

# Workshop Mobilitätsstrategie Steiermark

Graz, am 18.4.2023

Andrea Weninger, Helmut Hiess

# Agenda

- 9:00 Begrüßung und Vorstellung
- 9:05 Vorstellung des Programms
- 9:15 Kurzer Rückblick auf den Vorbereitungsworkshop
- 9:25 Ergebnisse der Befragung der Bevölkerung
- 9:40 Diskussion und Schlussfolgerungen für die Mobilitätsstrategie
- 10:00 Strukturkonzept für die Mobilitätsstrategie Steiermark
- 10:15 Entwicklungstendenzen und Herausforderungen für die Mobilitätsentwicklung in der Steiermark
- 10:45 Pause
- 11:00 Fortsetzung
- 12:15 Ausblick: nächste Schritte

# Rückblick auf den Vorbereitungsworkshop

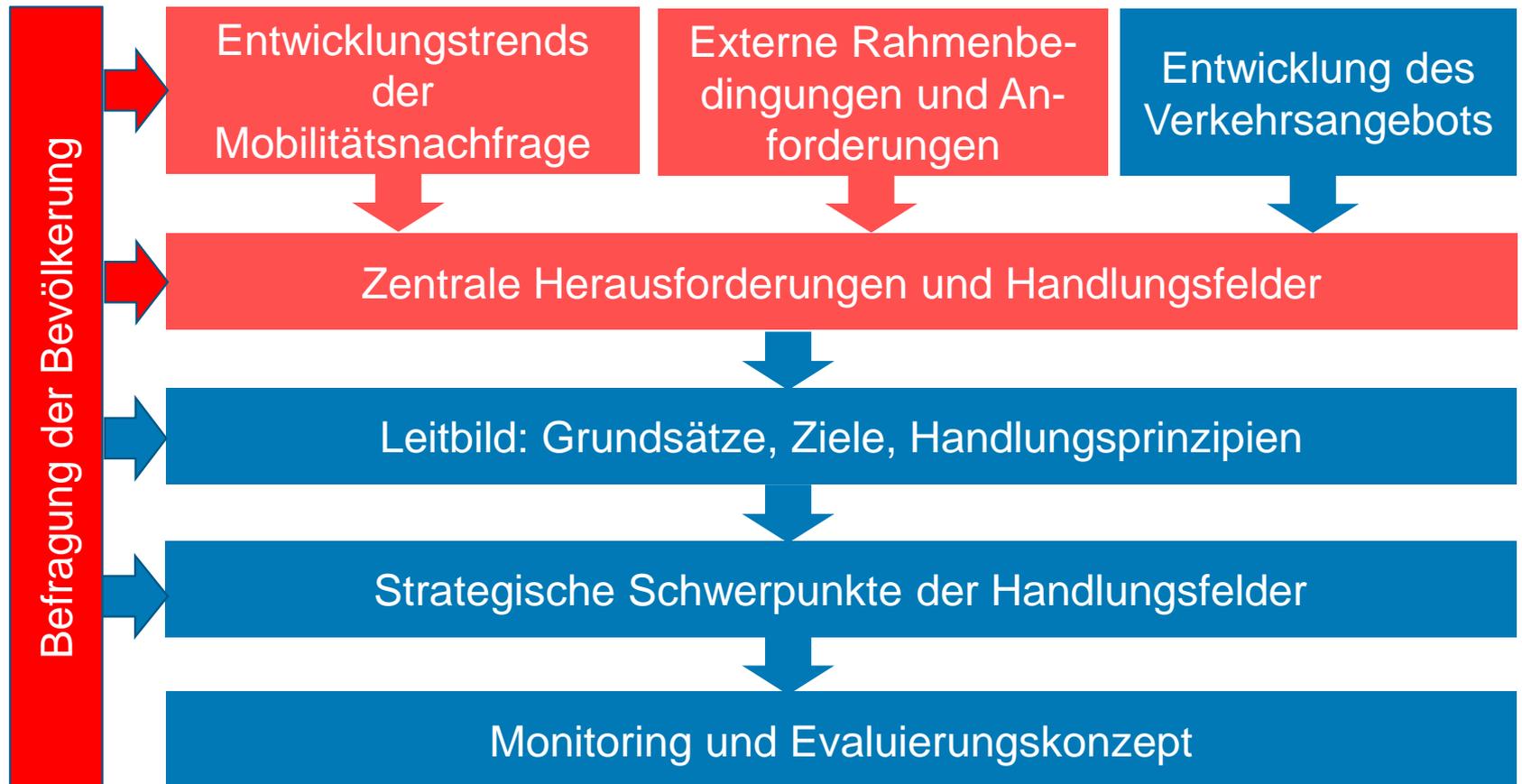
In welche Richtung soll das Landesmobilitätskonzept gehen? ein Strategischer Leitfaden oder ein detailliertes Arbeitsprogramm?

Mentimeter



Zentrale Themen: **Klimaneutralität, Transformation/Wandel, soziale Fairness, Multimodalität, Flexibilität**

# Strukturkonzept für die Mobilitätsstrategie Steiermark



# Entwicklungstrends der Mobilitätsnachfrage

- > Eckdaten zur Mobilität in der Steiermark
- > Entwicklung der Mobilität in der Steiermark in der Vergangenheit
- > Zukunft der Mobilität in der Steiermark
- > Einflussfaktoren
  - > demografischer Wandel
  - > Digitalisierung und Pandemie
  - > Kosten
  - > klima- und umweltpolitische Anforderungen
  - > Energie- und Antriebstechnik
  - > Raumstruktur und soziale Anforderungen
  - > Einstellungen und Verhalten
- > Entwicklungstrends und Herausforderungen

# Mobilität in der Steiermark

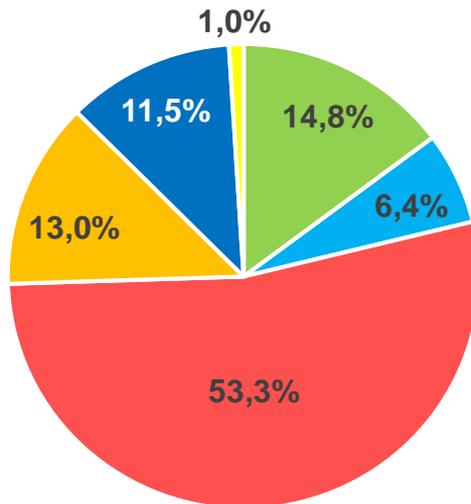
> Das Mobilitätsverhalten der Steirerinnen und Steirer unterscheidet sich nur relativ gering vom gesamtösterreichischen Durchschnitt

Kenngrößen	Werktage		Alle Tage	
	Steiermark	Österreich	Steiermark	Alle Tage
Anteil mobiler Personen	81,3	82,8	77,3	79,1
Wege/Person/Tag	2,64	2,8	2,45	2,58
Wege/mobiler Person/Tag	3,25	3,34	3,17	3,26
Weglänge/Weg	14,5	12,9	15,2	13,9
Mittlere Tageswegelänge/Person in km	38,4	35,7	37,1	35,8

# Verkehrsmittelwahl für die Wege in der Steiermark und in Österreich (ohne Wien) 2014

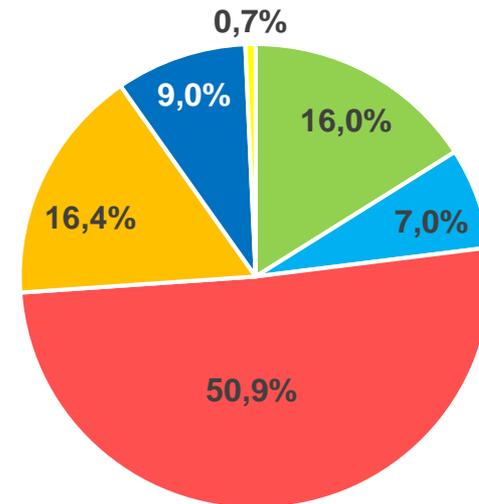
- > Auch bei der Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Steiermark kaum vom österreichischen Durchschnitt (ohne Wien)

Steiermark



■ zu Fuß      ■ Rad      ■ MIV-LenkerIn  
■ MIV-MitfahrerIn   ■ ÖV      ■ Sonstige

Österreich (ohne Wien)

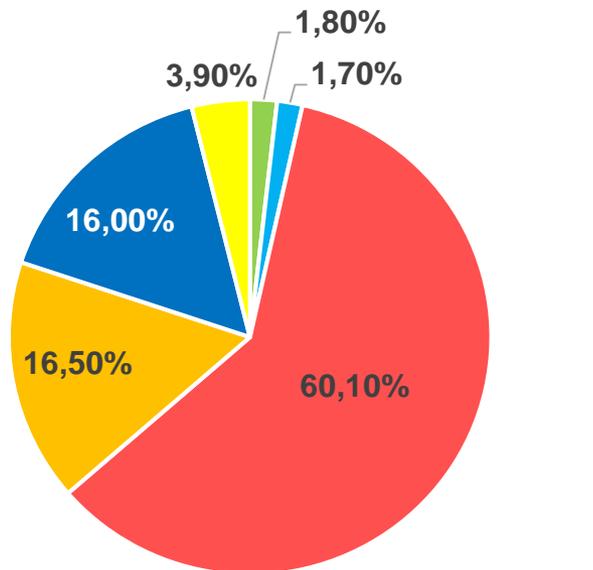


■ zu Fuß      ■ Rad      ■ MIV-LenkerIn  
■ MIV-MitfahrerIn   ■ ÖV      ■ Sonstige

Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs

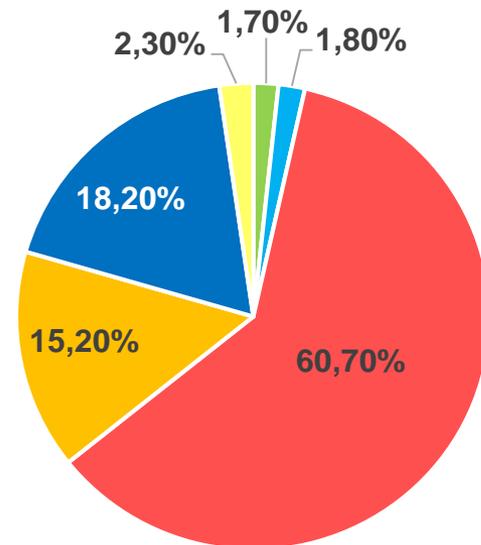
# Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln in der Steiermark und in Österreich (ohne Wien) 2014

Steiermark



- zu Fuß
- Rad
- MIV-LenkerIn
- MIV-MitfahrerIn
- ÖV
- Sonstige

Österreich (ohne Wien)



