

# Workshop

## Mobilitätsstrategie Steiermark – Ausgangslage, Leitbild, Grundsätze, Ziele

Graz, am 5.6.2023  
Helmut Hiess, Andrea Weninger

# Agenda

- 13:00 Begrüßung (*Andreas Tropper*)
- 13:05 Vorstellungsrunde, Agenda (*Andrea Weninger*)
- 13:15 Entwicklungstendenzen und Herausforderungen für die Mobilität in der Steiermark (*Andrea Weninger*)
- 13:45 Schlussfolgerungen für die Mobilitätsstrategie (*Andrea Weninger*)
- 13:50 Strukturkonzept, Leitbild, Grundsätze und Ziele für die Mobilitätsstrategie Steiermark – ein Vorschlag (*Helmut Hiess*)
- 14:10 *20' Pause*
- 14:30 Workshops an den Arbeitstischen: Leitbild, Grundsätze und Ziele
- 15:45 Blitzlichter aus den Gruppen
- 16:10 Schlussfolgerungen, weiteres Vorgehen (*Alfred Nagelschmied*)
- 16:30 Ende

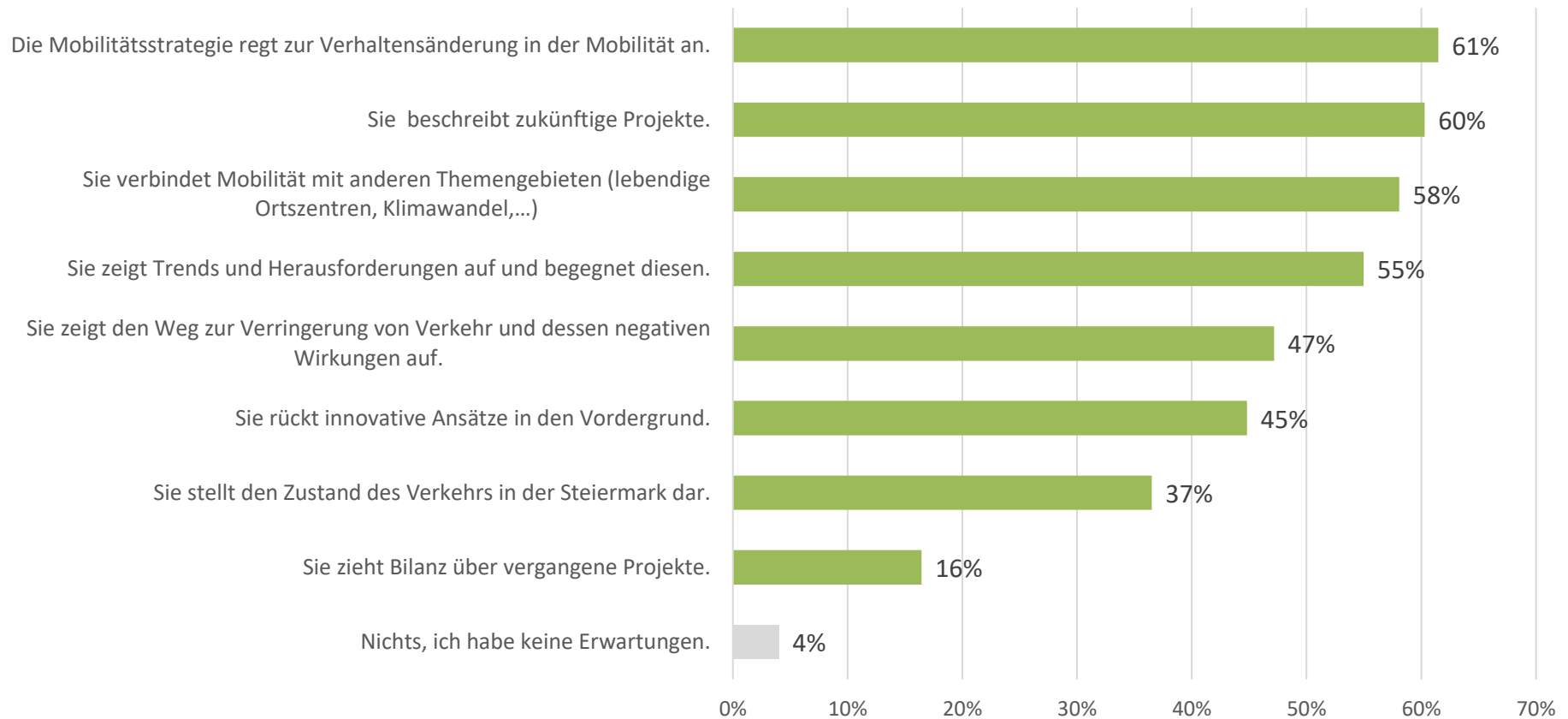
*Moderation: Andrea Weninger, Helmut Hiess*

# Umfrage zur Mobilitätsstrategie Steiermark

---

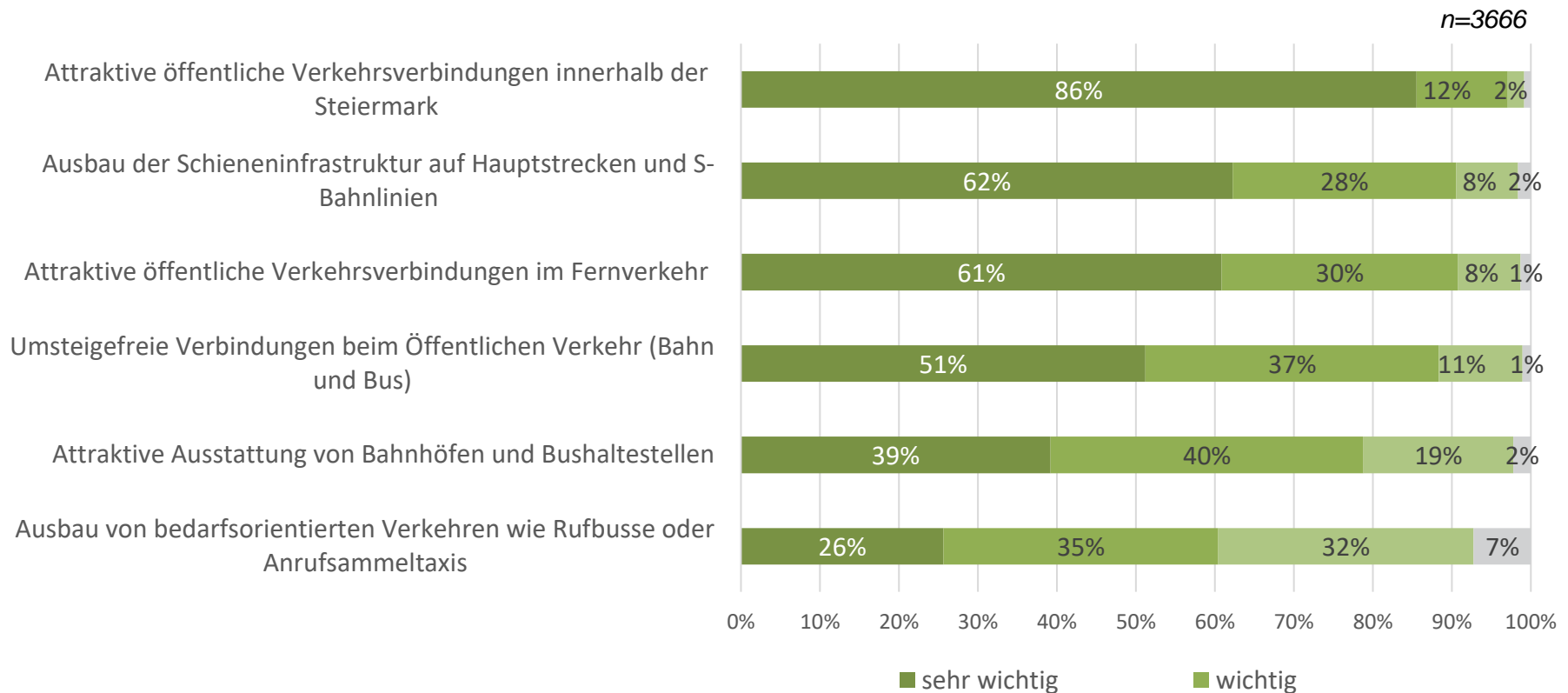
# Erwartungen: Verhaltensänderung am Wichtigsten!

