



Mobilität mal anders

Das regionale Mobilitätsexperiment

ERGEBNISBERICHT

Auftraggeber: Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH
Verfasser: Mag. Walter Slupetzky, Quintessenz Organisationsberatung GmbH

März 2023

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Idee und Zielsetzung..... | 3 |
| 2 | Vorgangsweise..... | 4 |
| 3 | Methodik | 5 |
| 4 | Die Testpersonen..... | 6 |
| 4.1 | <i>Erreichbarkeit</i> | <i>8</i> |
| 4.2 | <i>Mobilitätsgewohnheiten.....</i> | <i>9</i> |
| 5 | Bewusstseinsbildende Effekte | 11 |
| 6 | Hemmende und fördernde Faktoren bei der Verkehrsmittelnutzung..... | 15 |
| 6.1 | <i>Öffentlicher Verkehr – die positive Überraschung.....</i> | <i>15</i> |
| 6.2 | <i>Carsharing – auf die Erreichbarkeit kommt es an.....</i> | <i>18</i> |
| 6.3 | <i>Bedarfsverkehr (Sammeltaxi, Mikro-ÖV) – die Nutzung vereinfachen</i> | <i>20</i> |
| 6.4 | <i>Fahrrad – der Wille ist da, die Infrastruktur (noch) nicht</i> | <i>22</i> |
| 6.5 | <i>Zu Fuß – man geht gerne, wenn es sicher und komfortabel ist.....</i> | <i>25</i> |
| 7 | Zusammenfassung | 27 |

1 Idee und Zielsetzung

Die Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH hat in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Steiermark im November 2022 im Rahmen von „Mobilität mal anders – Das regionale Mobilitätsexperiment“ einen Testmonat durchgeführt. Dabei erhielten 25 Bewohner:innen des Steirischen Zentralraums (Graz, Graz-Umgebung und Voitsberg) die Möglichkeit, kostenlos ein multimodales Mobilitätspaket als Alternative zum eigenen Pkw zu erproben.

Das kombinierte Mobilitätsangebot setzte sich aus folgenden Modulen zusammen:

- Monatsticket für den Öffentlichen Verkehr
- Zugang zu den Sammeltaxis GUSTmobil, VOmobil und rufmi
- Nutzung von tim-Carsharing, inklusive Sonderfahrzeuge wie Van und Lastenrad

Ergänzend dazu sollten natürlich auch aktive Mobilitätsformen wie Gehen und Radfahren intensiver genutzt werden. Fahrten mit dem eigenen Pkw wurden während des Testmonats nicht verboten, jedoch wurden die Testpersonen ersucht, jene Wege herauszufinden, für die das Privatauto aufgrund ihrer Lebensumstände unumgänglich ist.

Die Ziele des Testmonats waren:

1. Bewusstsein für alternative Transportmittel in der Bevölkerung zu schärfen
2. Barrieren in der Nutzung dieser Transportmittel sichtbar zu machen, um diese bei der zukünftigen Mobilitätsgestaltung zu berücksichtigen

Um die Effekte des Mobilitätsexperiments zu dokumentieren und die Barrieren der Alltagsmobilität sichtbar zu machen, wurde begleitend eine Evaluation durchgeführt. Das Besondere am bestehenden Monitoring war, dass nicht wie in bisherigen Erhebungen die Akzeptanz hypothetisch abgefragt wurde, sondern den Befragungen vielmehr die tatsächlichen Nutzungserfahrungen zugrunde liegen. Das bedeutet, interessierte Testnutzer:innen haben die Mobilitätsangebote bei ihren Alltagswegen angewendet und dabei erlebt, wann sie damit an ihre Grenzen stoßen. Die dabei gemachten Erfahrungen bieten ein konkreteres und differenzierteres Bild im Gegensatz zu reinen Überlegungen über Mobilitätsmöglichkeiten, ohne diese selbst getestet zu haben.

2 Vorgangsweise

In einer breit gestreuten Online-Information der Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH wurde auf die Aktion „Mobilität mal anders“ aufmerksam gemacht und zur Bewerbung zum Testmonat eingeladen. Gestreut wurde der Ausruf zum regionalen Mobilitätsexperiment, im Zeitraum September 2022, unter anderem auf der Website und Facebook-Seite der Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH sowie auf Plattformen von regionalen Partner:innen. Zusätzlich wurden Inserate in regionalen Medien wie der Kleinen Zeitung, der Woche Voitsberg und Woche Graz-Umgebung sowie MeinBezirk.at im Print und Onlineformat geschaltet.

Neben Alter, Wohn- und Arbeitsort mussten die Interessent:innen im Online-Bewerbungsformular auch ihre persönliche Motivation zur Teilnahme am Testmonat anführen. Nach Ablauf der Bewerbungsfrist wurden die Interessent:innen in die oben angeführten Eigenschaften gegliedert und in Mobilitätstypen gruppiert, um die Endauswahl zu definieren.

Insgesamt meldeten sich 131 Interessent:innen für das Experiment. Aus diesen wurden 25 Testpersonen ausgewählt.

Um den Testmonat gut nützen zu können, fand im Oktober 2022 ein Einschulungstermin für alle Teilnehmer:innen statt, bei dem die zur Verfügung stehenden Mobilitätssysteme vorgestellt und Fragen zu deren Nutzung besprochen wurden. Weiters erfolgte eine Einschulung in das Wegetagebuch, welches während des Testmonats von den Teilnehmer:innen ausgefüllt werden musste. Testpersonen, die am Präsenztermin nicht teilnehmen konnten, wurden in den darauffolgenden Tagen individuell eingeschult.

Alle notwendigen Tickets, Zugangsdaten und Unterlagen wurden vor Beginn des Testmonats an die Teilnehmer:innen ausgesendet.

Während des Testmonats wurden die Testpersonen begleitend betreut. Einerseits, um die durchgängige und richtige Führung des Wegetagebuchs zu gewährleisten. Andererseits, um Anfangsprobleme bei der Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätssysteme rasch abzufangen.

Im Anschluss an das Testmonat fand ein Abschlussinterview statt, bei dem die Nutzungserfahrungen der Testpersonen besprochen und mit dem Wegetagebuch abgeglichen wurden. Die Ergebnisse der persönlichen Interviews sind gemeinsam mit den Einträgen der Wegetagebücher die Grundlage für den folgenden Ergebnisbericht.

3 Methodik

Die begleitenden Beobachtungen zum Mobilitätsexperiment stützen sich auf zwei Methoden, die Wegetagebücher und die Interviews.

Im Zuge des Testmonats notierten die Teilnehmer:innen im November 2022 all ihre zurückgelegten Mobilitätswege in einem Wegetagebuch. Dieses beinhaltete neben einem Blatt mit persönlichen Daten auch für jeden einzelnen Tag des Testmonats eine Seite, um die zurückgelegten Wege ausführlich einzutragen und durch persönliche Kommentare zu ergänzen. Diese Seiten waren in der Online-Version so aufgebaut, dass die Einträge möglichst rasch und mit wenig Aufwand bzw. Klicks durchgeführt werden konnten. Zum Ende des Testmonats lagen die vollständig ausgefüllten Wegetagebücher vor. Insbesondere die Kommentarfelder wurden von einigen Testpersonen ausführlich genutzt. Um einen Vergleich ziehen zu können, sollten die Teilnehmer:innen auch die Wege von je einem typischen Arbeits- und Freizeittag vor dem Testmonat aufzeichnen. Dies erfolgte nicht durchgängig. Im Rahmen der Interviews konnten die fehlenden Tage nachbesprochen werden.

Im Anschluss an den Testmonat wurden die Wegetagebücher unter zwei Gesichtspunkten ausgewertet. Einerseits um allgemeine Schlussfolgerungen beispielsweise über die Verfügbarkeit oder die Erreichbarkeit der Verkehrsmittel in der Region zu ziehen. Andererseits um die einzelnen Interviews vorzubereiten und gezielt vertiefen zu können.

Die Interviews wurden im Dezember 2022 durchgeführt und je nach Präferenz der Testperson telefonisch oder per Videokonferenz abgehalten. Sie waren dreiteilig aufgebaut. Einleitend wurden die Erwartungen vor dem Testmonat abgefragt. Anschließend befasste sich das Gespräch mit den Erfahrungen während des Testmonats und einem Abgleich mit den ursprünglichen Erwartungen. In diesem Abschnitt wurden dann auch die Ergebnisse der Wegetagebücher einbezogen. Abschließend erfolgte ein Resümee über die Praxistauglichkeit der getesteten Services sowie ein Ausblick auf die zukünftige, persönliche Nutzung.