- zu Fuß
- Rad
- MIV-LenkerIn
- MIV-MitfahrerIn
- ÖV
- Sonstige

Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs

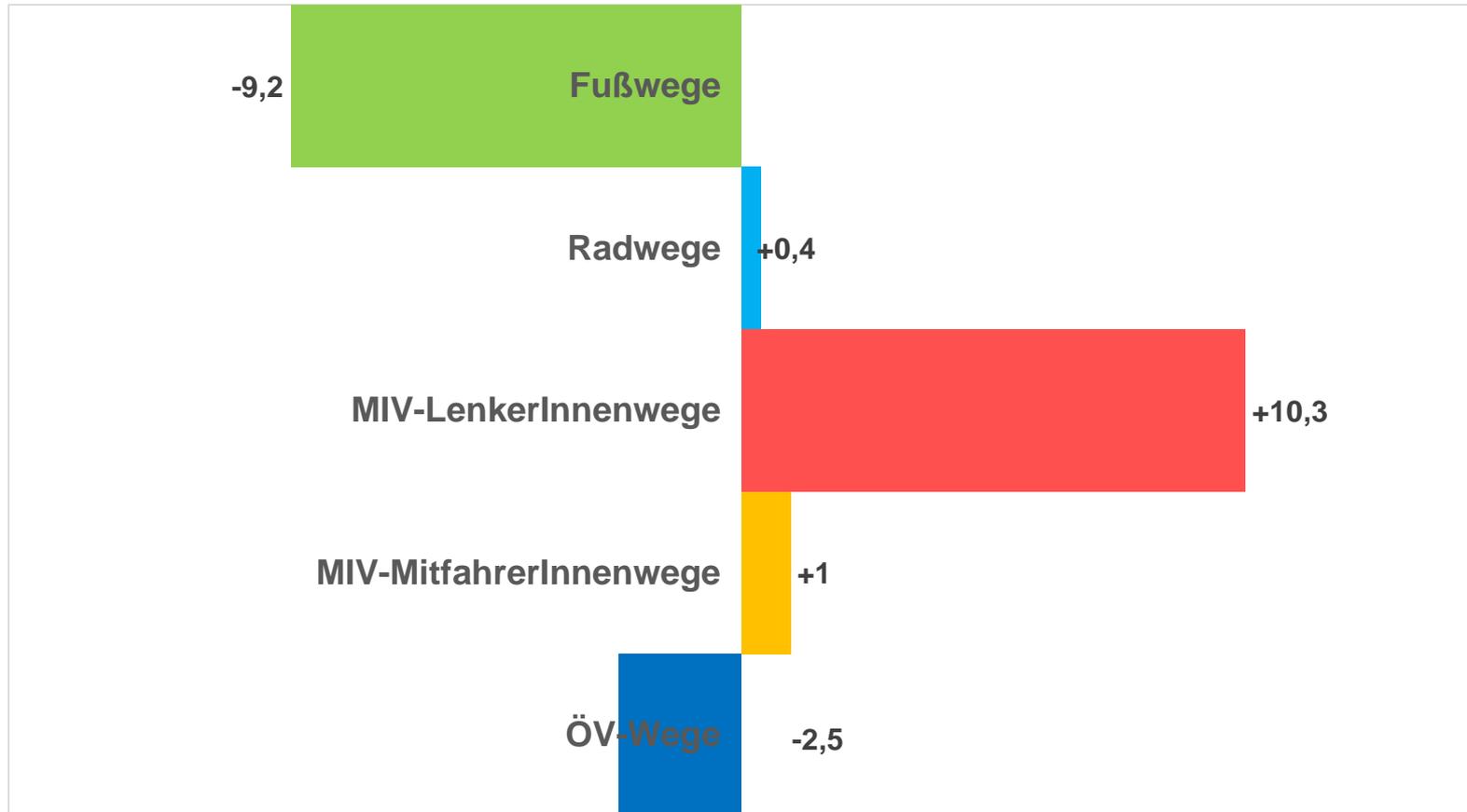
# Mobilitätsentwicklung 1995-2014

> Die **Wege/Person/Tag** und die **Wegedauer/Weg/Tag** sind relativ **konstant**, während die **Weglängen** und die **Verkehrsmittelwahl** einen **dynamischen Wandel** unterliegen.

Kennzahlen der Mobilität	1995	2014	Änderung in %
Anteil mobiler Personen in %	78,0	82,8	+6,1
Wege/Person/Tag	2,9	2,64	-9,0
Wege/mobiler Person/Tag	3,7	3,25	-12,2
Weglänge/Weg/Person/Tag in km	9,7	14,5	<b>+49,5</b>
Mittlere Tageswegelänge/Person in Kilometer	28,0	38,4	<b>+37,1</b>
Mittlere Tageswegedauer/Person in Minuten	65	70	+7,7

Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs

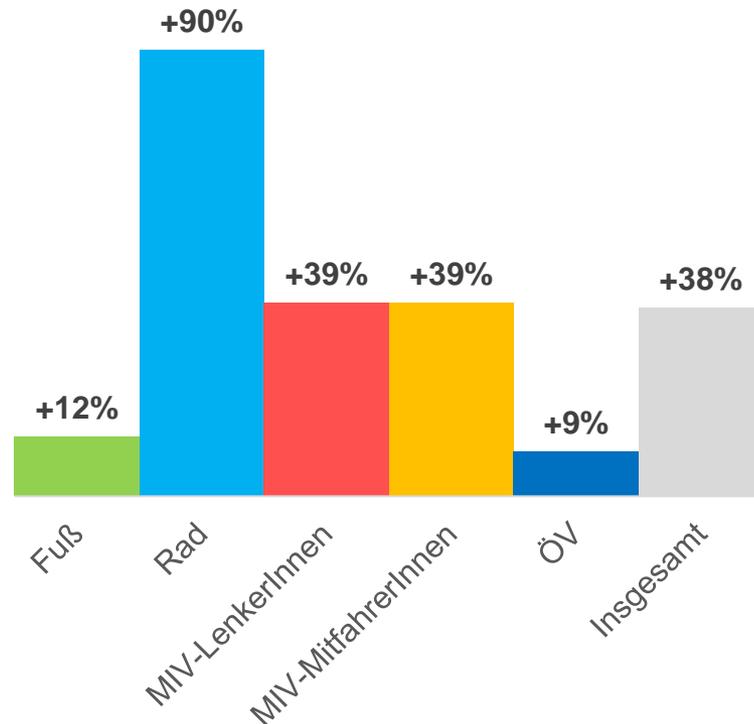
# Entwicklung der Verkehrsmittelaufteilung der Wege 1995-2014 in der Steiermark in Prozentpunkten



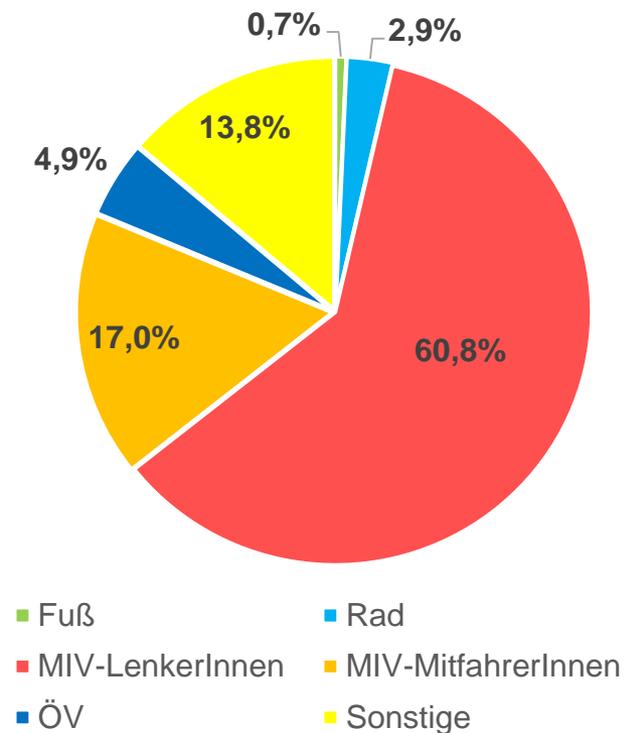
Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; BMWV (1999): Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte

# Entwicklung der Verkehrsleistung in der Steiermark 1995-2014 (Km) in Prozent

Zuwachs 1995-2014 in %



Anteil am Zuwachs



Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; BMWV (1999): Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte

# Entwicklung der Verkehrsleistung im hochrangigen Straßennetz (A+S), DTVw <3,5 t

Entwicklung der Verkehrsleistung der Kfz <3,5 t Gesamtgewicht im A- und S-Netz der Steiermark

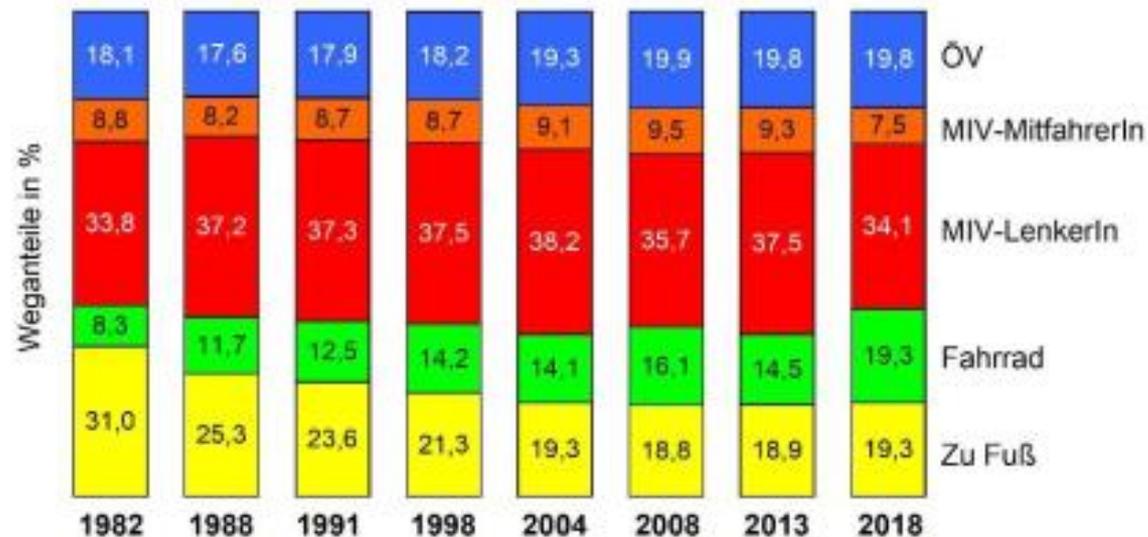
A/S-Straße	2014-2019	2014-2022	2019-2022
A 2	+12,9%	+8,2%	-4,2%
A 9	+9,0%	+8,8%	-0,2%
S 6	+14,6%	+9,2%	-4,8%
S 35	+21,4%	+7,5%	-11,4%
S 36	+5,1%	+3,3%	-1,7%
Summe	+11,5%	+8,3%	-2,9%

Quelle: ASFINAG (2023): Auswertung der Automatischen Dauerzählstellen

Die Entwicklung der Verkehrsleistung der Kfz <3,5 t im hochrangigen Straßennetz der Steiermark legt nahe, dass der **Verkehrsanteil des Pkw seit 2014 weiter gestiegen ist.**

# Mobilitätsentwicklung

**Große Unterschiede zwischen Stadt und Land:** in Graz ist nicht der MIV, sondern der Radverkehr auf Kosten des Fußgängerverkehrs stark gewachsen