n=3423



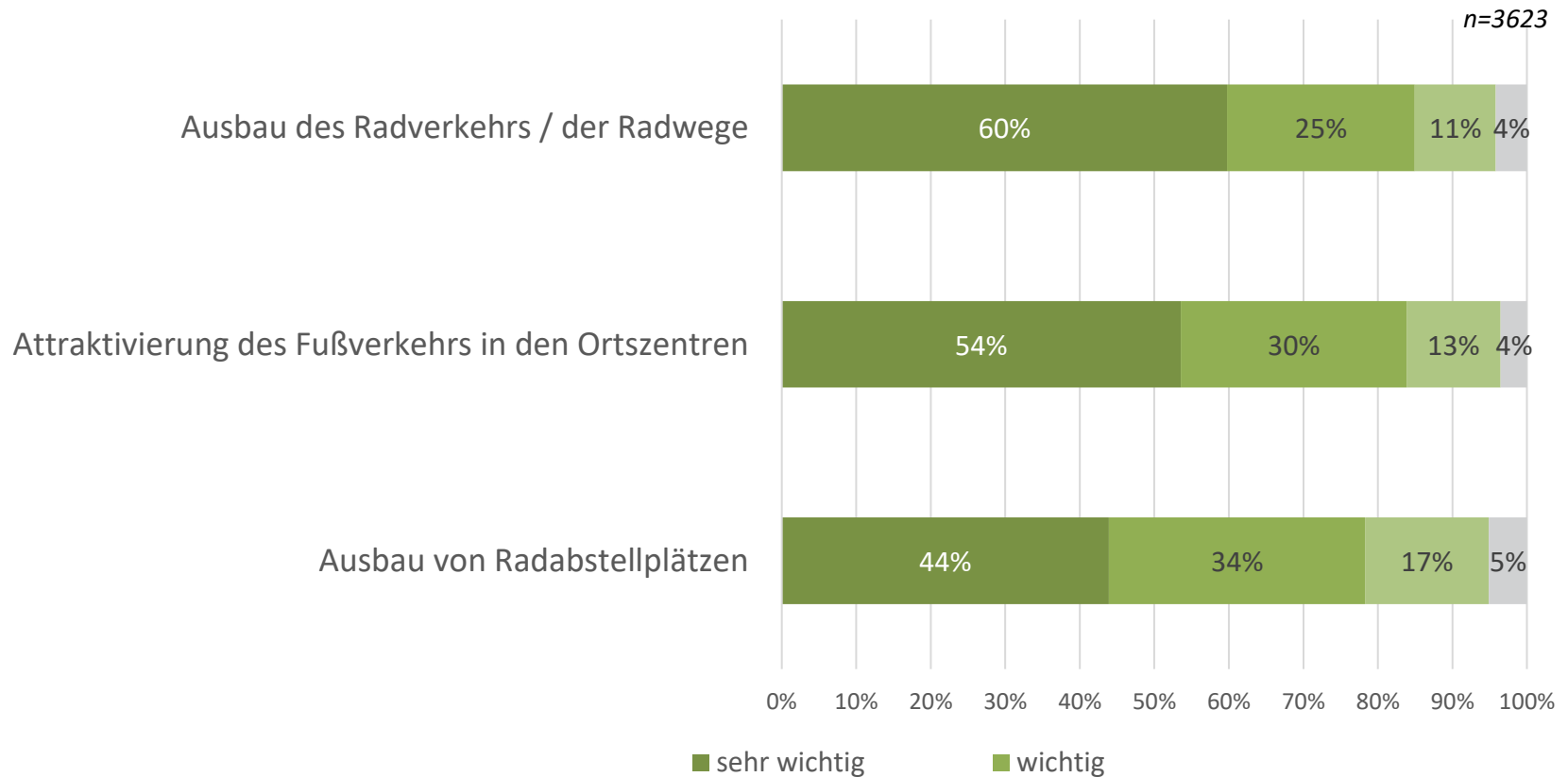
# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

## Öffentlicher Verkehr innerhalb der Steiermark besonders wichtig



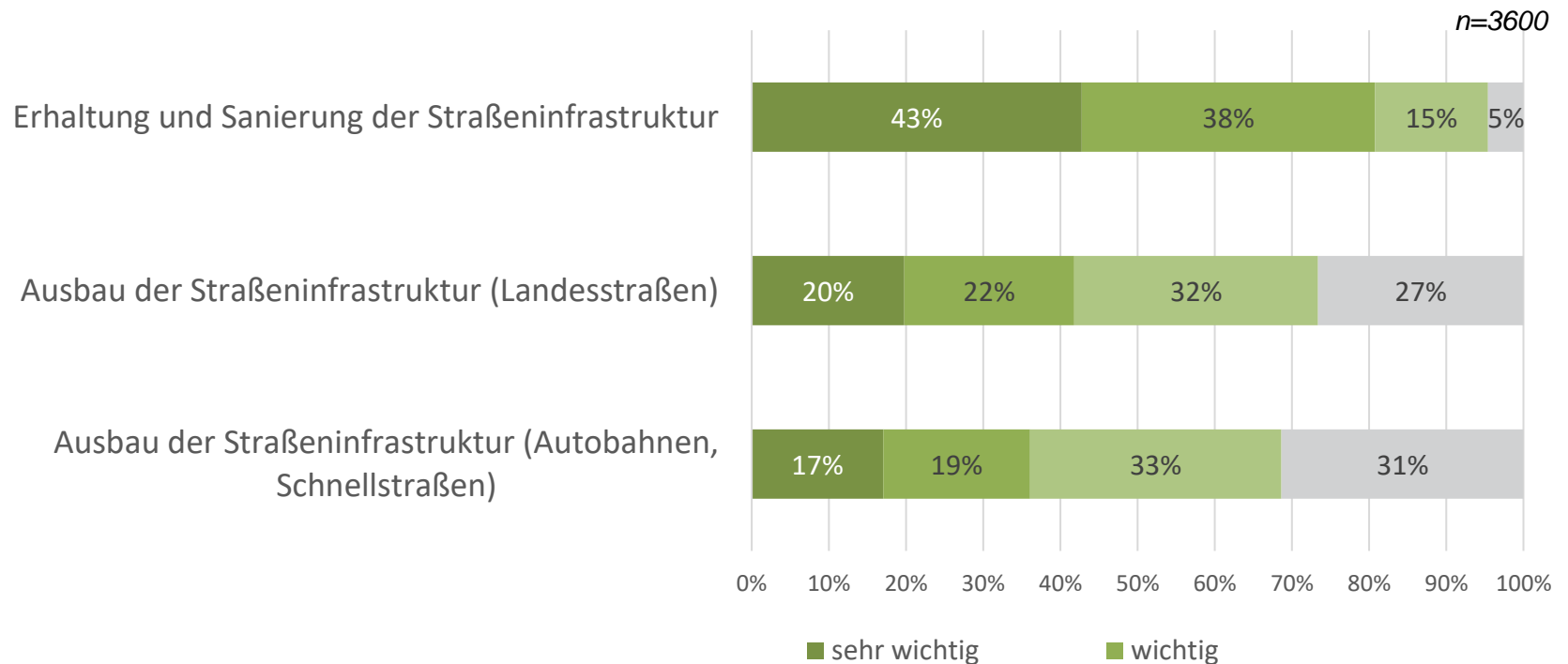
# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