Die Ergebnisse aus den Wegetagebüchern und Interviews sind im folgenden Bericht dargestellt. Die angeführten Zitate stammen sowohl aus den Interviews als auch aus den Texteinträgen der Wegetagebücher.

4 Die Testpersonen

Insgesamt nahmen 25 Testpersonen am Mobilitätsexperiment teil, davon 11 weiblich und 14 männlich.

Unter den Teilnehmer:innen sind auch 6 Kinder im Alter zwischen 4 und 9 Jahren, davon 4 weiblich und 2 männlich. Generell erstreckt sich das Alter der Testpersonen zwischen 4 und 71 Jahren, wobei fast $\frac{2}{3}$ zwischen 30 und 60 Jahre alt sind.

Ein Großteil der Testpersonen (16) sind vollzeitbeschäftigt. 2 Testpersonen sind in Pension, die verbleibenden 7 Testpersonen sind in Ausbildung.

Der Bildungsstand der Testpersonen ist prinzipiell hoch. 9 Testpersonen haben einen Hochschulabschluss, 6 Testpersonen haben die Matura bzw. ein Kolleg absolviert und 4 Testpersonen haben eine Fachschule bzw. Lehre erfolgreich beendet.

Alle erwachsenen Testpersonen haben einen Führerschein, bis auf 2 Testpersonen besitzen zudem auch alle einen Privat-Pkw.

6 Testpersonen leben im Raum Köflach-Voitsberg, darunter 1 Familie mit 2 Kindern. 1 Testperson lebt in Ligist, 2 Testpersonen in Söding-Sankt Johann und 1 Paar in Hitzendorf. Im Norden von Graz-Umgebung wohnen 5 Testpersonen in Gratwein-Straßengel, darunter 1 Familie mit 2 Kindern. 2 Testpersonen kommen aus Stattegg. Östlich von Graz hat 1 Testperson in Kainbach bei Graz ihren Wohnort. Im Süden des Bezirkes Graz-Umgebung nimmt 1 Testperson aus Feldkirchen bei Graz und 1 Familie aus Hausmannstätten teil. In Graz leben 2 Testpersonen.

In Summe haben 9 Personen aus dem Bezirk Voitsberg, 14 aus Graz-Umgebung und 2 aus Graz bei der Aktion „Mobilität mal anders“ mitgemacht.

Die Wohnorte der 25 Testpersonen sind wie folgt über den Steirischen Zentralraum verteilt:

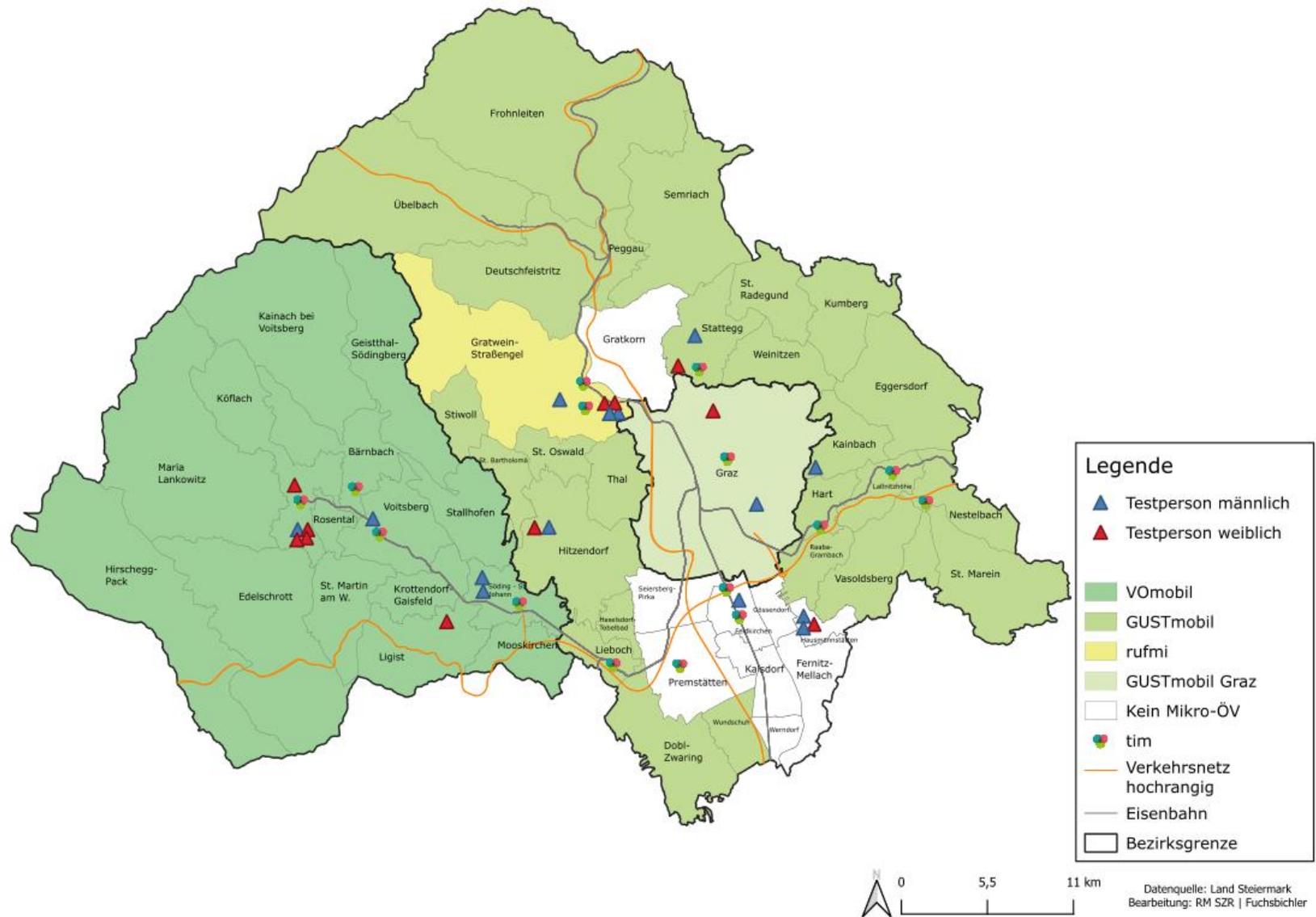


Abbildung 1: Übersichtskarte Teilnehmer:innen und Mobilitätsangebote im Steirischen Zentralraum.

4.1 Erreichbarkeit

Die Versorgung mit Verkehrsmitteln gestaltete sich für die Teilnehmenden am Mobilitätsexperiment unterschiedlich:

- Die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) waren für die meisten Testpersonen auf kurzem Weg erreichbar. Für 20 der 25 Personen lagen sie sogar unter 500 Meter, also in einer Gehzeit von deutlich unter 10 Minuten. Nur 3 Personen mussten mehr als 1 km zurücklegen. Die Abfahrten von den Haltestellen fanden werktags in der Regel zumindest im Stundentakt statt.
- Sammeltaxis waren mit Ausnahme von 4 Teilnehmer:innen für alle Testpersonen, die außerhalb von Graz wohnen (23), in der Nähe verfügbar.
- Die Erreichbarkeit der tim-Standorte gestaltete sich unterschiedlich (Siehe Abbildung 2). Nur wenige der 19 erwachsenen Testpersonen mit einem Führerschein konnten sie rasch zu Fuß erreichen. Einige der Teilnehmenden mussten 5 bis 10 km zurücklegen, um tim nutzen zu können. Als Startpunkt für den Weg zum tim-Standort galt in der Regel der Wohnort. Zwei Testpersonen nutzten das tim-Angebot von ihrem Arbeitsort aus.