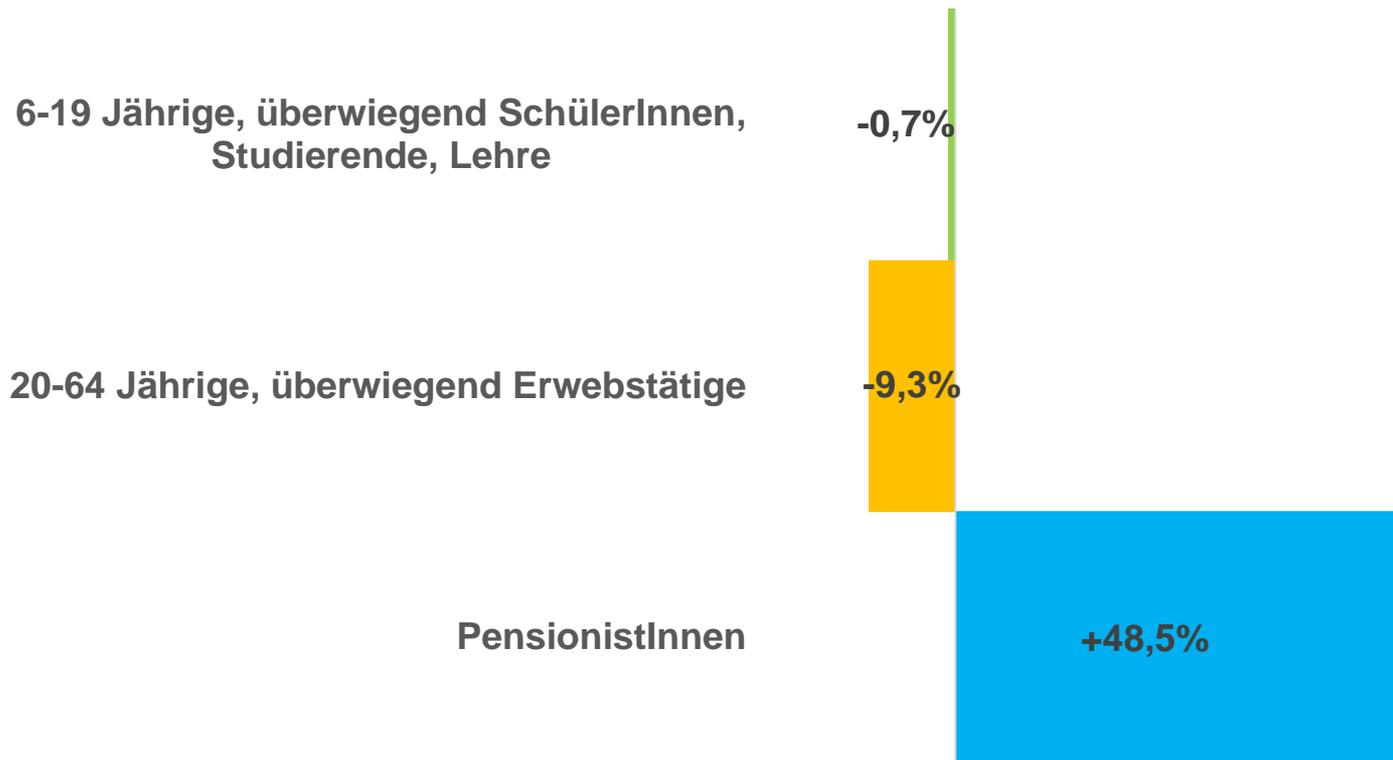


Quelle: Magistrat der Stadt Graz (2019): Mobilitätserhebung Graz

# Die Zukunft der Mobilität – externe Einflussfaktoren

- > Die demografische Entwicklung
- > Die Digitalisierung und die nachhaltigen Konsequenzen der Pandemie
- > Die Kostenentwicklung im Verkehrssystem im Kontext der Energieverfügbarkeit und der Klimakrise
- > Die technologische Entwicklung der Energieproduktion und der Antriebssysteme
- > Die klima- und umweltpolitischen Anforderungen
- > Die räumliche Struktur und die sozial- und verteilungspolitische Versorgungsqualität
- > Die Entwicklung der Einstellungen und des Mobilitätsverhaltens

# Demografische Einflussfaktoren für die Mobilitätsentwicklung in der Steiermark – starke Änderung der Altersstruktur beeinflusst die Mobilitätsentwicklung



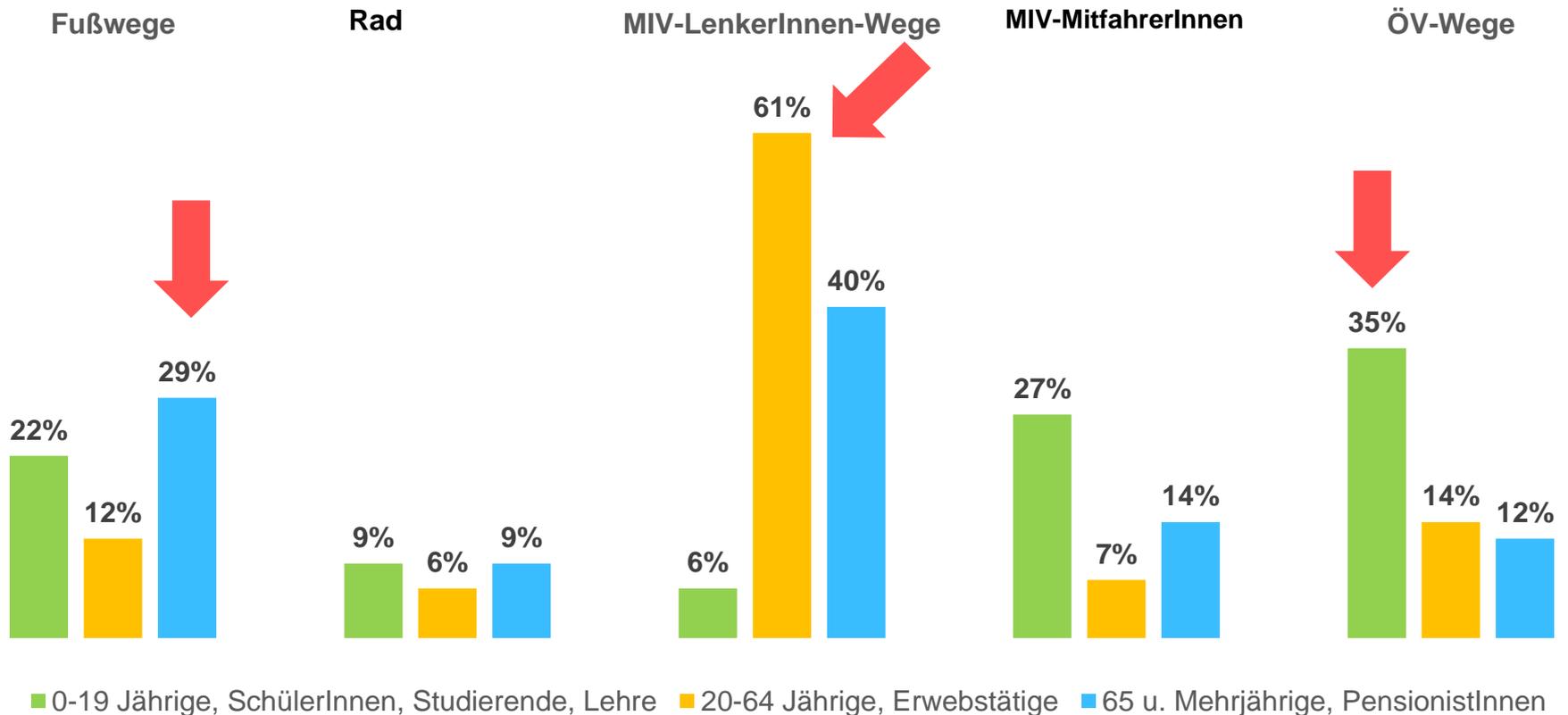
Quelle: ÖROK (2022): ÖROK Regionalprognosen 2021-2050

# Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Tätigkeits- und Altersgruppen in Österreich 2014 – Starke Unterschiede beim Mobilitätsverhalten

Mobilitätskennziffern	SchülerIn/StudentIn/Lehre	Erwerbstätige	PensionistInnen
Anteil mobiler Personen in %	85,7	90,2	<b>68,9</b>
Wege/Person/Tag	2,68	3,09	<b>2,29</b>
Tageswegelänge/Person (km)	24,6	<b>47,5</b>	<b>24,4</b>
Arbeitswege (%)	4,0	<b>44,2</b>	<b>0,9</b>
Ausbildungswege (%)	<b>52,0</b>	1,4	0,3
Sonstige Wege (%)	44,0	54,4	<b>98,8</b>

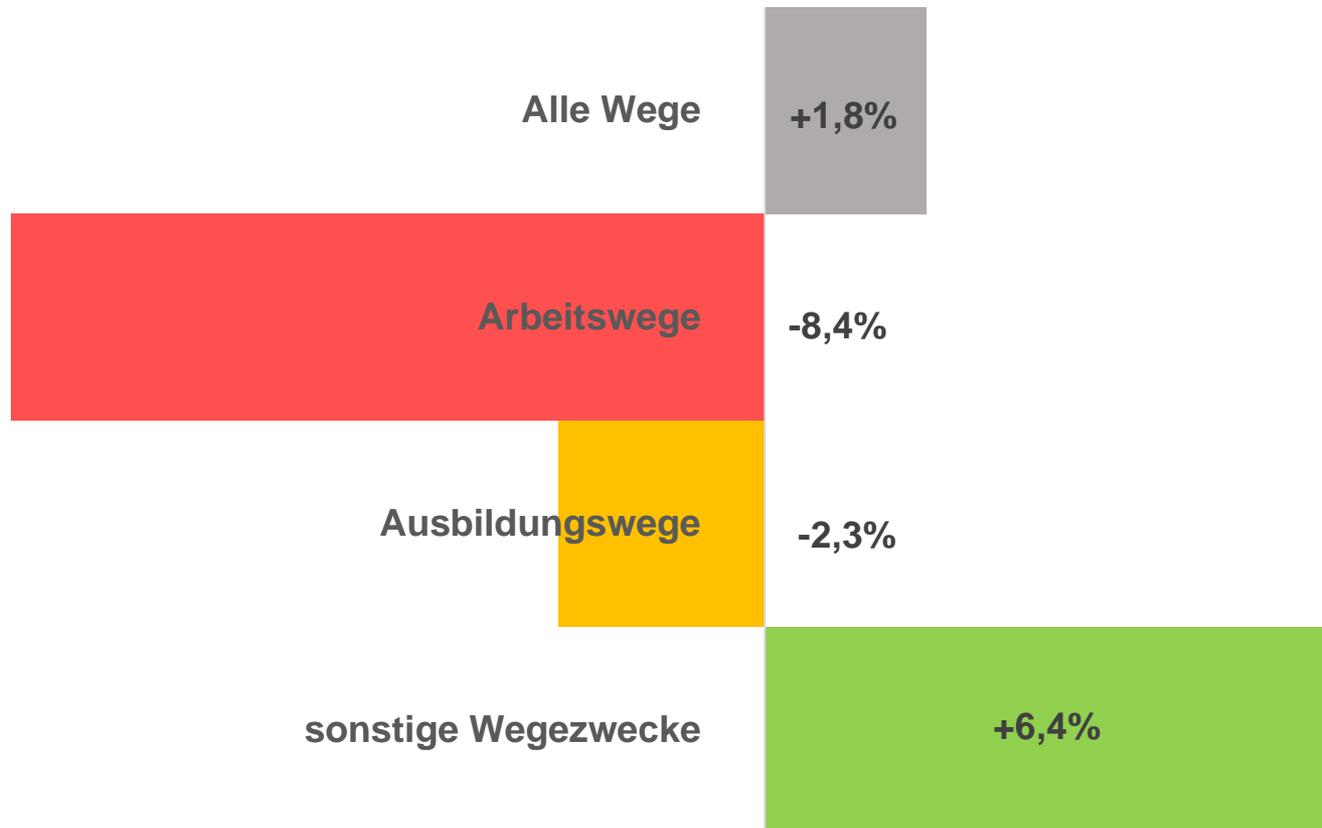
Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs

# Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Tätigkeits- und Altersgruppen in Österreich 2014 – Starke Unterschiede bei der Verkehrsmittelaufteilung



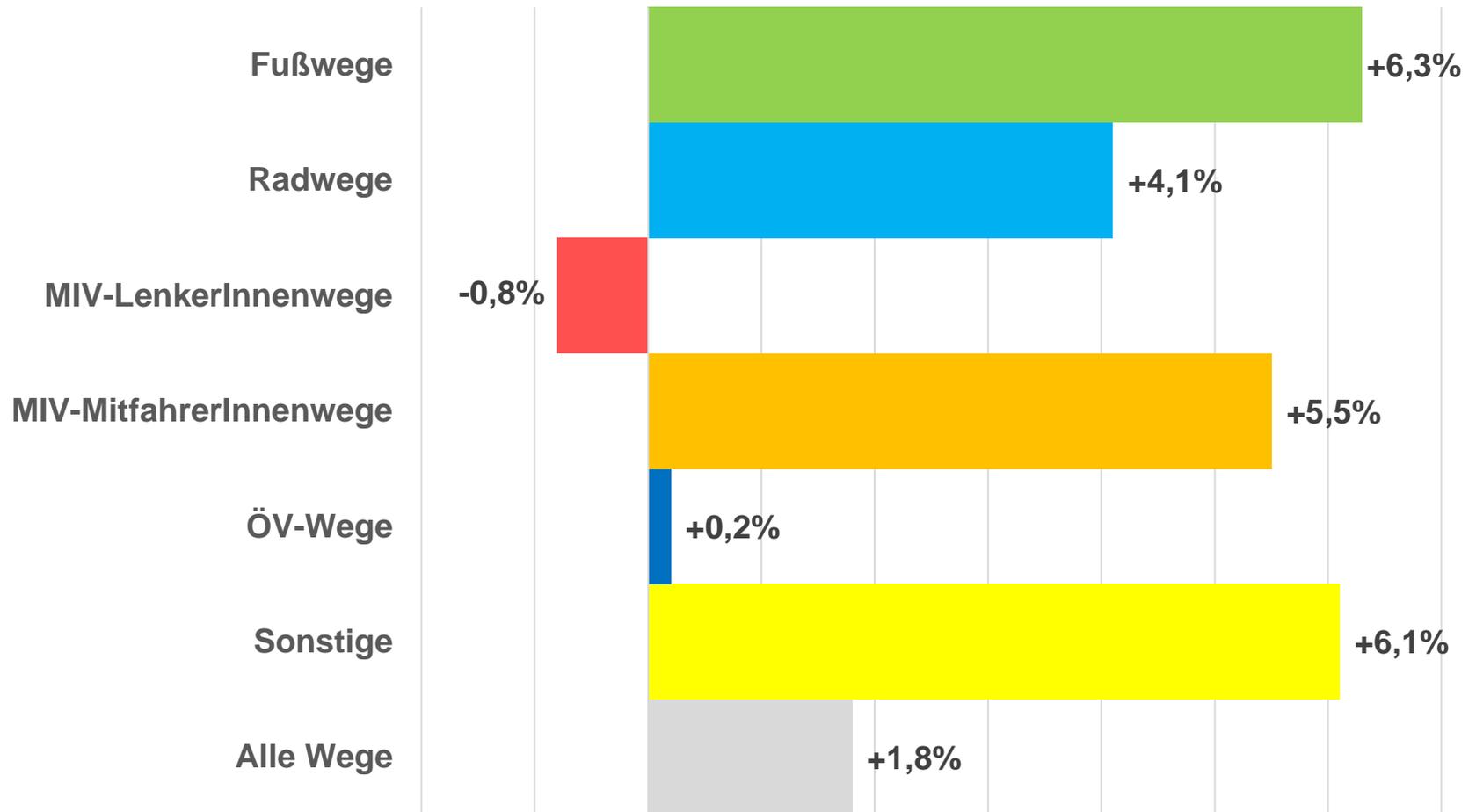
Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs

# Entwicklung der Mobilität in der Steiermark 2021-2040 nach Verkehrszwecken – Veränderung der Wegezahl in Prozent bei konstant bleibendem Mobilitätsverhalten



Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; Eigene Abschätzung

# Entwicklung der Mobilität in der Steiermark 2021-2040 nach Verkehrsmitteln – Veränderung der Wegezahl nach Verkehrsmittel bei konstant bleibendem Mobilitätsverhalten



Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; Eigene Abschätzung

# Mobilitätsentwicklung als Folge des demografischen Wandels

- > **Anstieg der Wege unter dem Bevölkerungswachstum** durch geringere Mobilität der stark wachsenden Gruppe der 65 und Mehrjährigen: **+1,8%** statt +4,5%
- > **Bedeutungsgewinn der Fußwege** durch hohen Fußweganteil der SeniorInnen
- > **Kein Wachstum der Pkw-LenkerInnenwege**, aber auch nicht der ÖV-Wege bedingt durch den Rückgang der Zahl der 20-64 jährigen und die Stagnation der Personen in Ausbildung
- > Ein **Rückgang der Routine-Wege** (Arbeit Ausbildung) und eine **starke Zunahme der Nicht-Routine-Wege** (Freizeit, Einkauf, Besuch, Erledigungen) als Folge des Anstiegs der PensionistInnen.

# Mobilitätsentwicklung als Folge des demografischen Wandels – große Unsicherheiten bleiben

- > Wie werden sich die Weglängen entwickeln? Wird das Wachstum der durchschnittlichen Weglängen weitergehen wie bisher?
- > Wie wird sich die Verkehrsmittelwahl entwickeln? Werden die Verkehrsanteile des MIV weiter steigen wie in der Vergangenheit oder wird auch im ländlichen Raum ein Plafond erreicht wie das in Städten bereits der Fall ist?
- > Wie wird sich insbesondere das Mobilitätsverhalten der 65 und Mehrjährigen bzw. der PensionistInnen entwickeln? Wird der Anteil der Pkw-Nutzung steigen und werden die Weglängen zunehmen?

# Künftige Mobilitätsentwicklung – Einflussfaktor Digitalisierung und Pandemie

## Abschätzung der strukturellen Wirkungen von Digitalisierung und Pandemie auf das Verkehrsaufkommen

Wege Zweck	Szenario 1		Szenario 2		Anteil VM	
	DTVw	Sph*	DTVw	Sph*	MIV	ÖV
Arbeitswege	-2,2%	-3,5%	-5%	-7%	70%	12%
Einkaufswege	-1,5%	-1,5%	-2,6%	-2,6%	67%	7%
Dienstwege	-1,0%	-1,0%	-1,7%	-1,7%	76%	8%
<b>Insgesamt</b>	<b>-4,7%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-9,3%</b>	<b>-11,3%</b>		

Quelle: BMVIT (2016): Österreich unterwegs; eigene Abschätzung ..... Sph = Spitzenstunden

Szenario 1: Homeoffice: 20% an 2 Tagen, 30 % Einkaufswege (>5 km) und 30% Dienstwege >10 km) werden durch online ersetzt

Szenario 2: Homeoffice: 30% an 3 Tagen, 50 % Einkaufswege (>5 km) und 50% Dienstwege >10 km) werden durch online ersetzt

**Hauptwirkung im Straßennetz und in Spitzenzeiten – Reboundeffekte mit Verlagerung zu anderen Verkehrszwecken und kürzeren Wegen, aber auch in der Raumstruktur (Bereitschaft zu längeren Arbeitswegen, Zunahme multilokaler Lebensformen) zu erwarten.**

# Künftige Mobilitätsentwicklung – Einflussfaktor Digitalisierung

- > Neue Informations- und Kommunikationsdienste machen Mobilität vernetzter, effizienter und sicherer
- > Optimierung der Planung des Reisezeitpunkts, der Verkehrsmittel- und Routenwahl durch die VerkehrsteilnehmerInnen
- > Effizientere Nutzung der Infrastrukturkapazitäten durch Information und Steuerung gekoppelt mit Delegation von Eigenverantwortung an die VerkehrsteilnehmerInnen
- > Neue Organisationsmodelle für die Verkehrsnachfrage – Mobility as a Service: bedarfsorientierte Systeme wie Sharing oder Mikro-ÖV
- > Langfristig: automatisiertes/autonomes Fahren
  - > Modell „Autonom fahrende Privat-Fahrzeuge“: „more of the same“
  - > Modell „Autonom fahrende Taxi-Systeme“: „Revolutionierung“ des Verkehrssystems

**Wirkungen: Nicht weniger Mobilität, aber anders: effizienter und platzsparender**

# Künftige Mobilitätsentwicklung – Einflussfaktor Kosten

- > Die Wirkung von Treibstoffpreisen in Bezug auf Fahrleistung und Treibstoffverbrauch ist relativ gering. **Die Pkw-NutzerInnen reagieren auf Preisänderungen relativ „unelastisch“.**

	Veränderung der Fahrleistung in Prozent 6/2019 zu 6/2022 im A+S-Straßennetz		
	Steiermark	Stadtregion Graz	Übrige Steiermark
Durchschnittlicher Treibstoffpreis Benzin/Diesel	+71%		
Pkw-Fahrleistungen	-2,4%	+1,6%	-4,0%

Quelle: ASFINAG: Auswertung der automatischen Zählstellen

- > Der Treibstoffpreis befand sich kaufkraftbezogen im Juni 2022 auf dem Niveau der 1970iger und 1980iger Jahre, aber der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch/Pkw hat sich seither um 30% reduziert.
- > Es ist davon auszugehen, dass die **Energiepreise** mittel- und langfristig **„hoch“** bleiben werden.