60% halten Ausbau der Radinfrastruktur für sehr wichtig

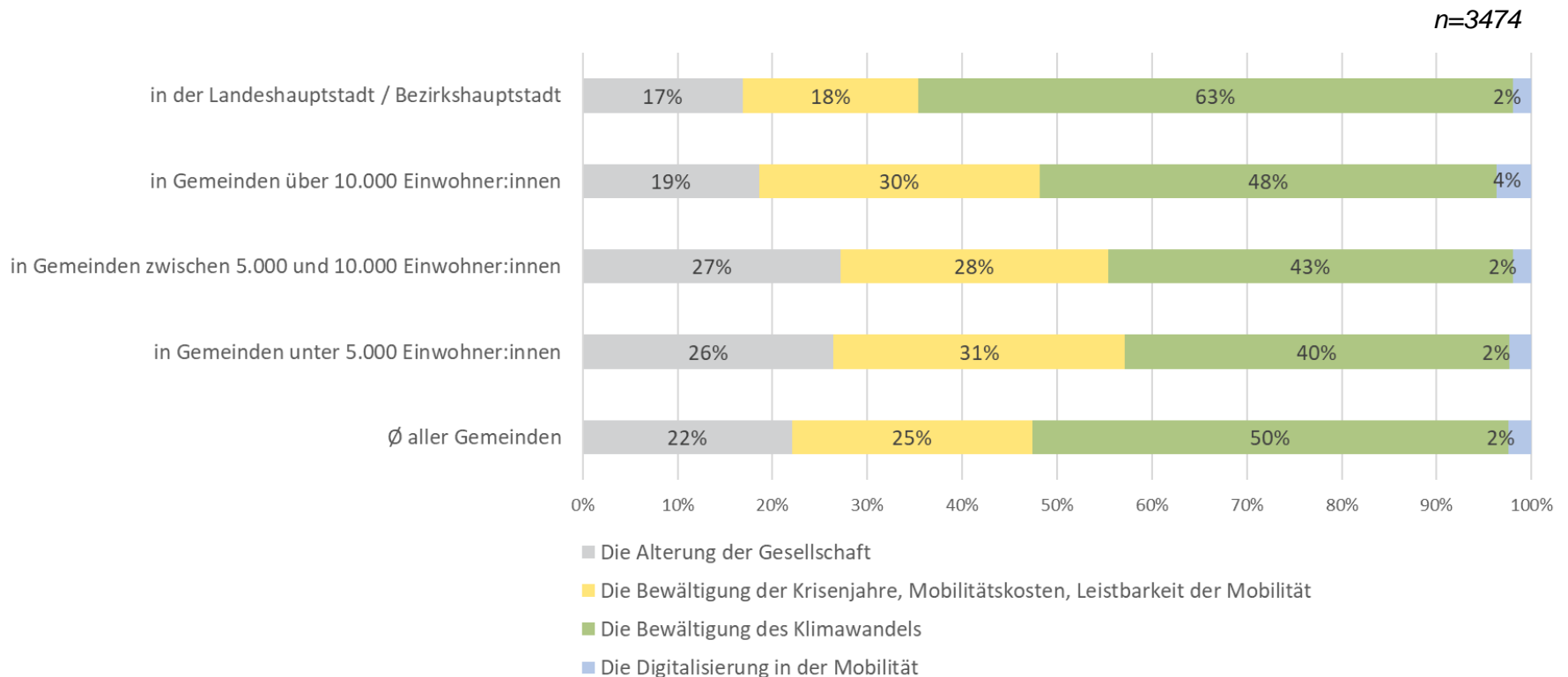


# Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie?

Sanierung von Straßen wichtiger als Aus- und Neubau



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





# Rückblick

---

Workshop mit der Abteilung A16

# Rückblick: Zentrale Themen der Abteilung Verkehr und Landeshochbau



# Entwicklungstendenzen und Herausforderungen für die Mobilität in der Steiermark

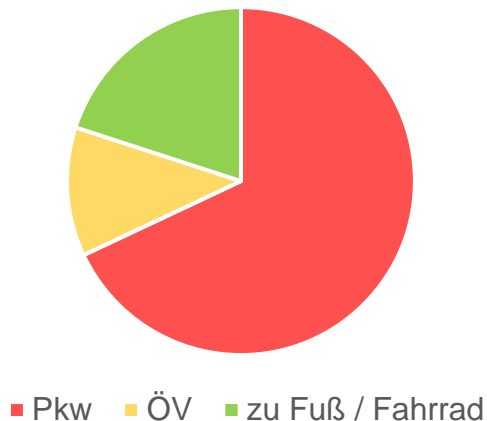
---

Rückblick & Ausblick

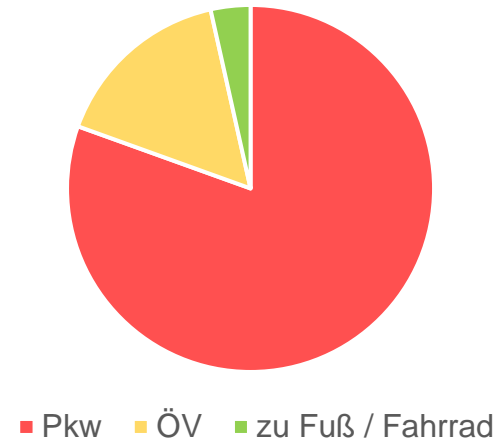
# Rückblick I

- > 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.

Wichtige Ziele des StGVK 2008 wurden weitgehend verfehlt.

# Ausblick: Einflussfaktoren für die künftige Mobilitätsentwicklung



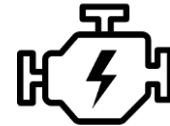
demografische  
Entwicklung



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

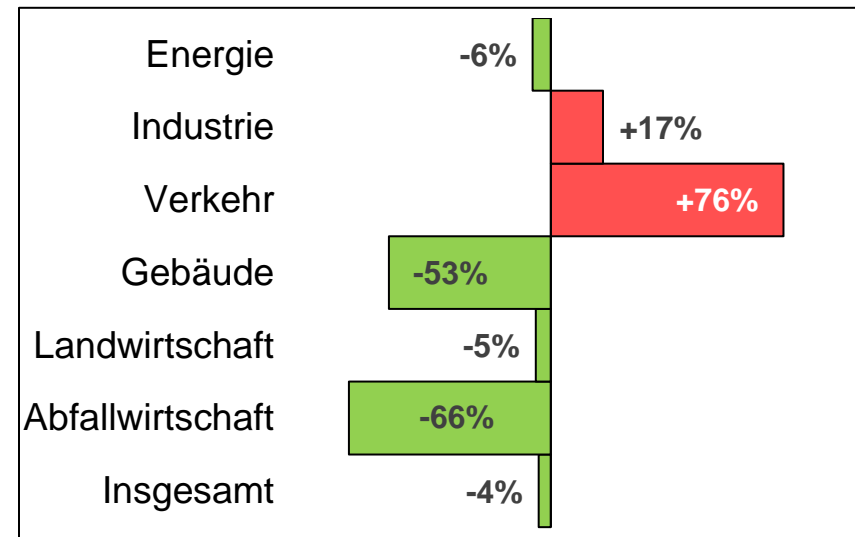
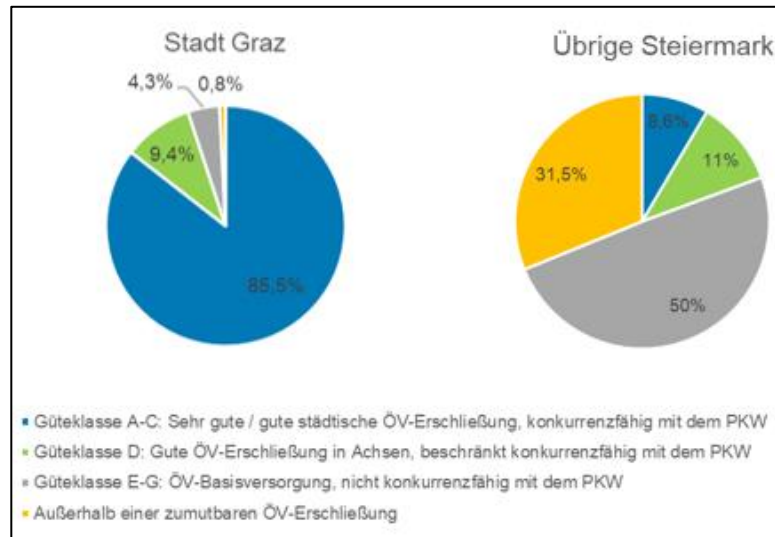
Insgesamt ist die Mobilitäts- und Verkehrspolitik mit großen **Ungewissheiten** konfrontiert: Tempo und Umfang technischer Innovationen, Verfügbarkeit und Kosten klimaneutraler Energie, Auswirkungen der Digitalisierung, Einstellungen und Mobilitätsverhalten.