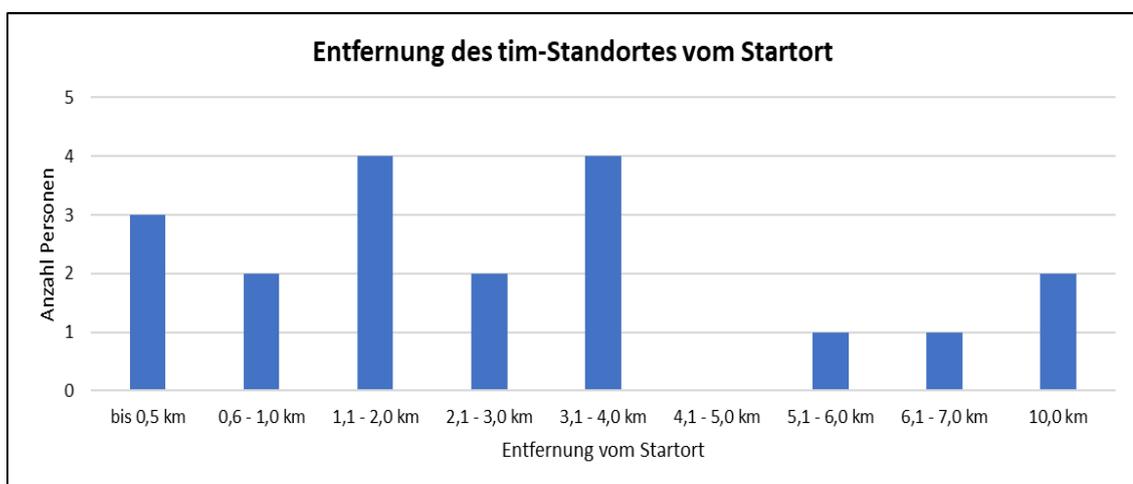


Abbildung 2: Entfernung des tim-Standortes vom Startort der Teilnehmer:innen
 (Quelle: Wegetagebücher regionales Mobilitätsexperiment Steirischer Zentralraum 2022)

- Die Verfügbarkeit einer adäquaten Radfahrinfrastruktur stellte sich bis auf wenige Ausnahmen (Graz Nord, Feldkirchen bei Graz) als unzureichend dar.
- Die Gehweginfrastruktur wurde innerorts meist als passend betrachtet. Wege zwischen den Orten und sichere Querungen von verkehrsreichen Straßen fehlten jedoch häufig.

4.2 Mobilitätsgewohnheiten

In Österreich können 6 Mobilitätstypen unterschieden werden¹. Betrachtet man die Mobilitätsgewohnheiten der Testpersonen von „Mobilität mal anders“, so waren die autoaffinen Mobilitätstypen deutlich in der Überzahl. Autofans, Traditionalist:innen und Familien auf Achse waren mit jeweils 4 typischen Repräsentant:innen vertreten. Die ÖV- und Fahrrad-affinen Gruppen der Situativen Entscheider:innen (4), Jungen Kalkulierer:innen (2) und Netzmobilien (1) machten hingegen in Summe nur 7 Personen aus. Dieses Verhältnis spiegelt in etwa die Mobilitätsmuster außerhalb von Mittel- und Großstädten wider. Damit wurde für das Mobilitätsexperiment sichergestellt, dass im Teilnehmer:innen-Kreis keine überproportionale Anzahl von Personen mit Präferenz für Öffentlichen Verkehr und Radfahren gab.

Kurzbeschreibung der 6 Mobilitätstypen:

1. Autofans

Autofans zeichnen sich durch hohe Fahrleistungen mit ihrem Pkw aus, die über 15.000 km pro Jahr liegen. Natürlich besitzen alle Personen dieser Gruppe einen Führerschein. Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind nur bei 17%² der Befragten gegeben. Das ist die geringste Quote im Vergleich zu den anderen Mobilitätstypen.

2. Traditionalist:innen

Traditionalist:innen sind über 50 Jahre alt, nützen den Privat-Pkw als Hauptverkehrsmittel, aber fahren wenig damit (unter 10.000 km). Auch die anderen Verkehrsmittel nützen sie vergleichsweise selten. Ihre Mobilität ist insgesamt geringer ausgeprägt als bei den anderen Mobilitätstypen.

3. Familien auf Achse

Personen des Mobilitätstyps „Familie auf Achse“ sind gekennzeichnet durch komplexe Hol- und Bringwege, die sie mit ihren Kindern zurücklegen. Die Pkw-Nutzung gestaltet sich bei diesem Mobilitätstyp unterschiedlich. Ein Drittel der Personen nutzt das Auto gar nicht oder wenig, bis maximal 5.000 km pro Jahr. Sie legen ihre Wege vor allem mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück. Etwa die Hälfte fährt zwischen 5.000 – 15.000 km pro Jahr. Etwas mehr als 20% fahren mehr als 15.000 km.

¹ ÖAMTC: ÖAMTC-Mobilitätsstudie, Wien 2011

² Basierend auf: FH JOANNEUM GmbH, Quintessenz: MaaS verständlich, Graz 2022

4. Situative Entscheider:innen

Situative Entscheider:innen richten ihre Mobilität flexibel nach ihren Lebensumständen bzw. Wohnorten aus. Sie sorgen dafür, dass ihnen viel Mobilität zur Verfügung steht. So haben alle Personen einen Führerschein, gleichzeitig besitzen 34% auch eine Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV).

5. Junge Kalkulierer:innen

Junge Kalkulierer:innen sind unter 30 Jahre alt und in Ausbildung. Da sie sich ein eigenes Auto in der Regel nicht leisten können, nutzen sie den Pkw nur selektiv, was sich in niedrigen Jahres-km ausdrückt (unter 5.000 km). 78% besitzen einen Führerschein. 70% sind im Besitz einer Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), was die höchste Quote unter allen Mobilitätstypen darstellt.

6. Netzmobile

Netzmobile sind stabil im Umweltverbund unterwegs. Sie nutzen häufig den ÖV und das Fahrrad. Mit dem Pkw fahren sie wenig (unter 5.000 km), weshalb sie dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ gegenüber aufgeschlossen sind. 78% haben einen Führerschein, 49% verfügen über eine Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV).

5 Bewusstseinsbildende Effekte

Das erste Ziel des Testmonats, Bewusstsein für alternative Transportmittel zu schärfen, wurde bei den Teilnehmer:innen erreicht. Bis auf 1 Testperson haben alle ein breites Spektrum an Verkehrsmitteln ausprobiert. Der Großteil (11) hat zwischen 6 und 7 Verkehrsmitteln genutzt, 6 Testpersonen haben sogar 9 bis 10 unterschiedliche Mobilitätsservices in Anspruch genommen.

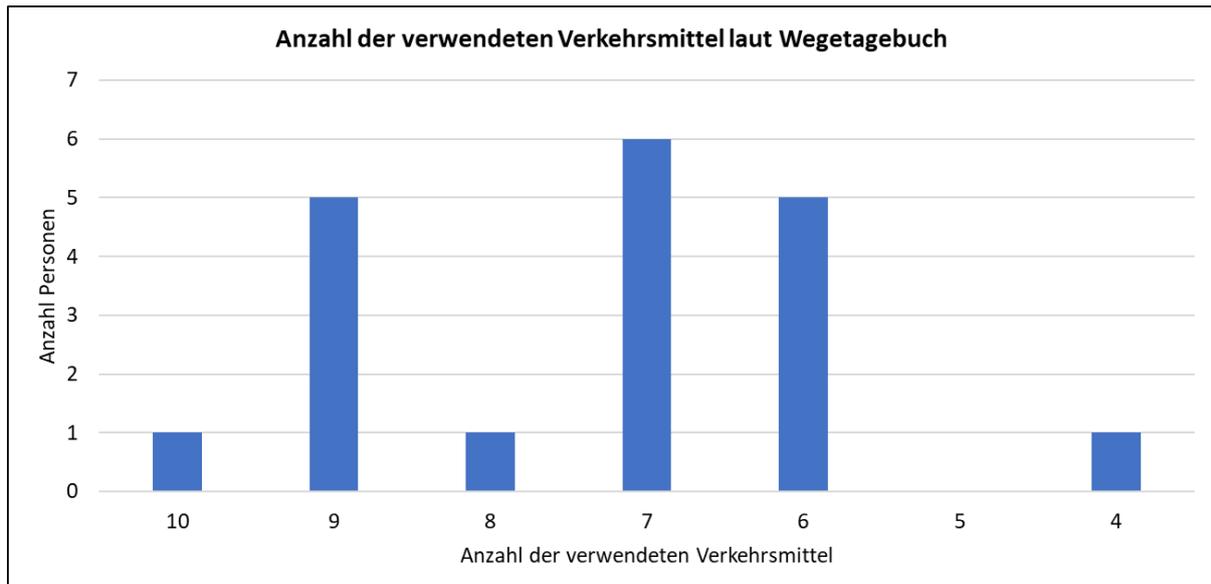


Abbildung 3: Anzahl an verwendeten Verkehrsmitteln laut Wegetagebüchern (Quelle: Wegetagebücher regionales Mobilitätsexperiment Steirischer Zentralraum 2022)

Dabei waren die Teilnehmer:innen besonders intensiv im Umweltverbund unterwegs (Siehe Abbildung 4 / grüne Säulen). Insbesondere der Öffentliche Verkehr in seinen unterschiedlichen Ausprägungen fand hohen Anklang. Damit im Zusammenhang wurde auch viel zu Fuß gegangen, etwa um die Haltestellen zu erreichen. Aber auch mit dem Fahrrad, E-Bike und E-Scooter wurden häufig Wege zurückgelegt. Letzteres ist vor den beiden Hintergründen zu betrachten, dass einige Testpersonen den November als zu feucht und kalt für Radfahren empfanden und eine weitere Gruppe zwar gerne in dieser Form aktiv mobil wäre, es aber aufgrund der fehlenden Radinfrastruktur als zu gefährlich empfindet.