# Zukunft der Mobilität – Klimapolitische Anforderungen

## **EU-Klima- und Energieziele**

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

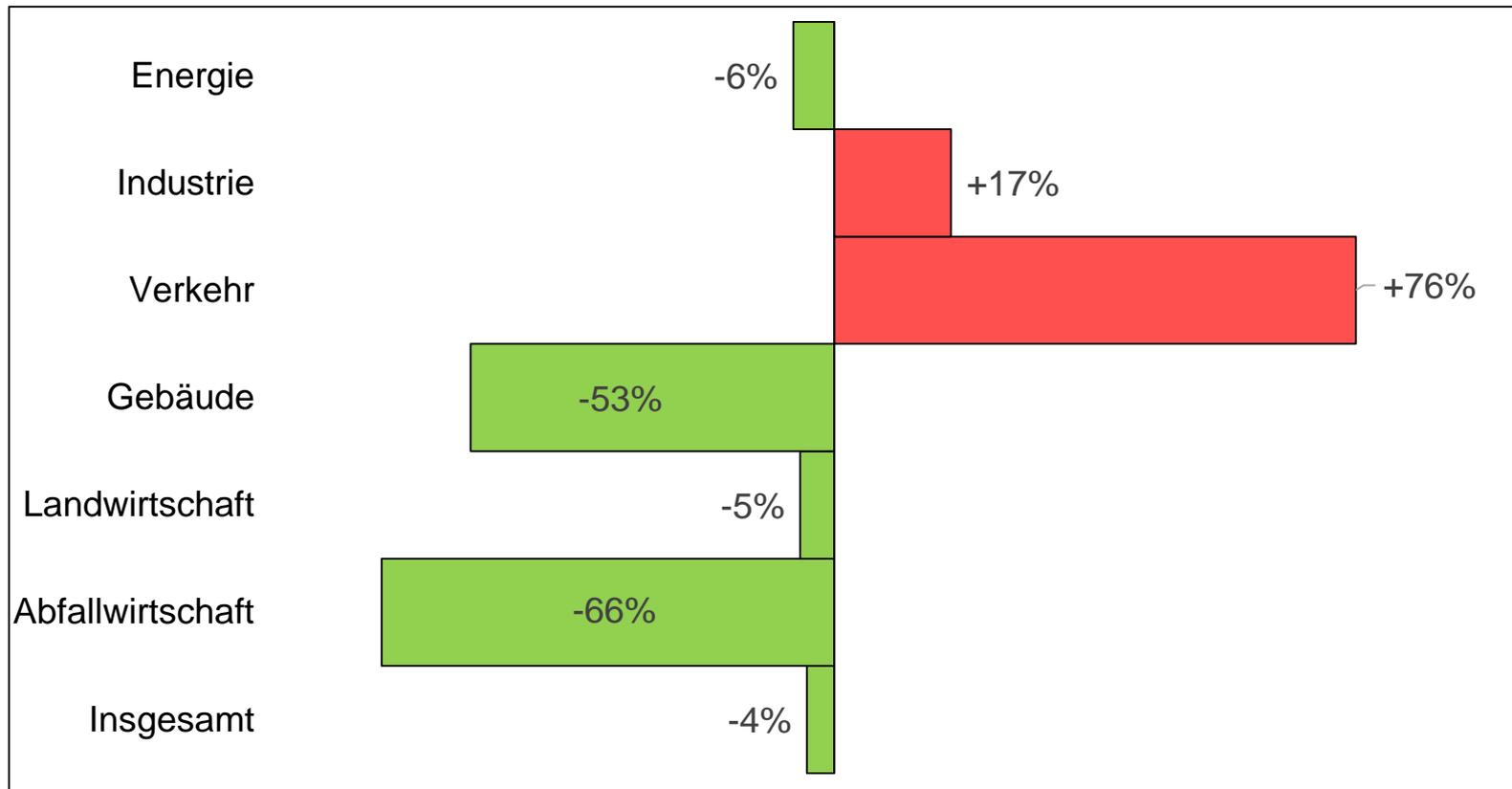
## **Bundesziele**

- > Reduktion in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels um 36% bis 2030 gegenüber 2005
- > Reduktion der THG-Emissionen **aus dem Verkehr um 36% bis 2030 gegenüber 2005**
- > Klimaneutralität bis 2040
- > Abdeckung des nationalen Gesamtstromverbrauchs bilanziell bis 2030 zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern

# Künftige Mobilitätsentwicklung – Klima- und umweltpolitische Anforderungen

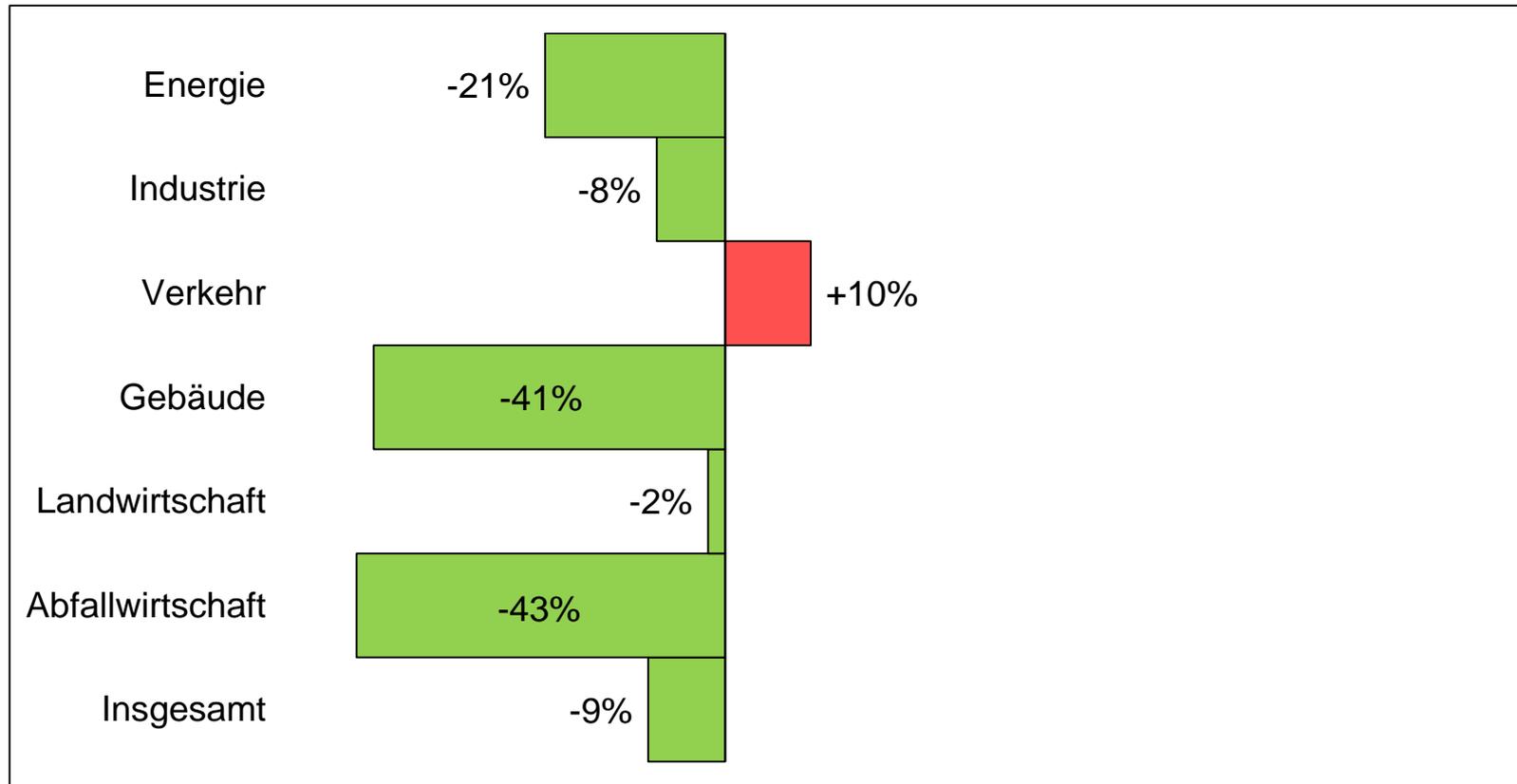
- > **Verkehr ist das Sorgenkind** der Klimapolitik:
- > Der Verkehr hat im Jahr 1990 ca. 15% zu den THG in der Steiermark beigetragen, **bis 2019 ist der Anteil auf 27% gestiegen.**
- > Während die THG-Emissionen zwischen 1990 und 2019 insgesamt um 3,6% abgenommen haben, sind sie im **Verkehr um 76% gewachsen. Ohne Verkehr** hätten die THG in der Steiermark um **17% abgenommen.**
- > Seit 2008 ist der Verkehr der letzte Sektor, in dem in der Steiermark die THG-Emissionen zugenommen haben.

# Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Steiermark nach Sektoren 1990-2019 in %



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

# Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Steiermark nach Sektoren 2008-2019 in %

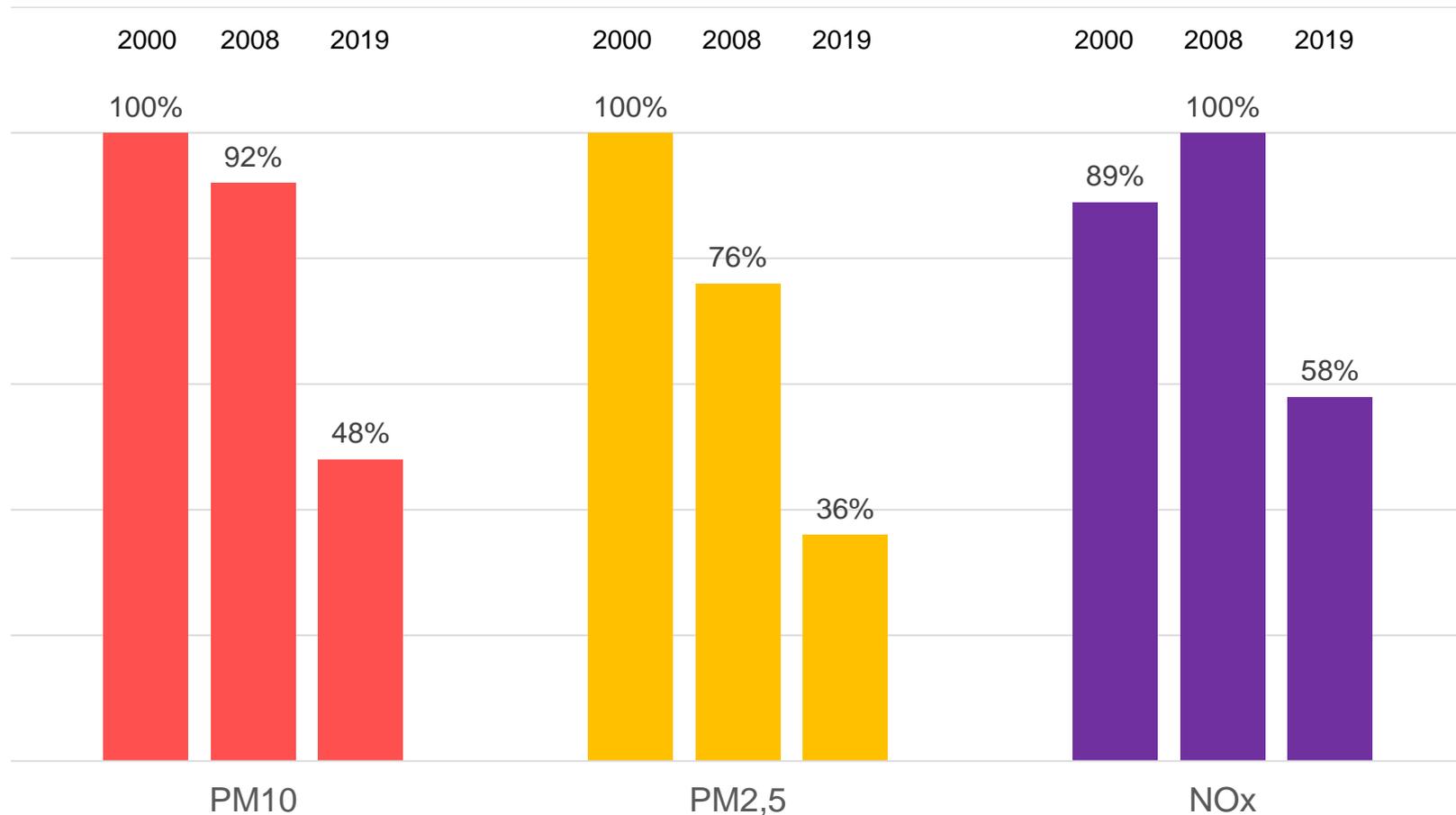


Quelle: Umweltbundesamt (2022): Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990-2019

# Zukunft der Mobilität – Umweltpolitische Anforderungen

- > Die Schadstoffemissionen aus dem Verkehr konnten in den letzten Jahren deutlich reduziert werden – durch den Umstieg auf Elektromobilität wird die Problematik der Luftschadstoffemissionen im Personenverkehr gelöst.