## 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.



- > 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.**

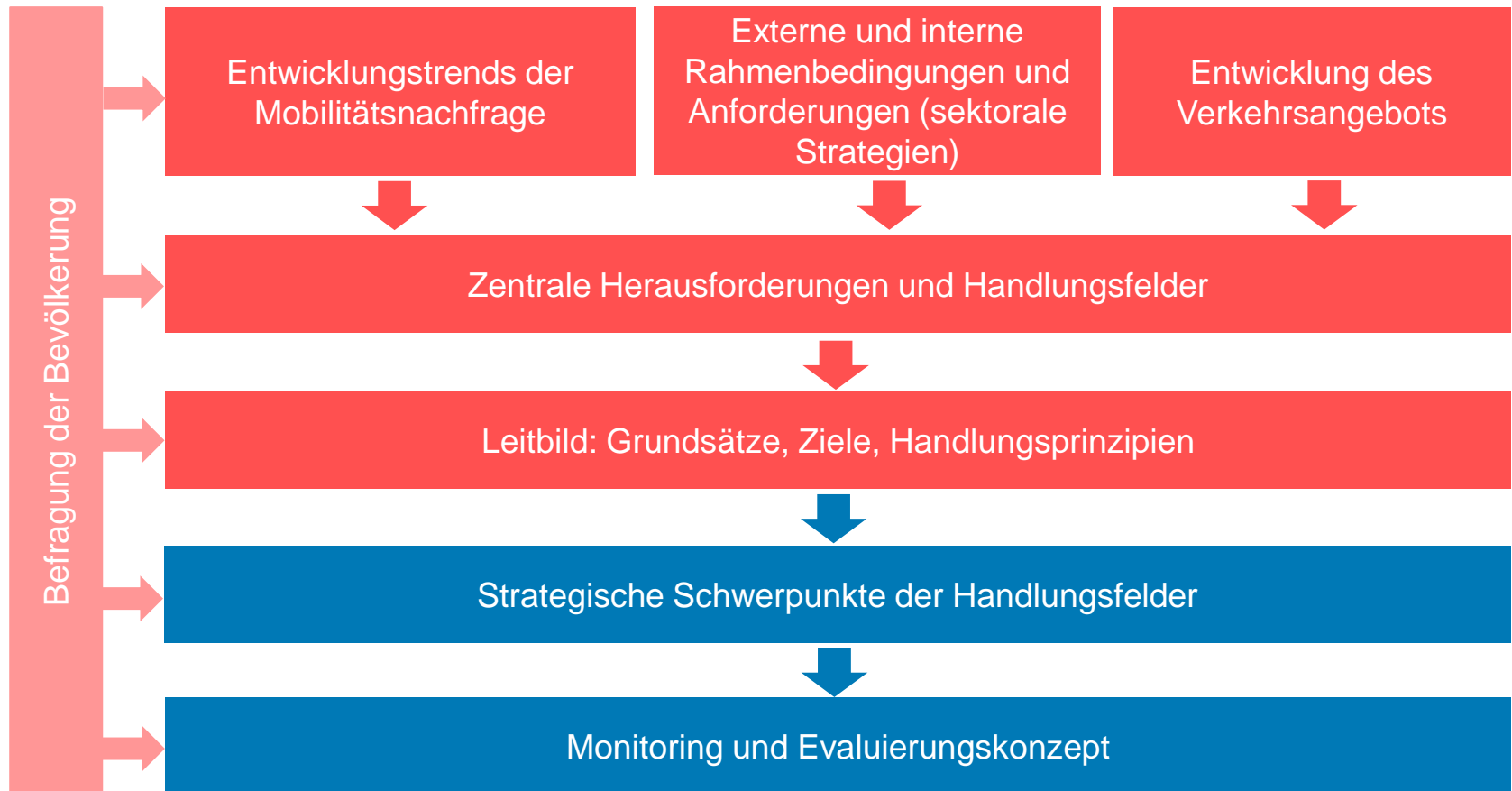
## Weitere Information

- > Die Ergebnisse zur Umfrage zur Mobilitätsstrategie Steiermark können Sie hier herunterladen: Link → [Ergebnisse Online-Befragung](#)
- > Ergänzende Ergebnisse zu den Trends, Herausforderungen für die Mobilität in der Steiermark finden sie am Verkehrsserver des Landes Steiermark: → [Link](#)

# Strukturkonzept für die Mobilitätsstrategie Steiermark

---

# Strukturkonzept für die Mobilitätsstrategie Steiermark



# Einbettung der Steiermark in internationale Zielvorgaben – EU-Klimaziele

- > 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**




# Einbettung der Steiermark in nationale Zielvorgaben – Klima- und Energieziele

- > Klimaneutralität bis 2040 (Regierungsprogramm)
- > Abdeckung des nationalen Gesamtstromverbrauchs bilanziell zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern bis 2030
- > Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr um 36% bis 2030 gegenüber 2005
- > Reduktion der Treibhausgasemissionen in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels (inklusive Verkehr ohne Flugverkehr) um 48% bis 2030 gegenüber 2005



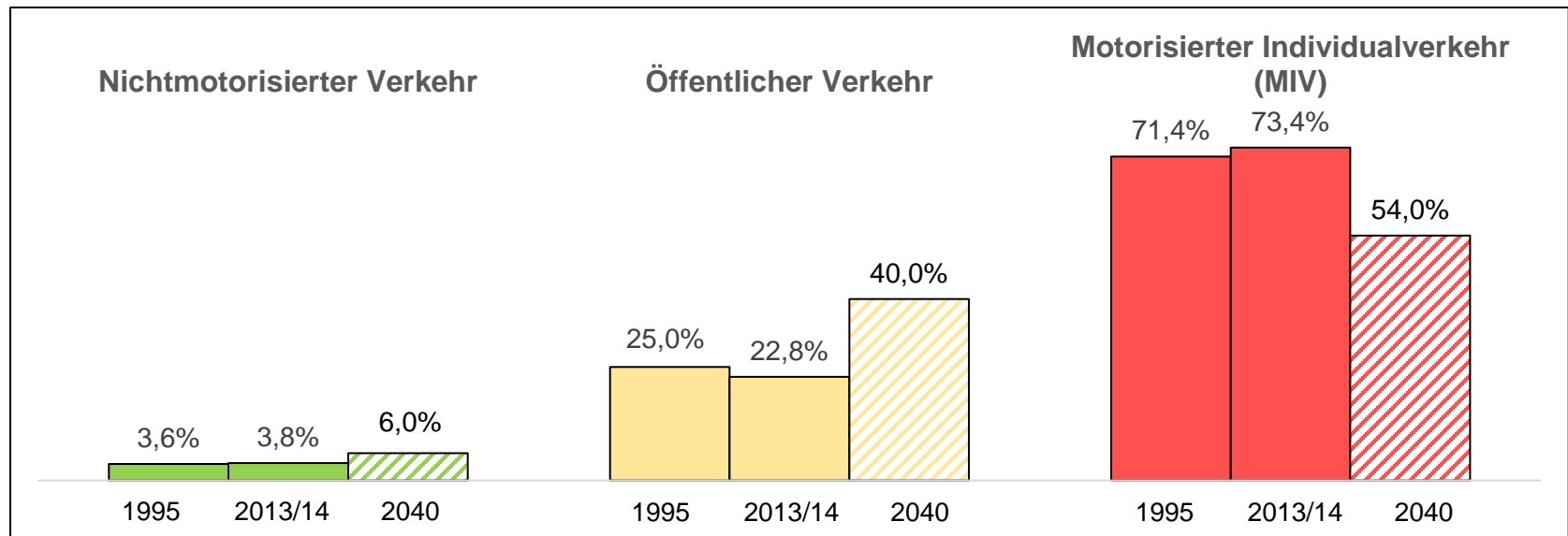
# Einbettung der Steiermark in nationale Zielvorgaben – Mobilitätsmasterplan 2030

- > 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.