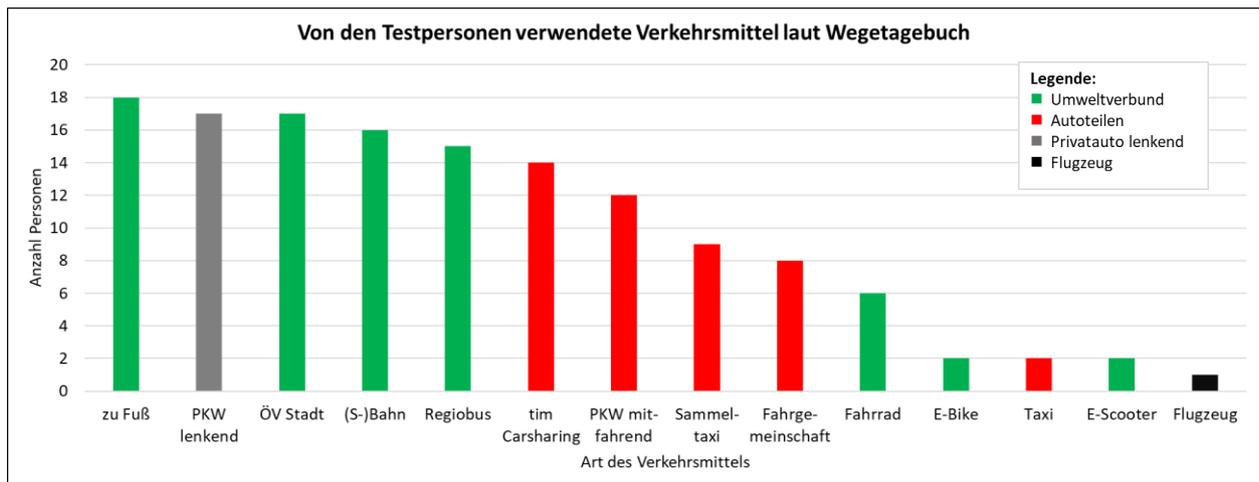


Abbildung 4: Verwendete Verkehrsmittel laut Wegetagebücher (Quelle: Wegetagebücher regionales Mobilitätsexperiment Steirischer Zentralraum 2022)

Auch auf die unterschiedlichen Formen des Autoteilens wurde gerne zurückgegriffen (Siehe Abbildung 4 / rote Säulen). An vorderer Stelle standen dabei das tim-Carsharing sowie private Fahrgemeinschaften. Ridepooling (Sammeltaxi, Mikro-ÖV) wurde deutlich weniger genutzt. Das lag aber nicht an der Grundidee dieser Dienstleistung, die als sehr hilfreich beurteilt wurde, sondern an den mannigfaltigen Hindernissen, die ihr bei der Umsetzung in den Weg gelegt werden.

Insgesamt betrachtet wurde also Multimodale Mobilität in unterschiedlichen Formen intensiv ausprobiert. Die Kombinationen erstreckten sich von Park & Ride, Bike & Ride, Scooter & Ride, Walk & Ride und Sammeltaxi & Ride über verschiedene Formen von Fahrgemeinschaften bis zu unterschiedlichen Wegen, das tim-Carsharing zu erreichen, nämlich zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖV oder per Mitfahre im Pkw. Das Sammeltaxi wurde einige Male für eine Strecke eines Ausfluges oder einer Dienstreise verwendet, während in der Gegenrichtung der ÖV genutzt werden konnte.

Dennoch blieb auch das Privatauto ein gut gebrauchtes Verkehrsmittel während des Testmonats. Eingesetzt wurde es bei:

- spontanen, kurzfristig notwendigen Fahrten
- komplexen Hol- und Bring-Fahrten mit Kindern
- eng getakteten Wegekettten, etwa mehrere Berufstermine hintereinander oder verschiedene kombinierte Wegezwecke
- Wochenend- und Nachtfahrten, weil hier weder ÖV noch Ridepooling ausreichend verfügbar sind
- Wegen, für die es keine günstige Linienführung des ÖV gibt, z. B. Stattegg-Thondorf oder Feldkirchen bei Graz-Voitsberg
- kurzen lokalen Wegen, wie etwa Einkaufen, wenn die Radverbindungen fehlen bzw. nicht sicher sind
- fehlender Anschlussmobilität, um zur Park & Ride-Anlage zu gelangen

Gleichzeitig erkannten die Teilnehmer:innen während des Testmonats **alternative Verkehrsmittel** zu schätzen. **Typische Aussagen** dazu waren:

„Der Öffentliche Verkehr funktioniert überraschend gut.“

„Die Öffi-Zeitkarte ist großartig.“

„BusBahnBim ist eine sehr hilfreiche App, die gute Alternativen aufzeigt.“

„Mit dem Öffentlichen Verkehr fahren ist entspannend.“

„Die GUST-Nutzung war leichter als anfänglich gedacht.“

„Das tim-Carsharing ist super – und direkt vor der Haustüre.“

„tim ist ein tolles Service.“

„Mit tim und GUSTmobil können wir das Zweitauto verkaufen.“

„Man bewegt sich mehr, wenn man multimodal unterwegs ist.“

Diese Vorteile führen laut Aussagen der Testpersonen dann zu einer wiederholten Nutzung der genannten Verkehrsmittel, wenn:

- der Öffentliche Verkehr ausreichend verfügbar ist.
- Wege im Voraus geplant werden können.
- der Zeitdruck gering ist, es also nichts ausmacht, wenn man etwas früher oder später an einem Ziel eintrifft.
- die benötigten Verkehrsmittel in der Nähe sind, also innerhalb eines Radius von etwa 500 Metern oder in einer Zeit von etwa 5 bis 10 Gehminuten erreichbar. Bei weiteren Entfernungen ist die Anschlussmobilität sehr wichtig, etwa eine gute Radweganbindung, die eine rasche Anfahrt ermöglicht oder eine direkte ÖV-Verbindung, die eine schnelle Erreichbarkeit gewährleistet.
- die Nutzung einfach ist, ohne viele Regeln, Umwege oder Umstiege.
- es einen guten Support gibt, der einem hilft, wenn etwas nicht klappt oder man mit der App nicht zurechtkommt.

Aufgrund der gemachten, positiven Erfahrungen haben sich fast alle Teilnehmer:innen im Testmonat dazu entschlossen, die erprobten Verkehrsmittel weiterhin zu verwenden:

- 9 Personen wollen den ÖV regelmäßig nutzen, wobei die verfügbaren Zeitkarten (Monatskarte, Klimaticket, ...) als zusätzlicher attraktiver Anreiz betrachtet werden.
- Jeweils 7 Testnutzer:innen haben angegeben, tim und GUSTmobil weiter in Anspruch zu nehmen.
- 1 Person, die das GUSTmobil kennengelernt hat, möchte in Zukunft auch das rufmi buchen.
- 1 Familie hat angekündigt, dass sie aufgrund der positiven Erfahrungen im Testmonat ihr Zweitauto aufgeben will.