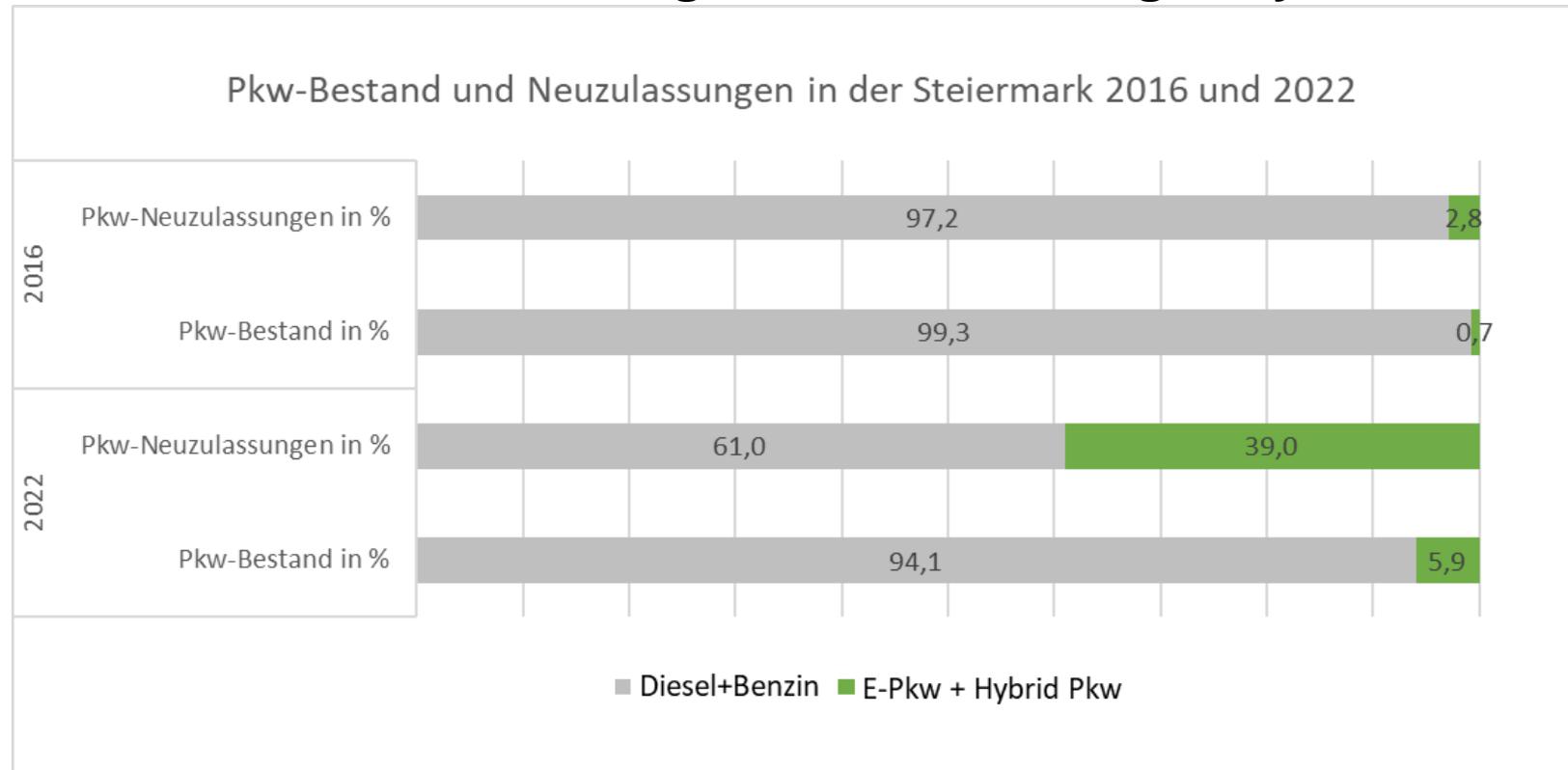
# Entwicklung der Luftschadstoffemissionen in der Steiermark im Verkehr 2000, 2008 und 2019



Quelle: Umweltbundesamt (2023): Bundesländer Luftschadstoffinventur

# Künftige Mobilitätsentwicklung – Einflussfaktor Energie- und Antriebstechnik

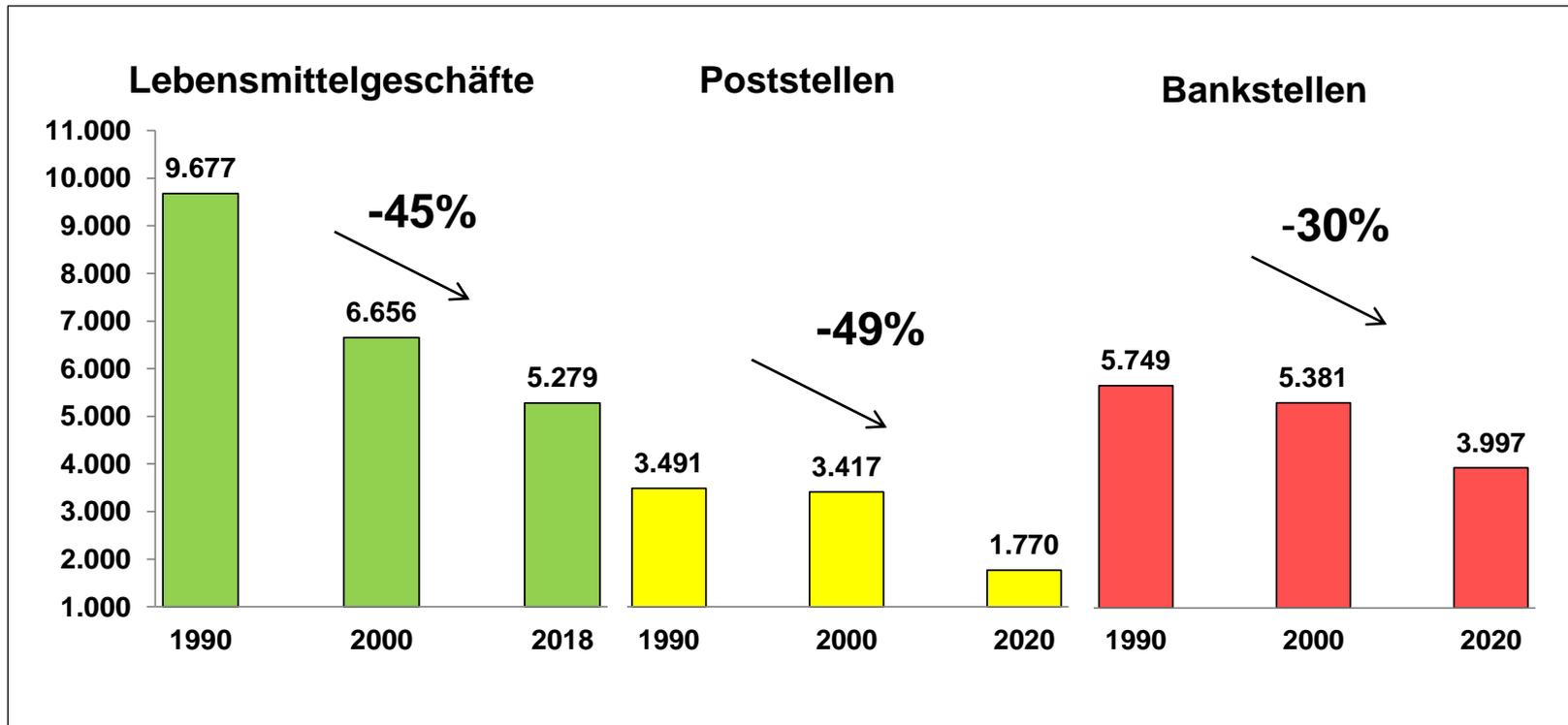
- E-Mobilität ist in der individuellen Personenmobilität aktuell die Alternative zum fossil betriebenen Verbrennungsmotor. **Seit 2021 nehmen die Neuzulassungen von E-Fahrzeugen dynamisch zu.**



# Zukunft der Mobilität – Einflussfaktor Raumstruktur und soziale Anforderungen

- > Die Versorgung mit Dienstleistungen der Daseinsvorsorge geht in kleinere Ortschaften zurück.
- > Die **ÖV-Erreichbarkeit von zentralen Orten** ist für den ländlichen Raum eine wichtige soziale Anforderung.
- > In der Steiermark gibt es **große regionale Unterschiede bei der ÖV-Erreichbarkeit von zentralen Orten.**
- > Fast **32% der steirischen Bevölkerung außerhalb von Graz** verfügt über **keine zumutbare ÖV-Erschließung.**
- > **93% der Gemeinden** in der Steiermark haben einen **Mikro-ÖV-Bedarf zur Erfüllung des Mindestanspruchs einer Mobilitäts-garantie** (mehr als 5% der EW mit keiner ÖV-Basiserschließung oder mindestens 100 Personen ohne Basiserschließung).
- > In **53% dieser Gemeinden gibt es bereits einen Mikro-ÖV**, der Mindeststandards entspricht (zugänglich für alle, Betrieb an allen Werktagen, Vorbestellzeit  $\leq$  120 Minuten).