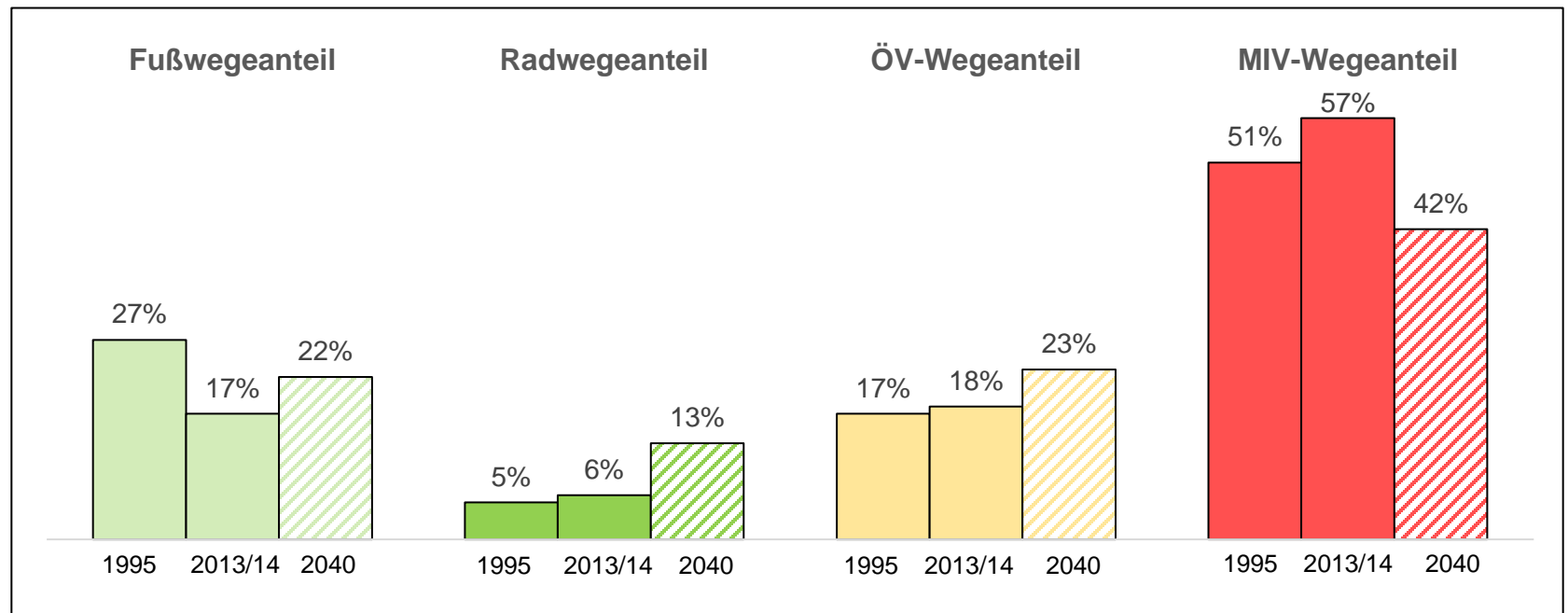


BMWV (1999): Mobilitätsbefragung österreichischer Haushalte; BMVIT (2016): Österreich unterwegs; BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich



# Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich – Verkehrsmittelaufteilung im Personenverkehr nach Wegen

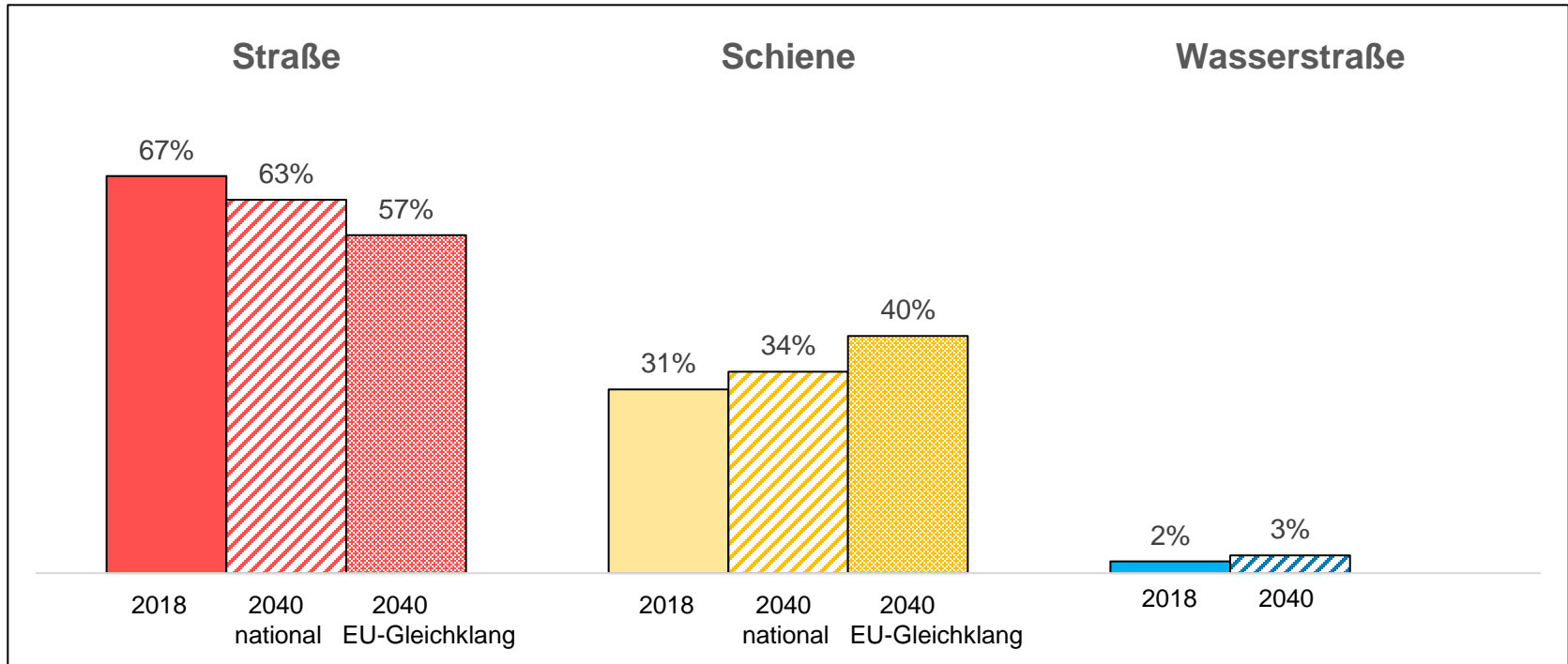
Zur Erreichung der Klimaneutralität muss der Wegeanteil des Umweltverbundes (Gehen, Rad, ÖV) von 41% (2014) auf 58% im Jahr 2040 gesteigert werden.



Quelle: BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich; BMVIT (2016): Österreich unterwegs

# Ziele zum Mobilitätsmasterplan Verkehr – Güterverkehr

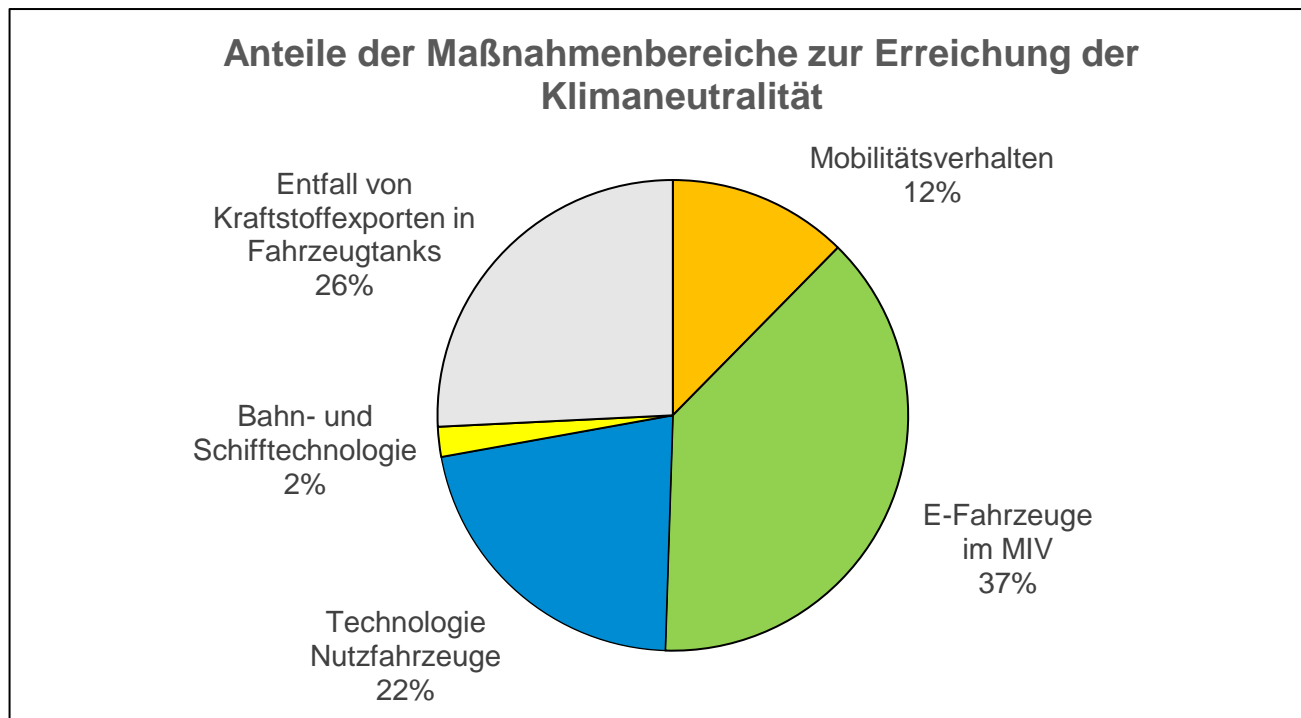
Bei einem Güterverkehrswachstum um 10% bis 2040 müsste die **Schiene-transportleistung um 60% zunehmen**, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 erreichen zu können.