Auffallend ist, dass das VOmobil nicht als Option genannt wurde. Wie aus den Rückmeldungen ersichtlich ist, liegt der Grund in den Betriebszeiten, die als zu stark eingeschränkt empfunden werden.

6 Hemmende und fördernde Faktoren bei der Verkehrsmittelnutzung

Durch die intensive Erprobung der unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten konnten die Testpersonen sehr scharf die Nutzungsbarrieren identifizieren, die einer Multimodalen Mobilität entgegenstehen. Gleichzeitig wurden aber auch Vorzüge entdeckt, die zu einer stärkeren Verwendung bestimmter Mobilitätsangebote motivieren. Beides wird im Folgenden je Verkehrsmittel dargestellt.

6.1 Öffentlicher Verkehr – die positive Überraschung

Im Zuge der Abschlussinterviews zeigte sich, dass der Öffentliche Verkehr von den Testnutzer:innen unterschätzt wurde. Sie waren vom ÖV-Service positiv überrascht und erlebten es besser als angenommen. Für das Fahrtenmanagement wurde wiederholt die BusBahnBim-App als sehr hilfreich hervorgehoben. Sie zeigte den Testpersonen Fahrtenmöglichkeiten auf, die sie davor nicht im Blick hatten. So lernten sie etwa, dass Busverbindungen manchmal besser sind als die S-Bahn oder dass andere Routenführungen als die angenommene schneller zum Ziel führen.

Der Grund für diese erfreulichen Eindrücke liegt darin, dass die Teilnehmer:innen den ÖV durch den Testmonat neu kennenlernen konnten. Viele haben noch Erinnerungen an den ÖV in früheren Zeiten, bevor sie sich ein Privatauto anschafften. Sie haben durch den Testmonat bemerkt, wie viel sich seit damals verbessert hat und sind positiv beeindruckt. Das hat viele zum ÖV zurückgebracht. Um diesen umfassend nützen zu können, wurden jedoch noch einige Verbesserungen genannt:

Regiobus und S-Bahn:

- **Lange Wartezeiten an Umsteigepunkten:** Die Fahrpläne sind noch nicht durchgängig getaktet und aufeinander abgestimmt. An einigen Orten kommen die Anschlussverbindungen sehr spät. Beispiel: Busverbindung von Krottendorf-Ligist nach Ligist mit Wartezeiten bis zu 30 Minuten.
- **Fahrplanlücke bei der S7 in der Früh:** Zwischen 6:30 und 8:00 Uhr kommt keine S-Bahn in Köflach bzw. davor in Voitsberg an. Das bedeutet, dass in jenem Zeitraum, in dem größtenteils Schul- und Arbeitsbeginn ist, die schnellste ÖV-Verbindung in der Region bzw. in die Region nicht zur Verfügung steht.
- **Überlastung der S7 während der Stoßzeiten:** Fährt die S7 in der Früh Richtung Köflach überhaupt nicht, so ist sie in die andere Richtung bei einem annähernden 30-Minutentakt völlig überlastet. Ein 15-20-

Minutentakt würde aus Sicht der Nutzer:innen die notwendige Entspannung bringen. Dies wäre möglich, wenn neben der Elektrifizierung auch gleich ein zweigleisiger Ausbau erfolgen würde.

- **Schwache ÖV-Versorgung an Wochenenden und Feiertagen:** Der ÖV ist stark auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet. Für Personen, die ohne Privatauto mobil sein wollen, bedeutet das, dass sie für den Freizeitverkehr keine attraktiven ÖV-Fahrpläne vorfinden, etwa für Ausflüge oder Wandertage. Die Testpersonen haben zu spüren bekommen, dass diese Versorgungslücke ihre Autoabhängigkeit einzeimentiert. Wünschenswert wäre ein öffentlicher Freizeitverkehr zu attraktiven Ausflugszielen oder alternativ eine Anfahrtsmöglichkeit mit Sammeltaxis zu diesen Orten. Vorbild könnte der eidgenössische VÖV (Verband öffentlicher Verkehr) sein, der zur Erhöhung des Modal Split des Öffentlichen Verkehrs einen großen strategischen Schwerpunkt auf die Verbesserung des öffentlichen Freizeitverkehrs legt.
- **Fehlende Nachtverbindungen von Graz in den Bezirk Voitsberg:** Zwischen Graz und dem Bezirk Voitsberg herrscht ein reger Berufs- und Freizeitverkehr. Nicht nur Tagespendler:innen frequentieren diese Relation, sondern auch für Nachtdienste (z. B. im LKH-Graz), Besuche, Kultur- und Abendveranstaltungen wird viel nach Graz gefahren. Nach 22:00 Uhr ist dies ohne Privatauto bzw. ohne Mitfahren in einem Privatauto nicht mehr möglich, außer man nimmt hohe Taxikosten in Kauf. Da es auch im Bezirk keine Nachtverbindungen gibt, besteht der Wunsch nach einem Nightline-System, das beides abdeckt (Nachtverkehr von Graz und Nachtverkehr im Bezirk). Dieses könnte als Kombination von einer ÖV-Hauptachse entlang der B70 mit großen Bussen und Feinverteilungsfahrten in die Fläche mit bedarfsorientierten Sammeltaxis organisiert werden.
- **Bessere Kombinierbarkeit von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr:** Die Anschlussmobilität mit dem Fahrrad ist oft eine gute Kombination, um die Gesamtfahrtzeit in einem akzeptablen Ausmaß zu halten und Umstiege, Wartezeiten bzw. Umwege zu minimieren. So kann etwa der Weg von Feldkirchen bei Graz nach Voitsberg durch eine Radfahrt zum Bahnhof Graz-Straßgang erheblich verkürzt werden. Das macht die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs attraktiver, weshalb in kombinierte Infrastrukturen investiert werden sollte. Das betrifft einerseits Radabstellanlagen bzw. Fahrradboxen, um auch teure E-Bikes sicher verwahren zu können. Andererseits geht es um Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehrsmittel. Bei der S-Bahn sollte es Reservierungsmöglichkeiten sowie flexiblere Fahrrad-Großabteile geben, etwa mit Klappsitzen. Bei Niederflurbussen sollte die Mitnahme zumindest zu bestimmten Zeiten möglich sein.
- **Echtzeitinformationen über Busverbindungen:** Busse sind aufgrund der unvorhersehbaren Verkehrslagen nicht immer pünktlich. Das kann insbesondere bei Umsteigerelationen zu Problemen und langen

Wartezeiten führen. Echtzeitinformationen über ÖV-Verbindungen ermöglichen bei Verspätungen ein vorausschauendes Umdisponieren der Fahrt.

- **Bessere Haltestellen:** Da bei jedem Wetter und in der Dunkelheit mit dem ÖV gefahren wird, ist die Qualität der Haltestellen für die Testpersonen ein wichtiger Aspekt gewesen. Dabei geht es um einen Mindestkomfort und um das subjektive Sicherheitsgefühl. Standards bei der Grundausstattung sind ein Dach, transparent verglaste Seitenteile und Beleuchtung. Vorgeschlagen wurde für den ländlichen Raum, die Stromversorgung über eine PV-Anlage am Haltestellendach zu gewährleisten.

Stadtverkehr Graz:

- **Beschleunigung der Buslinien:** Die Busse im Grazer Stadtgebiet wurden von den Testpersonen aufgrund ihrer Führung im normalen Straßenverkehr als enervierend langsam empfunden. Insbesondere während der Stoßzeiten kam es zu Verspätungen, die zum Versäumen der Anschlüsse führten, was die Gesamtfahrzeit enorm verlängerte. Es sollte daher konsequenter für durchgängige und unterbrechungsfreie Busspuren gesorgt werden, auch auf Kosten von Parkplätzen und PKW-Fahrspuren. Weiters würde eine lückenlose Bevorrangung an Ampelkreuzungen begrüßt.
- **Ausweitung der Nightline:** Die Nightline wird als sehr hilfreiches Service betrachtet. Es wird aber im Norden von Graz / Graz-Umgebung nicht weit genug geführt. Genannt wurden die Bereiche Dürrgrabenweg und Stattegg, in die Verlängerungen der Nachtbuslinien oder Anschlussverbindungen mit Sammeltaxis wünschenswert wären.