# Zukunft der Mobilität – Einflussfaktor Raumstruktur und soziale Anforderungen

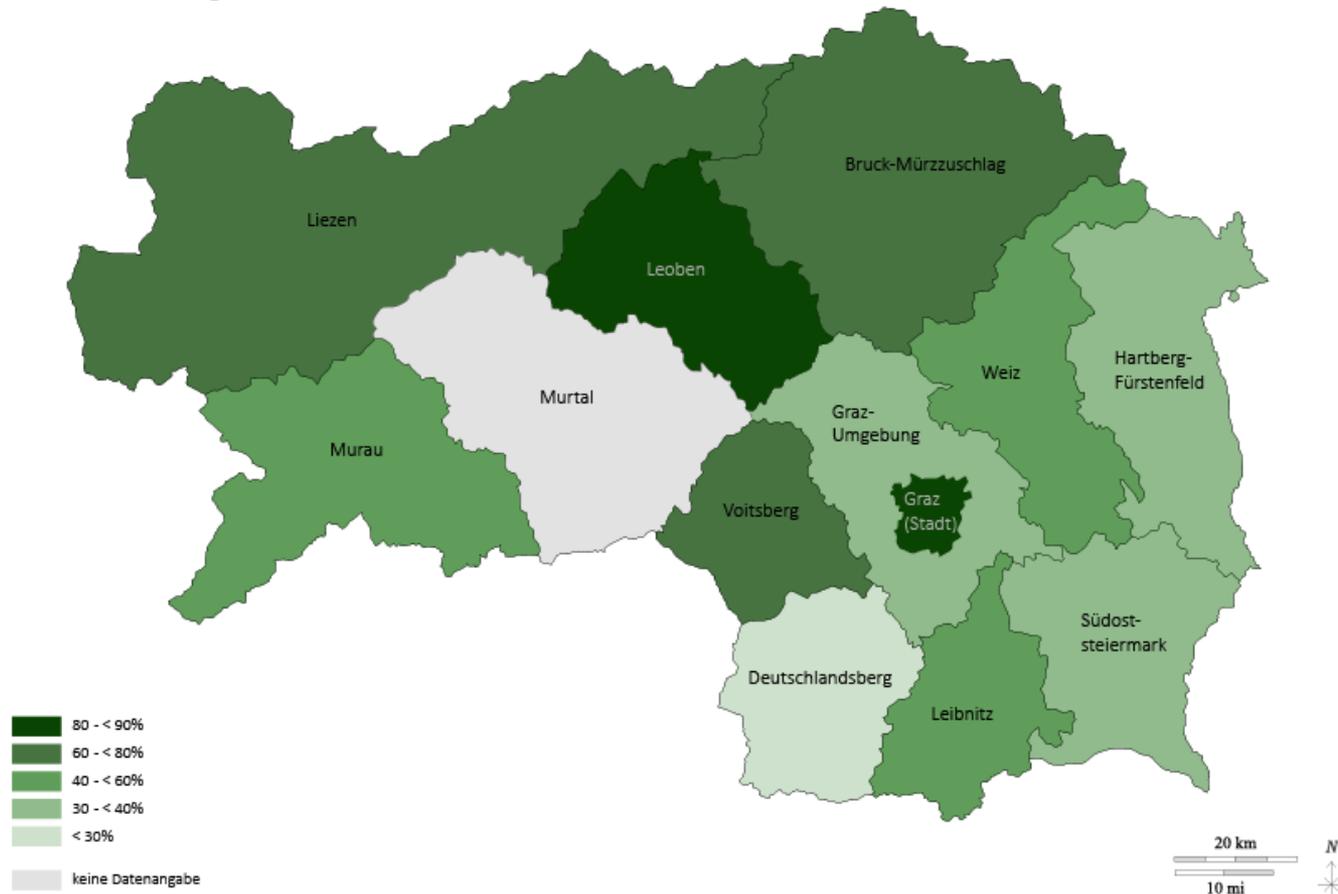


Quelle: ÖNB (2020), AC Nielsen (2019), Österreichische Post AG (2020)

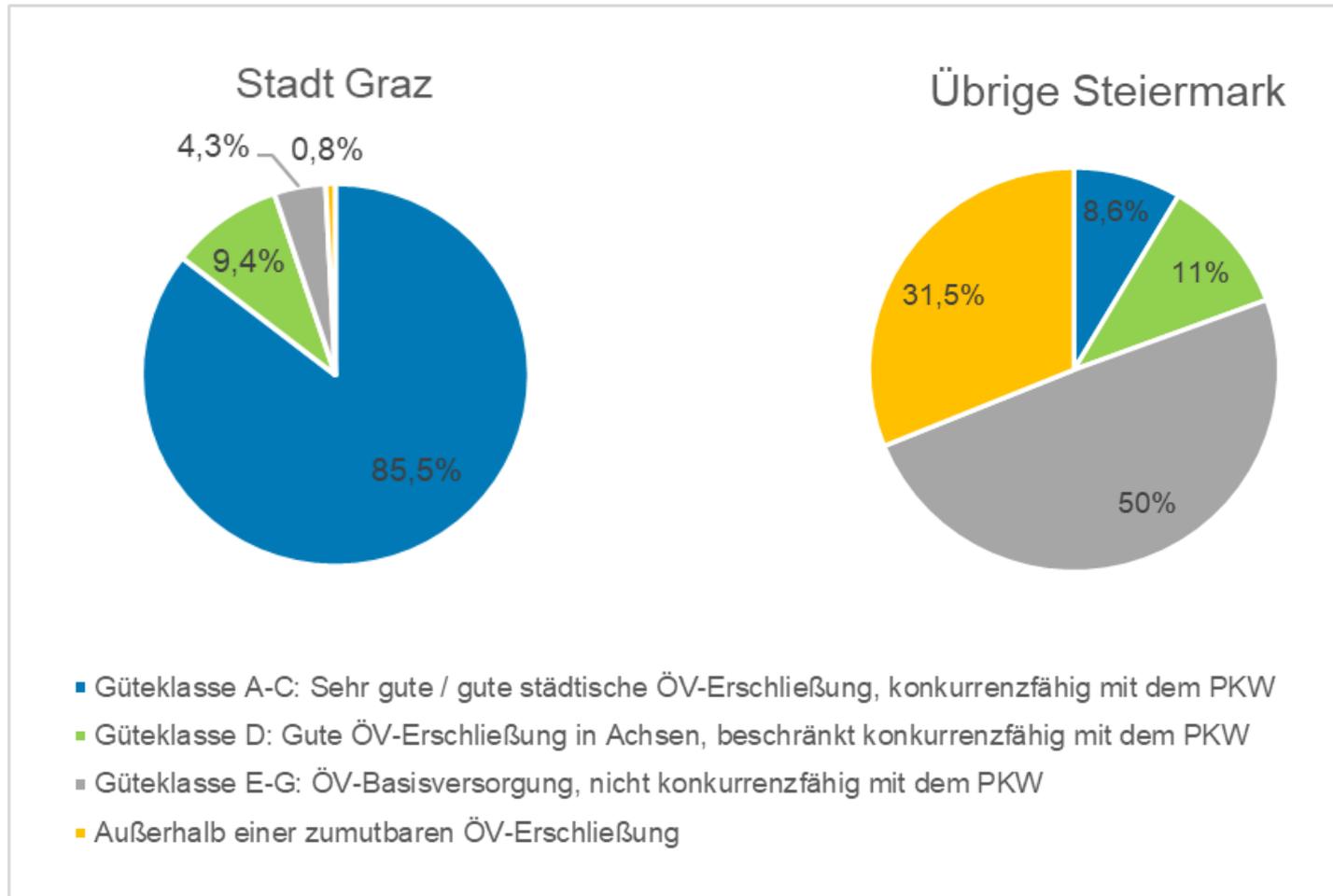
**Trend: Rückzug der Dienstleistungen der Daseinsvorsorge aus kleineren Ortschaften aus Effizienz- und Effektivitätsgründen in Folge der Motorisierung und der MIV-Erreichbarkeiten.**

# Mobilität der Zukunft: Erreichbarkeit zentraler Orte

ÖV 2016- 203- Erreichbarkeitsgrad innerhalb von 35 Minuten  
Schulfreier Werktag



# ÖV-Erschließungsqualität des Siedlungsgebiets in der Stadt Graz und in der übrigen Steiermark



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

# Zukunft der Mobilität: Einflussfaktor Mobilitätsverhalten

Es gibt einen **Wandel der Einstellungen und Verhaltensweisen** in der Mobilität vor allem bei **jungen Bevölkerungsgruppen und in Städten** (Quellen: Österreich unterwegs: 1995-2014; Mobilität in NÖ: 2003-2018):

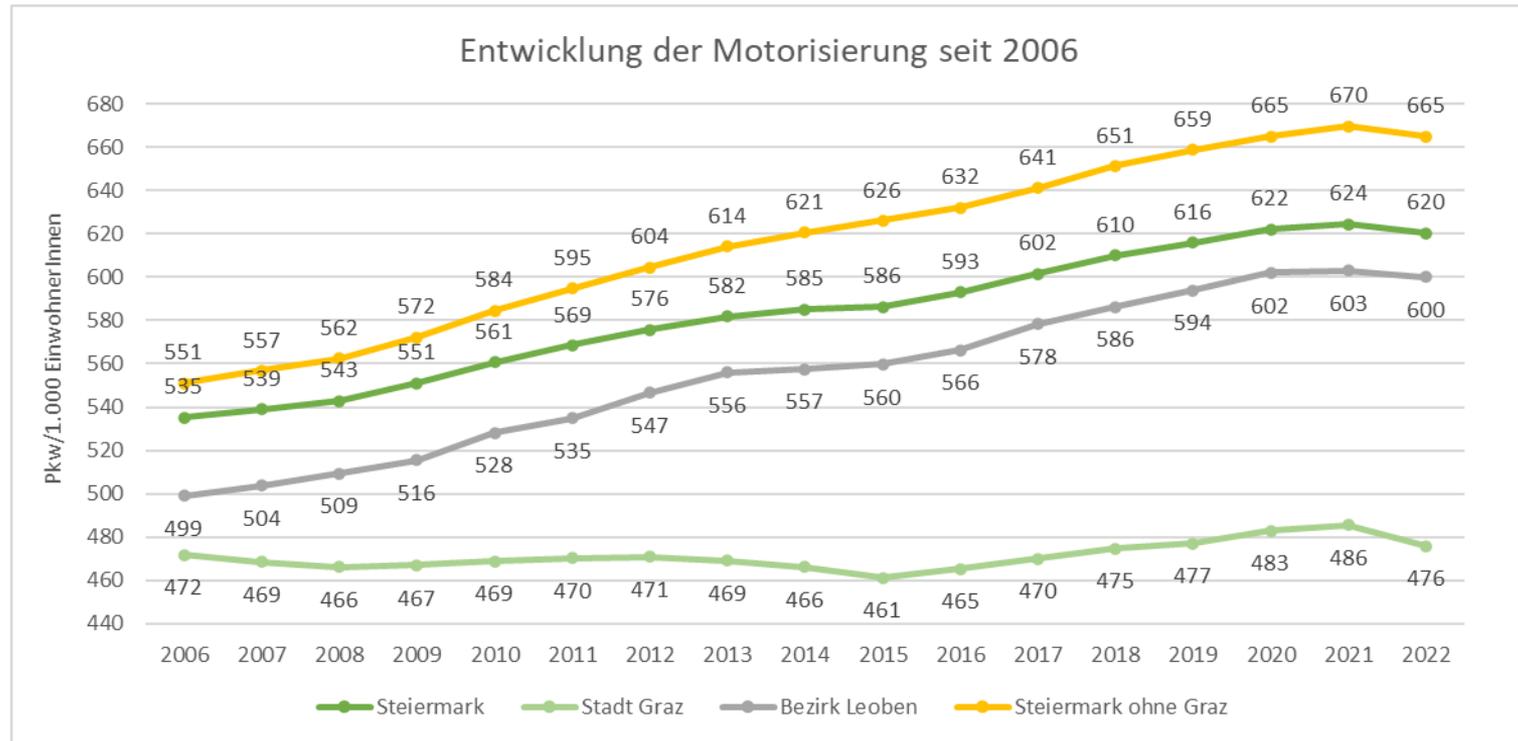
- > Der **Führerscheinbesitz** in der Gruppe der 17 bis 19jährigen ist zwischen 1995 und 2014 von **46% auf 41%** zurückgegangen, bei den 20-24jährigen von **90% auf 78%** und bei 25-34jährigen von **90% auf 89%**. (NÖ 2008-2018: 18-34jährige von 93% auf 87%).
- > Der Anteil der Personen, die **keinen Pkw zur Verfügung** haben, ist bei den 20-24jährigen von **18% auf 26% gestiegen** und stagniert bei den 25-34jährigen.
- > Der **Anteil der Pkw-FahrerInnenwege** ist 1995-2014 bei den **25-34jährigen leicht zurückgegangen**. (NÖ 2003-2018: 18-34jährige von **62% auf 60%**, 35-49jährige von **68% auf 63%**)
- > Dieser **Trend betrifft vor allem Großstädte**: während sich in Wien der Führerscheinbesitz zwischen 1995 und 2014 von 71% der Personen ab 17 Jahren auf 70% verringert hat, ist er in peripheren Bezirken von 75% auf 84% gestiegen. (NÖ 2008-2018: **von 87% auf 88%**)
- > Dieser **Stadt/Land-Unterschied** zeigt sich auch bei der **Motorisierung**.