Quelle: BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

# Der Weg zur Klimaneutralität bis 2040

Änderungen im Mobilitätsverhalten tragen **nur zu 12%** zur Erreichung der Klimaneutralität bei



BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

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

Die **Handlungsmöglichkeiten des Landes sind beschränkt** und konzentrieren sich auf die

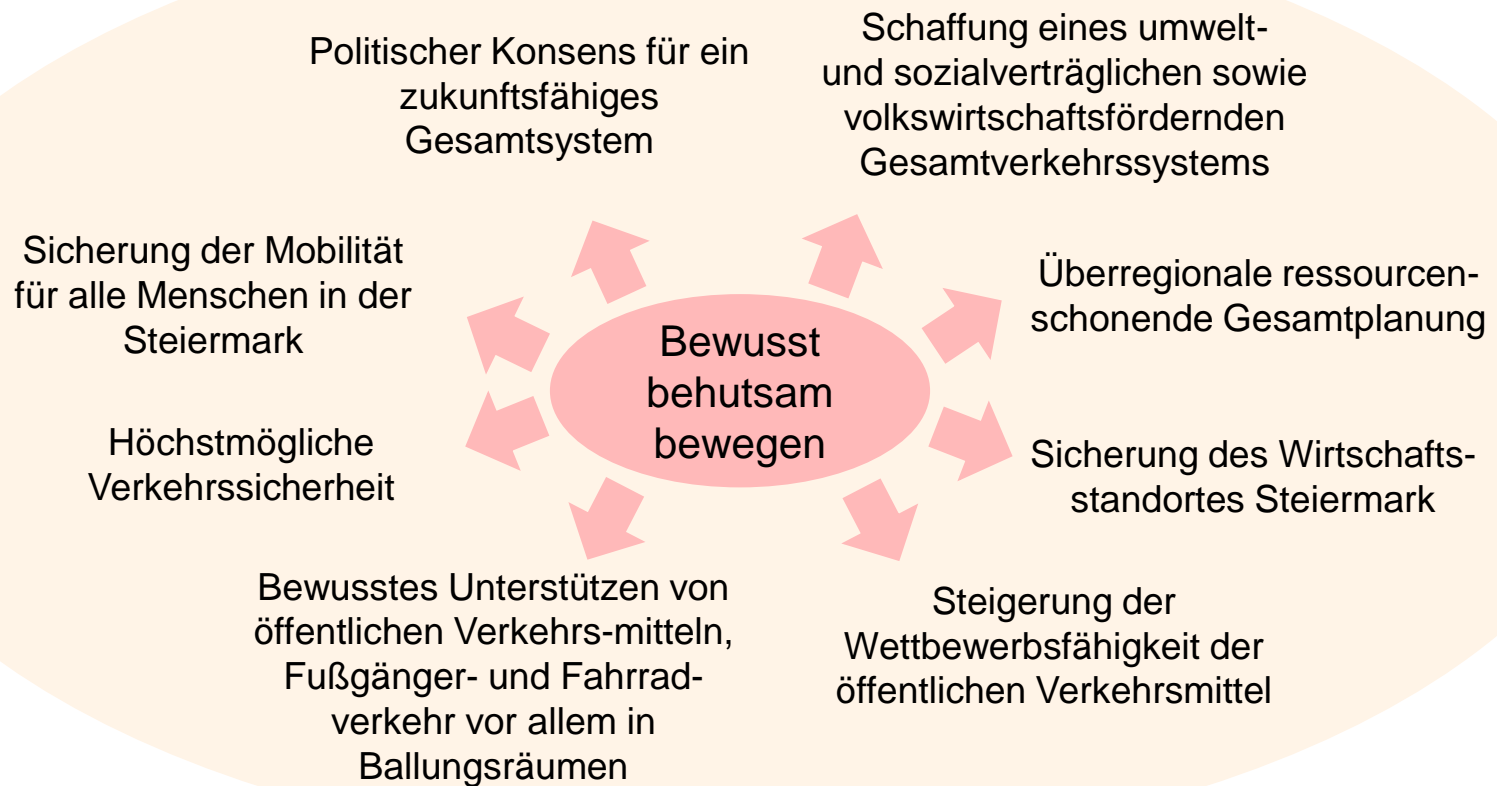
- > **Unterstützung des Bundes bei der technologischen Transformation:**
  - > ... bei der Elektrifizierung des Verkehrssystems
  - > ... bei der Entwicklung und Umsetzung von Innovationen
  
- > **Die Nutzung der Handlungsfelder im eigenen Wirkungsbereich zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, das 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

# Leitbild, Ziele und Grundsätze

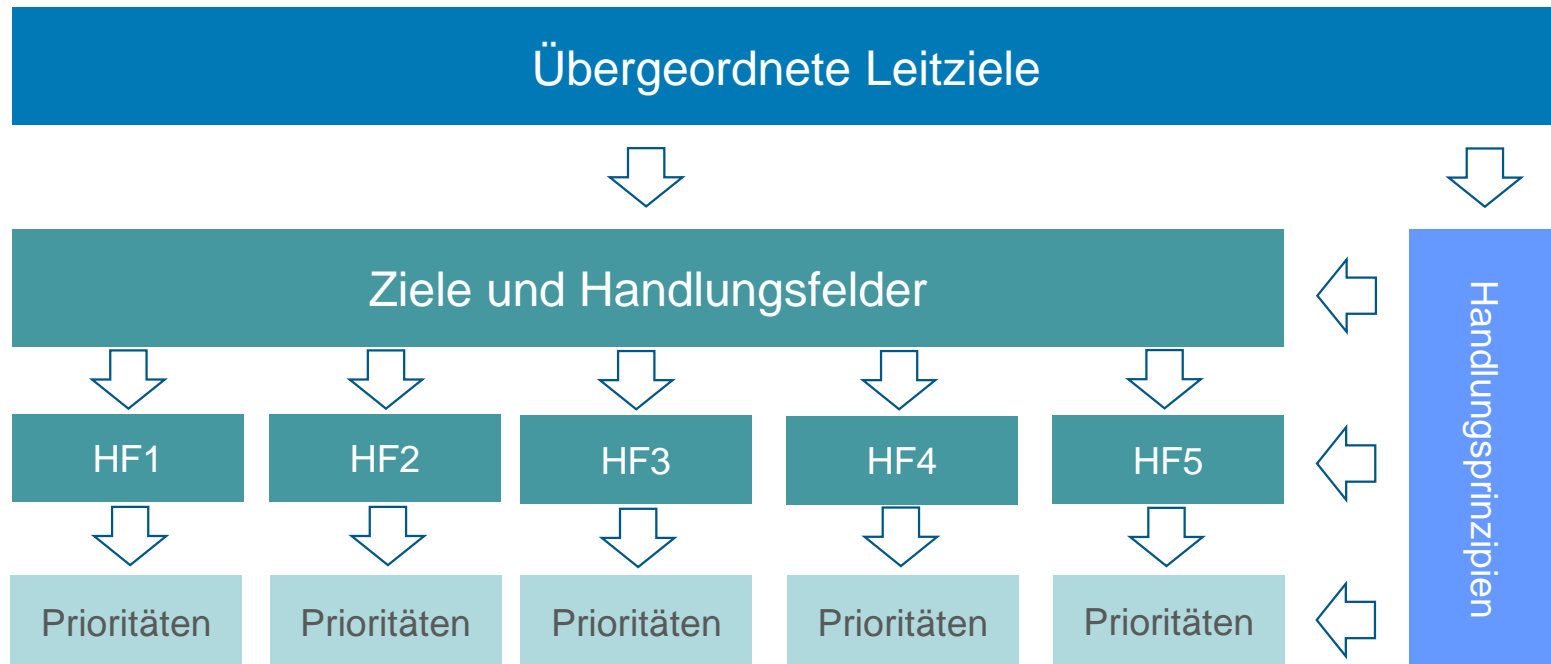
---

## Mobilitätsstrategie Steiermark

# Rückblick 2008-2022: Verkehrspolitisches Leitbild GVK 2008+



# Systematik für die neue Mobilitätsstrategie Steiermark



# Übergeordnete Leitziele der Mobilitätsstrategie Steiermark

Die Transformation zur  
Klimaneutralität im Verkehr  
unterstützen



Wohlstand und Lebensqualität  
durch das Verkehrssystem  
sichern und verbessern

Die soziale Teilhabe durch  
Mobilitätsangebote für alle Menschen  
in allen Regionen gewährleisten



