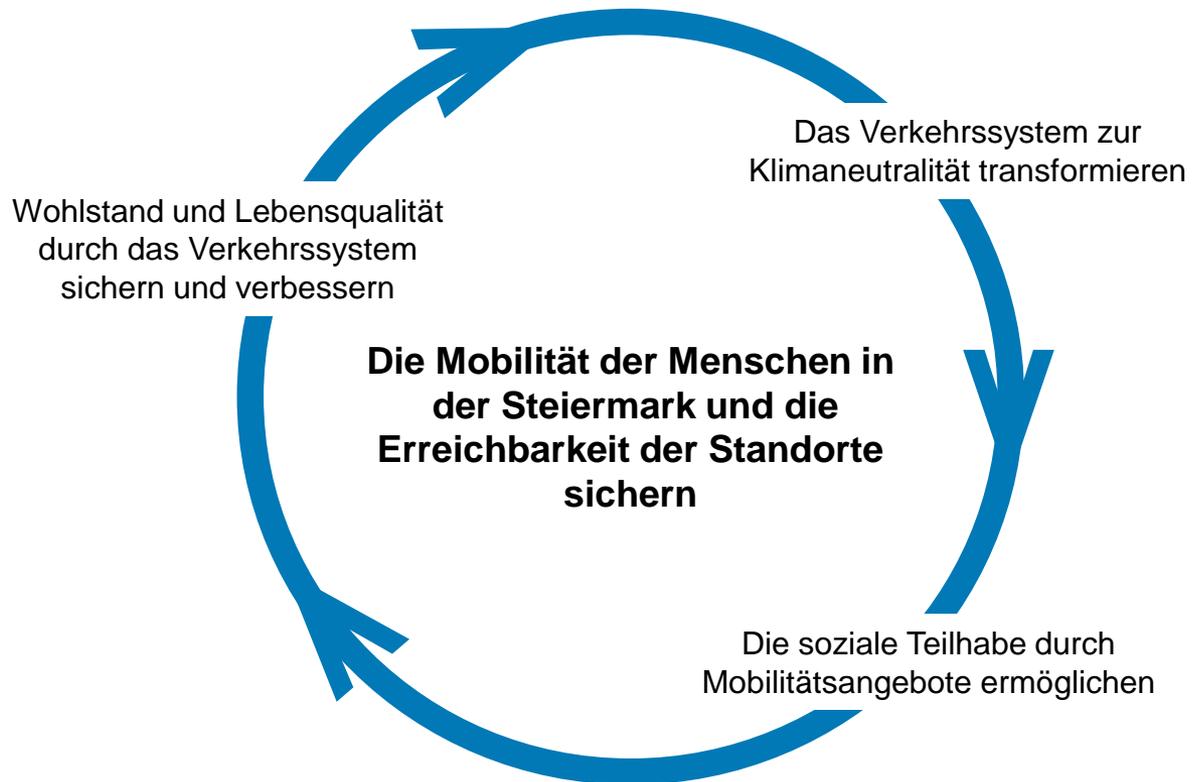
# Rückblick 2008-2022: Verkehrspolitisches Leitbild GVK 2008+



# Systematik für die neue Mobilitätsstrategie Steiermark



# Leitziele der Mobilitätsstrategie Steiermark



# Ziele der Mobilitätsstrategie Steiermark



# Ziele der Mobilitätsstrategie Steiermark – ein Beispiel

Den Anteil der MIV-Wege reduzieren und den Anteil klimaneutraler Fahrzeuge erhöhen

Straßenerhaltung vor Straßenneu- und -ausbau setzen

Steigerung des Anteils und der Anzahl an E-Fahrzeugen

Neue Straßen nur mehr in Kombination mit Rückbau und Neugestaltung im Bestand (Ortskerne) errichten

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Verstärkte Einbeziehung des Fuß- und Radverkehrs in die Landesstraßenplanung

Steigerung der Anzahl intermodaler Schnittstellen mit Elektromobilität

Begegnungszonen und 30er-Zonen auf Landes- und Gemeindestraßen in Ortszentren/-kernen umsetzen/ermöglichen

Stärkung des Bewusstseins für E-Mobilität

Konsequenzen neuer Technologien einschätzen und Rahmenbedingungen mitgestalten (z.B. automatisiertes Fahren, KI)

Gesetzliche Regelungen und Richtlinien an die Herausforderungen eines klimaneutralen und klimawandelangepassten Verkehrssystems orientieren

# Anpassungsbedarf, beispielweise ...

- > von Richtlinien und Gesetzen

  - ... StVO

  - ... RL Geschwindigkeitsharmonisierung in der Steiermark (2007)