## Thesen:

Seit 2014 (Österreich insgesamt) bzw. 2018 (NÖ) dürfte **keine Trendumkehr** eingetreten sein.

Es ist wahrscheinlich, dass sich die **Motorisierung einer Sättigung** nähert und sich die Einstellungen und Verhalten der jungen Bevölkerungsgruppen angesichts der Klimakrise in Richtung einer **bewussteren Nutzung des Pkw auch im ländlichen Raum** verändern.

# Zukunft der Mobilität: Motorisierungsentwicklung in der Steiermark



Die Motorisierung in der Stadt Graz liegt deutlich unter der in der übrigen Steiermark und ist seit ca. 20 Jahren stabil geblieben.

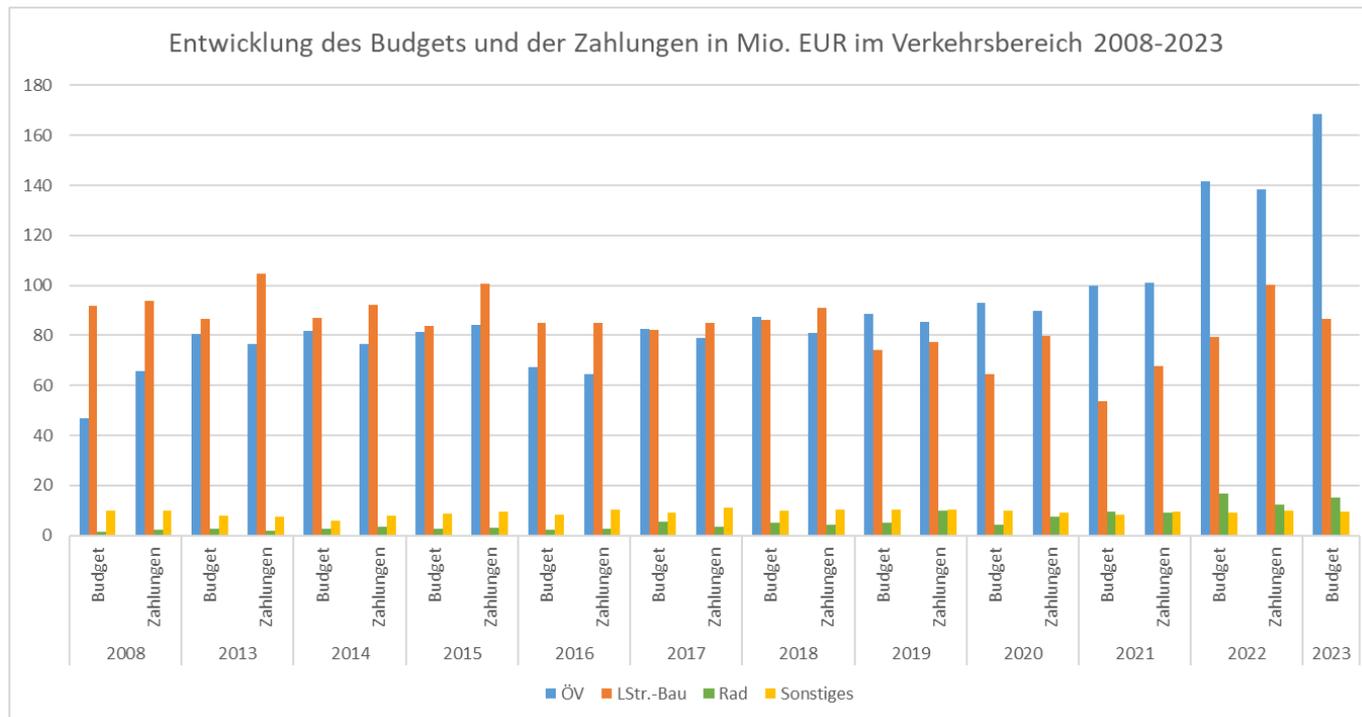
# Entwicklungstrends

Insgesamt ist die Mobilitäts- und Verkehrspolitik mit **großen Unsicherheiten und Ungewissheiten** konfrontiert: Tempo und Umfang technischer Innovationen beim Fahrzeug- und Antriebssystem, bei der Verfügbarkeit und den Kosten klimaneutraler Energie, bei der Wirkung der Digitalisierung. **Folgende Thesen** werden zur Diskussion gestellt:

- > Die **durchschnittlichen täglichen Weglängen** werden eher **nicht mehr oder langsamer zunehmen** als in der Vergangenheit.
- > Das **Pkw-Wegeaufkommen** wird eher **nicht mehr weiter steigen oder sogar moderat zurückgehen**.
- > Die **Nachfrage im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr** dürfte weiter **zunehmen**.
- > Die **Nicht-Routine-Wege** (Freizeit, Besuche, Erledigungen) werden auf Kosten von Arbeits-, Dienst- und Einkaufswegen **stark wachsen**.
- > Die **Flexibilität** bei der Wahl des Antrittszeitpunktes des Weges, bei der Verkehrsmittelwahl und bei der Routenwahl wird **stark zunehmen**.
- > Die **Motorisierung nähert sich ihrem Plafond**.

# Budgetverteilung spiegelt Entwicklungstrends teilweise wider

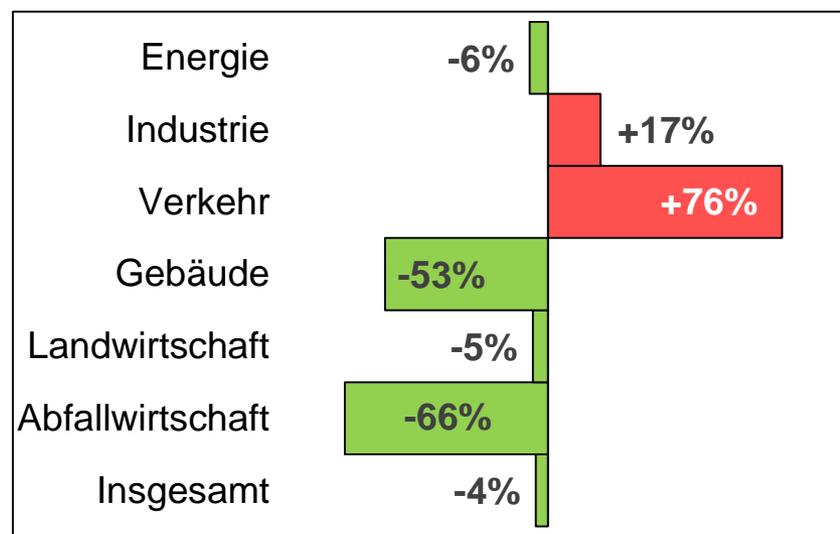
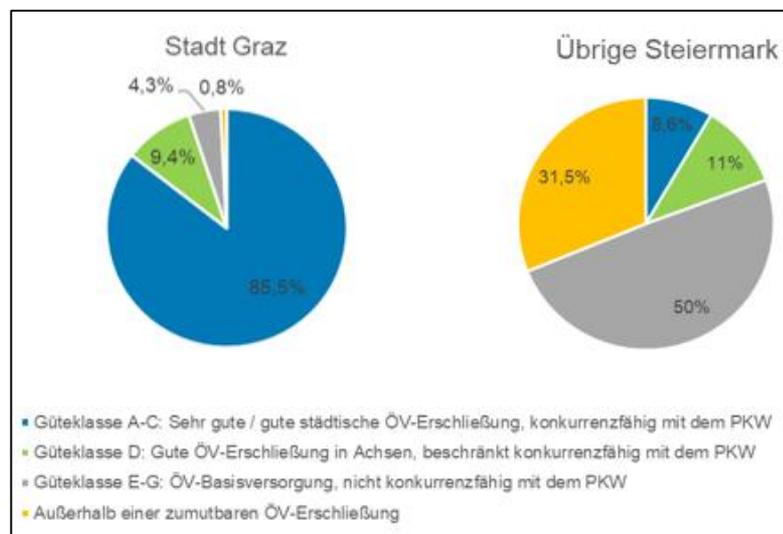
- > mehr als eine Verdoppelung beim ÖV (Zahlungen 2008-2022)
- > Stabilisierung beim Landesstraßenbau
- > Verfünffachung beim Radverkehr



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Budgetverteilung 2008-2023

# 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.

# Inhaltliche Herausforderungen aus dem Vorbereitungsworkshop

- > Mobilität klimagerecht gewährleisten
- > Mobilität leistbar/sozial verträglich gestalten
- > Regionale Unterschiede zwischen Stadt und Land gerecht werden
- > Technische Innovationen richtig einschätzen und berücksichtigen, Transformation zur Elektromobilität
- > Multimodalität, Verknüpfung aller Mobilitätsformen, Mobile Dienste
- > Gestaltung öffentlicher Räume
- > Raumordnung und Verkehr gemeinsam sehen
- > Infrastruktur erhalten, Umgang mit Leistungsengpässen im Straßennetz

# Thesen für die Mobilitätsstrategie

- > Kapazitätserweiterungen im Straßennetz sind kein Thema mehr – Priorität ist Erhaltung, Verkehrssicherheit und Neugestaltung der Straßenräume in den Siedlungsgebieten: mehr Qualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Aufenthaltsqualität und Klimawandelanpassung.
- > Der öffentliche Verkehr an den Hauptachsen und im Steirischen Zentralraum braucht ausreichend Kapazitäten und Qualitäten.
- > Die Erreichbarkeit im ländlichen Raum muss durch leistbare Mobilität im MIV und durch eine „**Mobilitätsgarantie**“ im ÖV für nichtmotorisierte Personen gesichert und verbessert werden: Mikro-ÖV, mobile Dienste, etc.
- > 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.

# Fehlende Daten

- > umgesetzten Projekten seit 2008 (RV, ÖV, Straße, weitere Themen)
- > geplante Vorhaben (RV, ÖV, Straße) und Sanierungen
- > ÖV
  - > Jahres- und Monatskartenabsatz
  - > Absatzentwicklung Klimaticket
  - > Fahrgastzahlen S-Bahn und Regiobahn, [Bus und Fernverkehr nicht verfügbar]
  - > Jahres-km Busleistungen
  - > ÖV-Platzkilometer
  - > ÖV-Betriebsausgaben
- > Radverkehrszählstellen, Entwicklung
- > P&R, B&R Anzahl, Auslastung, Ausbau

# Ausblick – nächste Schritte