# Ziele der Mobilitätsstrategie Steiermark



# Ziele der Mobilitätsstrategie Steiermark

Den Anteil aktiver Mobilitätsarten erhöhen	Den Anteil der ÖV-Wege erhöhen	Den Anteil der MIV-Wege reduzieren und den Anteil klimaneutraler Fahrzeuge erhöhen	Den Anteil intermodaler Wege erhöhen
Die Radverkehrsstrategie weiter umsetzen und nach 2025 aktualisieren	Ein hochwertiges ÖV-Netz mit attraktiven Intervallen schaffen	Straßenerhaltung vor Straßenneu- und ausbau setzen	Den Fokus auf Bike & Ride legen und das Fahrrad als Zubringer zum ÖV etablieren
Weitere regionale Radverkehrskonzepte mit den Regionen entwickeln und umsetzen	Eine hohe Bedienqualität für Fahrgäste anbieten und Defizite beheben	Neue Straßen nur mehr in Kombination mit Rückbau im Bestand (Ortskerne) errichten	Die Kombination von Fußwegen / Radwegen und ÖV-Wege bewerben
Radschnellverbindungen in Potenzialräumen ausbauen	Das S-Bahnkonzept und die RegioBahn Steiermark weiter ausbauen	Verstärkte Einbeziehung des Fuß- und Radverkehrs in die Landesstraßenplanung	Kurze Pkw-Wege und lange ÖV-Wege durch dezentrales Park & Ride unterstützen
Das Landesradwegenetz weiter ausbauen & mit einem konsistente Orientierungssystem versehen	Den RegioBus Steiermark für alle Zielgruppen weiter verbessern	Begegnungszonen und 30er-Zonen auf Landes- und Gemeindestraßen in Ortszentren/-kernen umsetzen/ermöglichen	Multimodales Mobilitätsverhalten erhöhen, multimodale Mobilitätsknoten forcieren
Einen Fokus auf Radschlüsselprojekte setzen	Attraktive Haltestellen für Fahrgäste anbieten	Konsequenzen neuer Technologien einschätzen und Rahmenbedingungen mitgestalten (z.B. automatisiertes Fahren, KI)	Fahrgemeinschaften unterstützen
Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr intensivieren	Die Engpässe im Schienennetz beseitigen		
Gemeinden und Regionen bei der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Gestaltung der Infrastruktur unterstützen	Den Anteil an Einwohner:innen und Arbeitsplätzen in den ÖV-Güteklassen A-C (-E) erhöhen		
Den öffentlichen Raum aufwerten und den Anforderungen der aktiven Mobilitätsformen gerecht werden			
Die Fußgängerstrategie fertigstellen und umsetzen			

# Ziele der Mobilitätsstrategie Steiermark

Die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen gewährleisten	Den Menschen mehr Verkehrssicherheit bieten	Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes sicherstellen	Den Anteil der Güterverkehrsleistungen zu Gunsten der Schiene verändern
Ein Grundangebot im ÖV durch ÖV-Mindeststandards sicherstellen	Das Verkehrssicherheitsprogramm 2025 weiterentwickeln	Die steirischen Industriestandorte an ihre Exportmärkte in Mittel- und Nordeuropa anbinden	Den Straßengüterverkehr konsequent auf die Schiene verlagern
Den Ausbau von regionalen bedarfsorientierten Verkehrsangeboten unterstützen	Kfz-Geschwindigkeiten auf Landes- und Gemeindestraßen reduzieren	Die Anbindung an die Adria Häfen Triest, Koper und Rijeka verbessern	Die steirischen TEN-Schienenstrecken für ausreichende GV-Kapazitäten ausbauen
Qualitätsstandards für Mikro-ÖV evaluieren und die Förderung daran orientieren	Einen Schwerpunkt auf die Fußgänger- und Radfahrsicherheit legen	Die Engpässe im steirischen Schienennetz beseitigen	Eine hochrangige Anbindung der steirischen Ostbahn an die Koralmbahn herstellen
Den Anteil an Einwohner:innen und Arbeitsplätzen außerhalb von ÖV-Güteklassen reduzieren	Straßenkategorien und Betriebsgeschwindigkeiten den Landeszielen anpassen	Die Verbindungen zwischen Haupt- und Regionalnetz verbessern	Die Kapazität des Terminals Cargo Center Graz erhöhen
		Das Regionalstreckennetz der Bahn erhalten und ertüchtigen	Den Abbau von Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Bahn auf nationaler und europäischer Ebene unterstützen
		Die Flugverbindungen zu den Hauptdestinationen und europäischen Hubs sicherstellen	Klima- und umweltverträgliche Innovationen in der Logistik unterstützen



Nach Zieldefinition: Ausarbeitung und Abstimmung von Indikatoren (quantitativ und qualitativ)

# Die Einbettung der Mobilitätsstrategie in die Landesentwicklungsstrategie Steiermark 2030

Ziele der Mobilitätsstrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der LES 2030
Den Anteil der aktiven Mobilitätsarten erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Anteil an aktiver Mobilität erhöhen</li> </ul>
Den Anteil der ÖV-Wege erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindliche Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der öffentlichen Verkehrserschließung</li> <li>• Bündelung der öffentlichen Dienstleistungen in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschließung</li> <li>• Erhöhung des Anteils des ÖV an der Gesamtmobilität</li> </ul>
Den Anteil der MIV-Wege reduzieren und den Anteil klimaneutraler Fahrzeuge erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im notwendigen motorisierten Individualverkehr und Güterverkehr den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöhen</li> <li>• Die Einstellung zu nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität stärken und das Umsteigen vom Pkw auf andere Verkehrsarten durch Information, Beratung und Beteiligungsprozesse unterstützen</li> <li>• Den Standort Steiermark auf zukunftsfähige Leitmärkte mit Innovations- und Wachstumspotenzial ausrichten: Mobility, Green-Tech</li> </ul>
Den Anteil intermodaler Wege erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multi- und intermodale Mobilität verstärken</li> </ul>
Verkehr sicherer machen	

# Die Einbettung der Mobilitätsstrategie in die Landesentwicklungsstrategie Steiermark 2030

Ziele der Mobilitätsstrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der LES 2030
Die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbindliche Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der öffentlichen Verkehrserschließung</li><li>• Bündelung der öffentlichen Dienstleistungen in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschließung</li><li>• Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren mit qualitativ hochwertigen Dienstleistungen der Daseinsvorsorge</li><li>• Das Land Steiermark betrachtet den Zugang zu ultraschnellem Internet als Teil der Daseinsvorsorge und strebt eine flächen-deckende Verfügbarkeit an, die dem jeweiligen Stand der Technik entspricht</li></ul>
Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Einbettung in das Transeuropäische Verkehrsnetz vorantreiben, das regionale Netz an den Knoten ausrichten und die Knoten als hochrangige Standorte prioritär entwickeln.</li></ul>
Den Anteil der Güterverkehrsleistung zugunsten der Schiene verändern	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eine umweltfreundliche Lieferlogistik unterstützen</li><li>• Den Güterverkehr weitestgehend von der Straße auf die Schiene verlagern</li></ul>