  - ... Planungshandbüchern/Leitlinien

- > von Verkehrsprognosen, alleine schon aufgrund der Bevölkerungsentwicklung

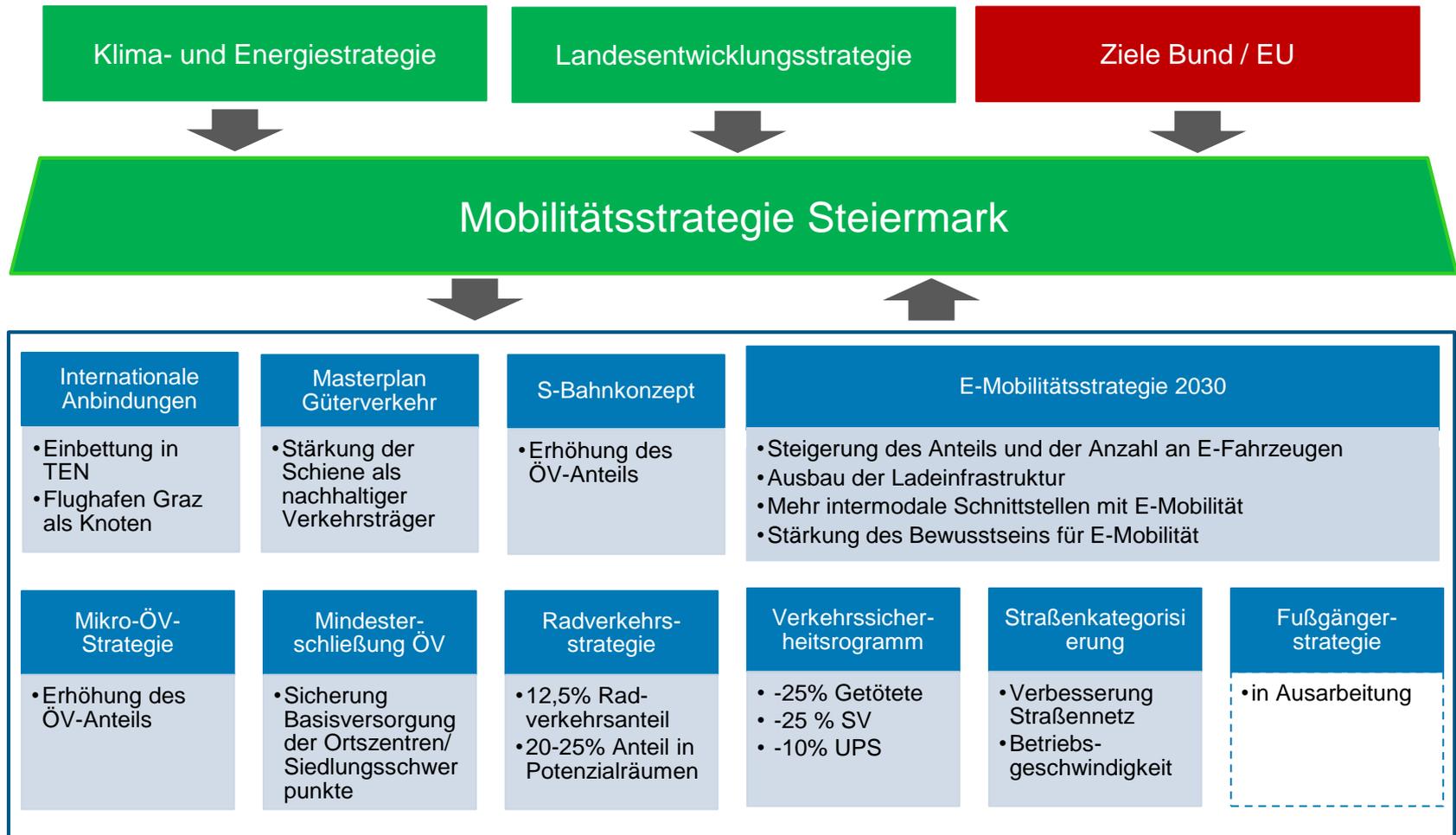
- > von Bemessungskriterien z.B. für Leistungsfähigkeitsnachweise

- > Umsetzungsgeschwindigkeiten erhöhen

# Anpassungsbedarf, beispielsweise ...



# Die Mobilitätsstrategie als Dach für Teilstrategien und Konzepte



# Handlungsprinzipien der Mobilitätsstrategie Steiermark (Vorschlag)

## Handlungsprinzipien

### Vernetztes und systemisches Denken, Planen und Handeln stärken

- Sektorübergreifende Sichtweise
- Verkehrsträgerübergreifende Sichtweise
- Wirkungsorientierte Planung, Evaluierung und Adaptierung
- Gemeinden bei der Erstellung von Gemeindeflexibilitätskonzepten unterstützen

### Kooperatives sowie transparentes Planen und Handeln umsetzen

- Ressort- und abteilungsübergreifende Planung
- Einbeziehung der Regionen und Gemeinden
- Einbeziehung von Interessenvertretungen und BürgerInnen

### Eigenverantwortliches Handeln der VerkehrsteilnehmerInnen unterstützen

- Bereitstellung von Information als Hilfestellung für die Wahl des Wegezeitpunkts, der Verkehrsmittelwahl und der Routenwahl
- Mobility as a Service weiterentwickeln

# Fragen & Diskussion

# Weiteres Vorgehen

Alfred Nagelschmied

- > Festlegung der Ziele und Handlungsfelder 06/07 2023
- > Ausarbeitung und Diskussion von Maßnahmen ab 07/2023
- > Fertigstellung der Mobilitätsstrategie Steiermark Ende 2023/Anfang 2024

Weitere Einbindung der Stakeholder:

- > Rückmeldungen werden über [mobilitaetsstrategie@stmk.gv.at](mailto:mobilitaetsstrategie@stmk.gv.at) jederzeit gerne entgegengenommen.

# Weitere Information

- > Die Präsentation dieser Veranstaltung,
- > die detaillierten Ergebnisse zur Umfrage zur Mobilitätsstrategie,
- > ergänzende Ergebnisse zu den Trends, Herausforderungen für die Mobilität,
- > weitere relevante Dokumente zur Erstellung der Mobilitätsstrategie
- > sowie eine Feedbackmöglichkeit

finden Sie am Verkehrsserver des Landes Steiermark unter [Mobilitätsstrategie Steiermark](#)

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme und Ihre Beiträge zur Erstellung der Mobilitätsstrategie Steiermark**