Typische Zitate aus den Interviews und Wegetagebüchern zum Öffentlichen Verkehr sind:

„Busfahrt zur Arbeit in Graz laut Fahrplan 38 Minuten, real 51 Minuten, weil die Fahrzeuge heillos überfüllt sind und die Türen manchmal gar nicht zu-gehen. Mit dem Fahrrad bin ich wesentlich schneller.“

„Es gibt mehr Öffi-Verbindungen als gedacht. Der Öffentliche Verkehr ist auch am Land sehr gut und vielfältig. Man braucht aber mehr Zeit.“

„Am späteren Nachmittag wartet man am Land schon mal knapp eine Stunde, bis man mit den Öffis nach Hause kommt. Dienstschluss 15:40 Uhr - Abfahrt 16:30 - Ankunft ca. 17 Uhr. Mit dem eigenen Auto bin ich eine Stunde früher daheim.“

„Der Öffentliche Verkehr hat perfekt funktioniert. Aber man muss sich sehr gut nach dem Fahrplan organisieren. Meiner Chefin ist aufgefallen, dass ich jetzt viel pünktlicher bin.“

„Ein Nachtbussystem mit Bussen im Bezirk Voitsberg am Wochenende (um 1.00 und 2.00 Uhr?) wäre wünschenswert. Wäre eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und würde Öffis für Jugendliche attraktiver machen. Bezüglich der Kosten auch die Veranstalter (Wirte, Vereine usw.) ins Boot holen.“

„Öffi-Fahren ist super im Nahbereich (bis max. 10km) und am Wochenende, wo der Zeitdruck wegfällt.“

„Fahrt mit der S-Bahn und dem E-Scooter zur Arbeit nach Bärnbach. Alles läuft super, Schaffner immer sehr freundlich. Über die App auch eine Fahrt mit dem Regionalbus entdeckt: Eigentlich die perfekte Verbindung, von Haustüre zu Haustüre.“

6.2 Carsharing – auf die Erreichbarkeit kommt es an

Die Auswertung der Fahrtenbücher zum tim-Angebot zeigte einen klaren Zusammenhang zwischen der Nutzungsintensität und der Entfernung zum tim-Standort. Häufige Ausleihen von 2- bis 5-mal erfolgten bis zu einer Entfernung von maximal 1,5 km (siehe Abbildung 5). Einige Testpersonen borgten auch bei Entfernungen zwischen 2 und 7 km häufig aus, weil sie eine gute Anschlussmobilität mit dem ÖV, dem Sammeltaxi oder dem Fahrrad hatten bzw. zum tim-Standort gebracht wurden.

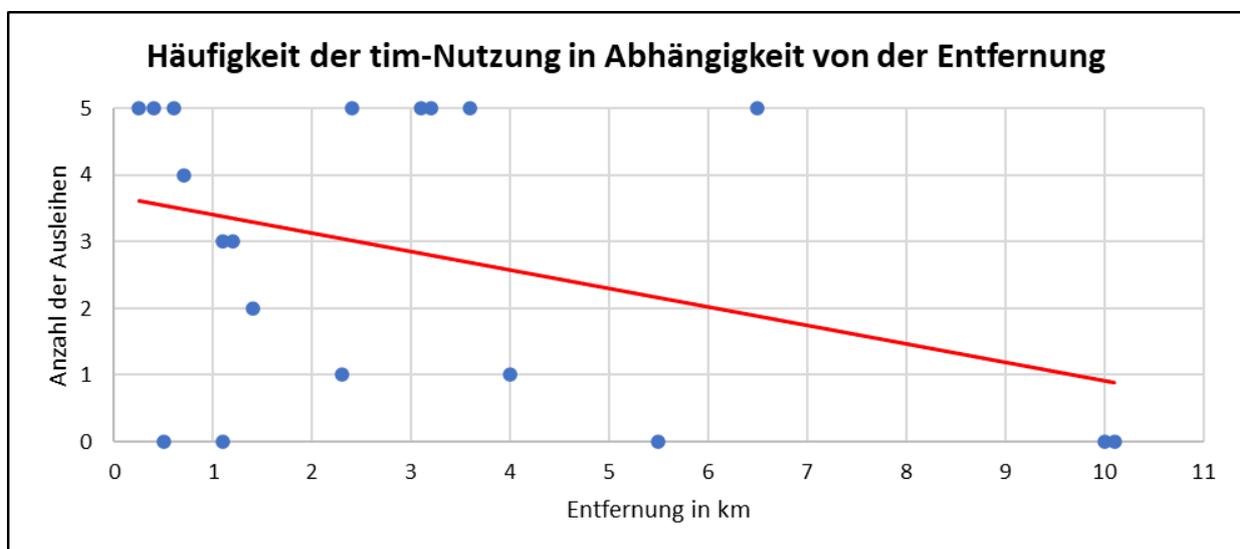


Abbildung 5: Häufigkeit der tim-Nutzung in Abhängigkeit von der Entfernung zum Wohnort (Quelle: Wegetagebücher regionales Mobilitätsexperiment Steirischer Zentralraum 2022)

Um eine regelmäßige Nutzung zu gewährleisten, sind im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit daher zwei Maßnahmen wichtig:

- **Die systematische Platzierung von tim-Standorten in Wohngebieten:** Bei einer fußläufigen Erreichbarkeit ist die Carsharing-Nutzung eindeutig am attraktivsten. Testpersonen, die in Gemeinden wie

Gratwein-Straßengel wohnen, haben Sharing-Fahrzeuge daher häufig ausgeliehen, weil ein solches in jedem Ortsteil auf kurzem Weg erreichbar ist. Teilnehmer:innen, die beispielsweise in Söding-Sankt Johann leben, haben sich schwerer getan, weil dort der Ausleihstandort genau zwischen den Wohngegenden liegt. Besser wäre eine Zweiteilung, mit einem Standort in Sankt Johann und einem in Söding. Mit dem 2022 entwickelten SAMM-Tool³, können die günstigsten Standorte gut festgestellt werden.

- **Die systematische Schaffung von Anschlussmobilität an den Carsharing-Standort:** Die Fahrt mit dem Fahrrad oder das Zu-Fuß-Gehen zum tim-Standort ist oft umständlich oder gefährlich, weil direkte Wege fehlen, Querungen von stark befahrenen Straßen ohne Ampeln und Zebrastreifen erforderlich sind (z. B. B70 im Bereich Köppling), sichere Rad- und Gehwege nicht vorhanden sind. Es sollte daher für eine durchgängige Fuß- und Radweganbindung im Umkreis von etwa 1 km (Fuß) bzw. 5 km (Rad) gesorgt werden. Hilfreich wären auch Kombiangebote, in deren Rahmen man mit dem Sammeltaxi zum Carsharing-Auto gebracht wird und dafür einen Aufschlag zum Ausleihtarif zahlt. Für größere Distanzen haben sich gute ÖV-Verbindungen bewährt. So fuhren Testpersonen gerne mit der S-Bahn zu den tim-Standorten nach Lieboch oder Voitsberg, weil dies eine schnelle Anfahrt ermöglichte. Auch die Busverbindung zum tim-Standort Stattegg hat sich in diesem Zusammenhang bewährt.

Aufgefallen ist bei den Rückmeldungen der Teilnehmer:innen, dass sich zu Beginn des Testmonats zum Teil erhebliche Anfangsprobleme bemerkbar machten. So gab es Schwierigkeiten beim An- und Abstecken des Ladekabels, bei der Aktivierung des Ladevorgangs, beim Entsperren des Fahrzeuges oder mit der Handhabung der tim-Karte. Dabei wurde eine Ambivalenz zwischen der unbürokratischen Online-Anmeldung und der Notwendigkeit für eine persönliche Einschulung sichtbar. Es ist einerseits praktisch, wenn die Anmeldung möglichst rasch und unkompliziert erfolgt, ohne persönliches Erscheinen und Instruktion vor Ort. Andererseits ist es für eine nicht unerhebliche Anzahl von Personen doch notwendig, bei der ersten Inbetriebnahme des Elektrofahrzeuges persönlich betreut zu werden. 5 der 14 tim-Nutzer:innen haben im Interview angegeben, dass eine Form der Einschulung im Nachhinein betrachtet geholfen hätte. Es wäre in Zukunft daher wichtig, diese Personen rechtzeitig zu identifizieren und ihnen eine Einschulung vor Ort anzubieten, um Frustration und Enttäuschung zu vermeiden.

³ SAMM - Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten, entwickelt im Rahmen des Programms „Elektromobilität in der Praxis“ des Klima- und Energiefonds.