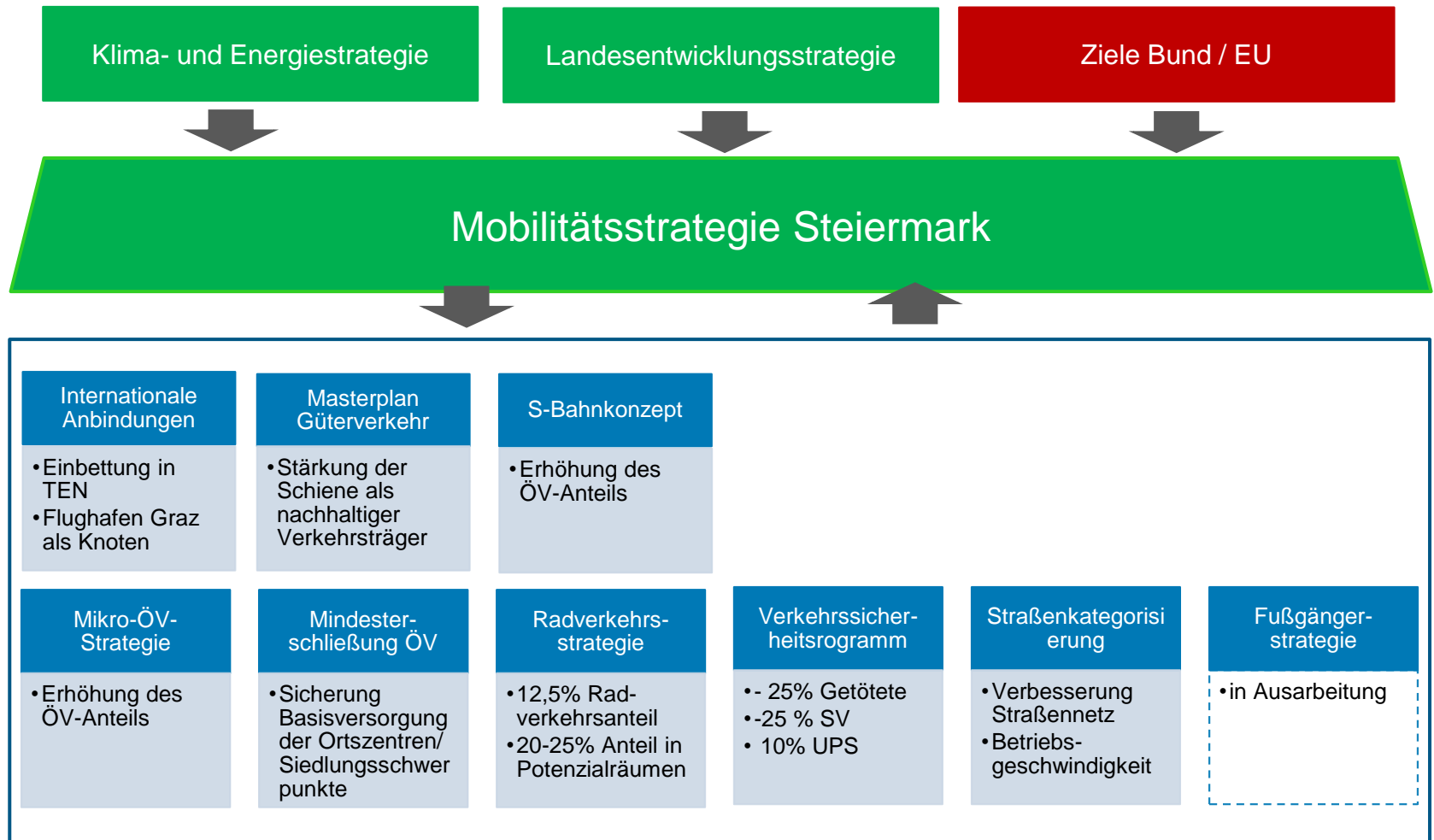
# Die Einbettung der Mobilitätsstrategie in andere relevante Landesstrategien

Ziele der Mobilitätsstrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der Klima- und Energiestrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der Wirtschafts- und Tourismusstrategie
Den Anteil der aktiven Mobilitätsarten erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den Anteil aktiver Mobilität (Fuß und Rad) erhöhen</li> </ul>	
Den Anteil der ÖV-Wege erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität (Modal split) steigern</li> </ul>	
Den Anteil der MIV-Wege reduzieren und den Anteil klimaneutraler Fahrzeuge erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im MIV erhöhen</li> <li>Den Anteil effizienter Fahrzeuge und alternativer Antriebe im Busbereich steigern</li> <li>Den Anteil von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den Standort Steiermark auf zukunftsfähige Leitmärkte mit Innovations- und Wachstumspotenzial richten: Mobility, Green-Tech</li> </ul>
Den Anteil intermodaler Wege erhöhen		
Verkehr sicherer machen		

# Die Einbettung der Mobilitätsstrategie in andere relevante Landesstrategien

Ziele der Mobilitätsstrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der Klima- und Energiestrategie	Mobilitätsbezogene Ziele der Wirtschafts- und Tourismusstrategie
Die Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verdichtung von bestehenden Siedlungsstrukturen sowie die Stärkung von Ortskernen forcieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue mobile Angebote und flexible regionale Mobilitätslösungen für Regionen mit Abwanderung</li> </ul>
Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes sicherstellen		<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine hochrangige und leistungsfähige Infrastruktur entlang der Hauptverkehrsachsen sicherstellen bzw. verbessern</li> </ul>
Den Anteil der Güterverkehrsleistung zugunsten der Schiene verändern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Den Güterverkehr weitestgehend von der Straße auf die Schiene verlagern</li> </ul>	

# 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

### 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

# „Konkretisierungsgrad“ der Mobilitätsstrategie anhand eines **fiktiven** Beispiels

Wohlstand | Klimaneutralität | soziale Teilhabe

Den Anteil der aktiven  
Mobilitätsarten erhöhen

Den Verkehr  
sicherer machen

Handlungsfeld „Den öff. Raum in  
Stadt- und Ortskernen aufwerten“

In den Stadt- und Ortskernen überlagern sich verschiedene Ansprüche, insbesondere auf Landesstraßen. Einerseits dienen die Straßen dazu, Menschen und Güter schnell und direkt von einem Ort zum nächsten zu führen, andererseits sind die Ansprüche zur Beruhigung und Reduktion des Kfz-Verkehrs gewachsen

- Die Wünsche der Gemeinden nach Gestaltung und Verkehrsberuhigung sollen systematisch behandelt werden, wobei das gesamte Spektrum von Maßnahmen (Temporeduktion, Verkehrsberuhigung, Querungshilfen, Begegnungszonen) erfasst und systematisch bewertet wird. Dafür soll ein **Leitfaden für die Steiermark erarbeitet werden**, der sich an bestehenden Leitfäden anderer Bundesländer orientieren kann.
- Das Land Steiermark strebt **einheitliche Geschwindigkeitsregimes** an: Tempo 50 nur auf Hauptverkehrsstraßen im Ortsgebiet, Tempo 30 in Wohngebieten und in Ortszentren/Ortskernen – auch auf Landesstraßen sowie im Gemeindestraßennetz. Die **Steiermärkische Richtlinie zur Harmonisierung der Geschwindigkeiten** 50-80-100 aus dem Jahr 2007 soll **aktualisiert** und um Tempo 30 ergänzt werden. Eine wesentliche Rolle kommt insbesondere bei der Festlegung von Tempolimits und Schutzwegen dem verkehrstechnischen Gutachten (u. a. nach § 43 StVO) zu.
- Bei Straßenumgestaltungen auf Landesstraßen sollen die Planungsstellen und Behörden frühzeitig eingebunden werden; Planungen müssen – vor allem wegen der Anpassung an den Klimawandel von **interdisziplinären Planungsteams** (ArchitektInnen, VerkehrsplanerInnen, LandschaftsarchitektInnen) erarbeitet werden. Das Land Steiermark soll eine **Förderrichtlinie** – auch im Zusammenhang mit den bestehenden Leerständen in den Ortskernen – ausarbeiten, die die Gemeinden bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützt.
- [...]
- [...]

# Workshop an den Tischen: Fragen

(1) Sind angesichts der zentralen Herausforderungen die Leitziele aus Ihrer Sicht passend? Wo gibt es Einwände?

blau

(2) Geht das Zielsystem insgesamt in die richtige Richtung? Was fehlt?

gelb

(3) Was können Sie selbst zur Mobilitätsstrategie beitragen?

grün

(4) Was wünschen Sie sich bzw. was benötigen Sie von der Mobilitätsstrategie Steiermark? Was ist Ihnen besonders wichtig?

rot

(5) Wo sehen Sie einen besonderen Abstimmungsbedarf?

weiss

# Ausblick – nächste Schritte



# Ausblick – Termine

## **Stakeholder-Veranstaltung mit LH-Stv. Anton Lang**

Montag, 19.6.2023, 14:00 Uhr

im Großen Saal der Landesbuchhaltung

Burggasse 13

Weitere Dokumentation: Link → [Mobilitätsstrategie Steiermark](https://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/173213643/DE/)  
(<https://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/173213643/DE/>)