Typische Zitate aus den Interviews und Wegetagebüchern zum Carsharing von tim sind:

„tim ist leider zu weit weg. Eine halbe Stunde Anfahrt dauert mir zu lange.“

„tim ist sehr praktisch. Es steht fast direkt vor der Haustür, da borgt man dann gerne aus.“

„tim ist eine günstige Alternative für kurze Fahrten“

„tim hat toll funktioniert und ist bestens organisiert. Es braucht aber bessere Infos über externes Laden. Außerdem sollte es ein günstigeres Angebot für lange Ausleihdauern geben, etwa wenn man einen Tagesausflug machen will.“

„Bei der Inbetriebnahme des tim-Autos und beim Abstecken des Ladekabels hat mir ein vorbeigehender Passant wertvolle Tipps gegeben, da er selber ein E-Auto fährt. Ich musste mich dann einige Zeit mit der Technik vertraut machen. Eine Einschulung wäre hilfreich gewesen.“

„Heute erstmals das tim-Fahrzeug in Stattegg ausgeborgt. Alles super funktioniert, die Buchungsplattform tim ist sehr übersichtlich, das Auto war aufgeladen und in einem sauberen Zustand.“

„Die Trennung von tim-Graz und tim-Zentralraum ist echt eine Herausforderung. Das macht es unnötig kompliziert für die Kund:innen.“

„Der Multimodale tim-Knoten vor der Gemeinde Söding Sankt Johann ist dort eindeutig am falschen Platz. Auch bräuchte es noch in jeder Gemeinde mit mehr als 3000 Einwohner:innen ein eigenes tim-Mobil.“

6.3 Bedarfsverkehr (Sammeltaxi, Mikro-ÖV) – die Nutzung vereinfachen

In den Abschlussgesprächen war eine sonderbare Diskrepanz zwischen der intensiven Beschäftigung mit den Sammeltaxi-Angeboten und der geringen Nutzung derselben auffällig. Alle Testpersonen finden die Idee eines solchen „Ridepooling“ grundsätzlich gut und wollen dieses Service nützen. Die Hürden bei der Annäherung an eine tatsächliche Verwendung stellten sich aber als vielfältig und oftmals unüberwindbar heraus. Aus den sehr einheitlichen Rückmeldungen ergab sich bald eine Liste an Verbesserungspunkten, die für eine akzeptable Nutzung des Angebots notwendig sind:

- **Lange Vorbuchungsdauern:** Damit war das Sammeltaxi für viele Alltagswege schwer nutzbar, da es bei Arztbesuchen, Behördenwegen, Einkäufen, etc. oft nicht vorhersehbar ist, wie lange es dauern wird. Man muss entweder das Risiko in Kauf nehmen, dass man zum Abholzeitpunkt noch nicht fertig ist oder sich auf lange Wartezeiten von bis zu einer Stunde einstellen, wenn man erst nach Erledigung bucht.
- **Zu kurze Betriebszeiten Werktags (VOmobil):** Mit der Beginnzeit um 7:00 Uhr ist das VOmobil für den Berufs- und Ausbildungsverkehr größtenteils nicht einsetzbar, da um diese Zeit die meisten Leute schon

unterwegs sein müssen. Auch können die frühen ÖV-Verbindungen nicht mit Zubringerdiensten bedient werden. Am Abend fällt das VO-mobil mit seinem Betriebsschluss um 19:00 Uhr auch für alle Spätdienste, etwa in der Gastronomie oder im Handel, aus. Damit ist auch die Anschlussmobilität für die späten ÖV-Verbindungen nicht möglich.

- **Fehlende Verfügbarkeit am Wochenende und feiertags (VOmobil):** Dann, wenn der Bus- und Bahnverkehr nur eingeschränkt vorhanden ist, wird das VOmobil komplett eingestellt, nämlich Samstag nachmittags, sonn- und feiertags. Ohne eigenes Auto ist der Bewegungsradius an diesen Tagen damit äußerst reduziert. Es bleiben das Fahrrad und das zu Fuß gehen. Ausflüge in größerer Entfernung sind dann schwierig.
- **Zwingende Umleitung auf den Öffentlichen Verkehr:** Grundsätzlich wurde das Umsteigen vom Sammeltaxi auf ein Öffentliches Verkehrsmittel durchaus als sinnvolle Möglichkeit verstanden. In der praktischen Ausgestaltung hat es aber zu enormen Reisezeitverlängerungen und komplizierten Fahrtenkombinationen geführt, die als unzumutbar erlebt wurden. Auch war es nicht möglich, individuelle Situationen zu berücksichtigen, aufgrund derer man nicht umsteigen will, etwa Fahrten mit den Kindern und viel Gepäck. Die Konsequenz aus diesen Erfahrungen war durchgängig, dass die Testpersonen auf das Privatauto auswichen und nicht die Option mit dem ÖV wählten.
- **Fahrverbote zu den Kurszeiten des Öffentlichen Verkehrs:** Mit dieser Regelung haben die Testpersonen aus mehreren Gründen sehr gehandelt. Einerseits deshalb, weil die Öffi-Fahrpläne oft nicht zu den Terminen der Leute passen. Wenn man die Abfahrt des Regiobusses dann um wenige Minuten versäumt muss man lange auf die nächste Verbindung warten, weil das Sammeltaxi nicht gebucht werden kann. Andererseits aber auch, weil man dadurch nicht Probleme in der Anschlussmobilität abfedern kann. Wenn das gewählte Öffentliche Verkehrsmittel verspätet ist und man aus diesem Grund die Anschlussverbindung nicht erreicht, kann man das Sammeltaxi nicht als Rückfallebene buchen, weil seine Nutzung zu dieser Zeit gesperrt ist. Das hat bei Testpersonen zu Gefühlen der Ausgeliefertheit und Hilflosigkeit geführt. Wünschen würden sie sich, dass man in diesen Situationen das Sammeltaxi – auch gegen Aufpreis – verwenden kann, um sich aus seiner misslichen Situation zu befreien. Als frustrierend wurde von einigen Teilnehmer:innen empfunden, dass sie bei den ersten Buchungsversuchen gleich einmal eine Reihe von Fahrtablehnungen erhalten haben. Aufgrund dieser Erfahrung haben sie dann weitere Versuche das Sammeltaxi zu nützen eingestellt.
- **Starre Definition der Bediengebiete:** Wenn man von einem Bediengebiet in ein anderes fahren will, sollte es Überlappungen an den Grenzen geben. Es gibt zwar Übergabepunkte, wirklich hilfreich wären aber

Durchfahrtsmöglichkeiten bis zum Ziel, etwa an der Grenze Mooskirchen/Söding zu Lieboch/Lannach bei Fahrten zum Industriegebiet.

Zusammenfassend zeigt sich, dass mit dieser Vielfalt an Einschränkungen und Bedingungen eine wichtige Regel bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten nicht beachtet wurde, nämlich dass diese für die Nutzer:innen möglichst einfach verwendbar sein sollen. Für Menschen, die ohne Privatauto mobil sein wollen, ist das Sammeltaxi ein essenzieller Baustein im multimodalen Mobilitätsmix. Es sollte daher auch für den Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie in der Nacht und am Wochenende bzw. feiertags nutzbar gemacht werden. Auf die umfangreichen Konkurrenzregeln des Landes Steiermark sollte völlig verzichtet werden, da diese nicht den ÖV schützen, sondern die Menschen zum Privatauto zurücktreiben.

Typische Zitate aus den Interviews und Wegetagebüchern **zu den regionalen Sammeltaxis (GUSTmobil & VOMobil)** sind:

„GUST-Bestellung über die App hat wunderbar geklappt, Taxi war pünktlich da und hat mich pünktlich zum Zielort gebracht.“

„GUST gibt bei Eingabe der Fahrt von GU 1634 nach GU 2938 für diesen Tag die Meldung aus, dass es sich um eine Kombination aus 2 Sammeltaxifahrten und 1 Öffifahrt handelt und man dies nicht direkt buchen kann sondern telefonische Abklärung nötig ist - Abschreckungsszenario!“

„Weg auf die Gößnitz wäre ideal mit VO-Mobil (2 Fahrten), aber nicht möglich, da außerhalb der Betriebszeiten.“

„Die Zeiten des VOMobil sind anscheinend eher für Pensionisten gedacht. Für arbeitende Leute fängt es zu spät an und hört zu früh mit den Fahrten wieder auf.“

„Vom Bahnhof in Krottendorf hat mich mein Lebensgefährte um 13:29 Uhr abgeholt, da ich auf den Anschlussbus nach Ligist eine Wartezeit von 30 Minuten habe (Anm.: Fahrtzeit 7 Minuten). Es ist für mich nicht nachvollziehbar, dass ich in einem solchen Fall, dass VOMobil nicht bestellen kann. Schließlich muss ich ja die Fahrt mit dem VOMobil selber bezahlen.“

„Auch heute am Sonntag wieder der Frust, dass ich die Kinder von Bahnhof abholen muss, um ihnen den 30 minutigen Fußmarsch in Dunkelheit und mit Reisegepäck zu ersparen, weil die die VO Mobil Betriebszeiten so kundenfeindlich sind.“

6.4 Fahrrad – der Wille ist da, die Infrastruktur (noch) nicht

Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter wurden im Testmonat weniger verwendet als andere Mobilitätsformen des Umweltverbundes. Das lag einerseits an

der Jahreszeit bzw. der ungünstigen Wetterlage im November. Viel häufiger wurde jedoch angemerkt, dass die Infrastruktur für eine sichere und zügige Bewältigung von Alltags- und Berufswegen nicht ausreichend vorhanden ist. Es fehlen weitgehend durchgängige, sichere Radverbindungsnetze. Vielfach sind die Radwege noch immer Stückwerk und hören plötzlich ohne sinnvolle Möglichkeiten zur Weiterfahrt auf. Dann befindet man sich im dichten PKW-Verkehr und wird ohne Einhaltung des gesetzlichen Mindestabstands mit 50 – 80 km/h überholt. Weiters werden Querstraßen und Hauseinfahrten als Bedrohung erlebt, insbesondere wenn an diesen Stellen der Radweg durch Beschilderungen immer wieder unterbrochen wird. Für Fahrten mit Kindern bedeuten diese Rahmenbedingungen einen besonderen Stress, weshalb man sie lieber mit dem Auto in die Schule bringt, als ihnen den Schulweg per Fahrrad näherzubringen.

Da diese Defizite von Ort zu Ort unterschiedlich sind, werden sie im Folgenden differenziert dargestellt:

- **Kainbach bei Graz und Stattegg:** Durchgängige Radwege nach Graz fehlen. In Kainbach ist eine Lücke von der Haltestelle Ragnitztalweg bis zum Berlinerring. In Stattegg fehlt der Radweg entlang der Stattegger Straße von der Haltestelle Rohrerbergstraße bis zur Sankt-Veiter-Straße, mit Anbindung an die Radroute Ursprungweg über den Rotmoosweg. Ein früheres Abbiegen in den Ursprungweg nach der Rohrerbergstraße wird wegen der Topografie nicht als brauchbare Alternative betrachtet.

„Radweg ab Öffi Haltestelle Rohrerbergstraße nicht mehr vorhanden. Radverkehr erfolgt auf der Straße - teilweise ergeben sich, vor allem im Berufsverkehr (morgens und nachmittags) sehr gefährliche Situationen durch viel zu eng überholende PKWs. Ein Ausbau des Radweges ist absolut überfällig.“

- **Graz St. Peter:** Sichere Radverbindung über Plüddemanngasse/Merangasse zur Uni fehlt.
- **Graz Andritz:** Gut ausgebaute Radverbindungen.

„Ich fahre viel mit dem Rad, weil ich damit flexibel und schnell bin. Die Radwege sind für meine Zwecke sehr gut vorhanden.“

- **Voitsberg-Bärnbach-Rosental-Köflach-Maria Lankowitz:** Es gibt in diesem Ballungsgebiet kein durchgängiges Radverbindungsnetz. Radwege sind vereinzelt vorhanden aber meist unverbunden. Auch die Wartung und Räumung ist nicht immer gegeben. Man muss teilweise auf Durchzugsstraßen fahren. Es werden aber zumindest teilweise Verbesserungen wahrgenommen.

„Der Radweg Köflach-Voitsberg ist ungepflegt und hat Löcher. Die B70 muss ohne gesicherten Übergang gequert werden.“

„Der Radweg von Köflach (Ortstafel von Bärnbach kommend) bis Köflach Friedhof ist nicht nutzbar, da 11 Kreuzungen/Hauseinfahrten innerhalb 1 Kilometers; Wenn ich mit dem Rad diese Strecke fahre, benutze ich die "normale" Fahrspur, da hier weniger Kreuzungen sind und es trotz des Verkehrs ungefährlicher ist. Nach dem Friedhof endet der Radweg einfach und ich muss ohne Radquerung wieder auf die Landesstraße wechseln.“

„Auf der Sankt Martinerstraße in Köflach gibt es bis zum Bergweg (Cafe Mochart) keinen Radweg. Viel Verkehr, 70 Km/h erlaubt, Straße eher schmal und es sind auch viele LKWs unterwegs. Das Radfahren auf dieser Strecke ist gefährlich (vor allem mit Kindern).“

„Mit dem Rad oder E-Scooter auf der Straße zu fahren ist teilweise fast schon lebensgefährlich. Sogar die Regiobusfahrer halten den seitlichen Sicherheitsabstand beim Überholen nicht mal ansatzweise ein. Beim Befahren der Bundesstraße OHNE Radweg zwischen Voitsberg (Lidl) und Bärnbach hat mich ein Regiobus überholt, mit einem Abstand von (wenn überhaupt) 30cm. Fazit: Radwegenetz im Bezirk Voitsberg muss unbedingt ausgebaut werden. Das gehört für mich auch wesentlich zum Thema Mobilität dazu!“

- **Hausmannstätten:** Es gibt eine Verbindung über Fernitz zur Mur sowie in die andere Richtung nach Vasoldsberg. Ein lokales Radverbindungsnetz ist nicht gegeben.

„In die Arbeit Richtung Schemmerlhöhe gibt es zwar eine Radroute, diese ist aber zu verwinkelt auf Nebenstraßen unterwegs. Da bräuchte es einen schnellen Radweg entlang der Hauptstraße. Für die Wege im Ort, etwa zum Einkaufen oder mit den Kindern zum Sport muss man auf der normalen Straße fahren. Das ist mir zu gefährlich, da gehen wir lieber zu Fuß.“

- **Ligist:** Bis Bahnhof Krottendorf-Ligist ist ein Begleitweg zur Autostraße vorhanden. Von dort Richtung tim-Standort Söding gibt es jedoch keine sichere Radverbindung. Man muss Straßen befahren, auf denen man mit hoher Geschwindigkeit überholt wird. Es gibt keine Tempobremsen oder niedrige Tempolimits für PKW.

„Ich bin früher viel mit dem Rad gefahren, bis Söding und Lieboch. Aber es ist es mir jetzt viel zu gefährlich geworden.“

- **Söding-Sankt Johann:** Sichere lokale Radverbindungen werden vermisst. Insbesondere entlang der B70, z. B. zum tim-Standort, fehlt ein Radweg. Teilweise kann man wenig befahrene Nebenstraßen nützen. Diese sind jedoch sehr kurvenreich und verlängern die Fahrtzeiten erheblich.

„Die Radwege im Bezirk sind stark verbesserungswürdig. Entlang der B70 gibt es nichts. Die Nebenstraßen sind sehr verwinkelt.“

„Das Radnetz gehört dringend ausgebaut. Zum tim-Standort gibt es nur einen schlechten Gehweg, aber keine Radverbindung.“

- **Feldkirchen bei Graz:** Gut ausgebauter Radweg nach Graz. Gute Anbindung nach Straßgang. Innerörtliche Wegeziele sind gut erreichbar. Es können viele wenig befahrene Nebenstraßen genutzt werden. Verbesserungsbedarf besteht bei den Verbindungen nach Premstätten, Grambach, Raaba.
- **Judendorf-Straßengel:** Radfahren im Bezirk wird als gefährlich empfunden. Insbesondere die Hauptachsen, wie z. B. Judendorferstraße, werden ungern befahren. Die Nutzung von Nebenwegen ist aufgrund der dafür notwendigen Umwege zeitintensiv. Wünschenswert wäre ein Netz von raschen und sicheren Schnellverbindungen im Bezirk, das die wichtigsten Wegeziele, wie Bahnhöfe, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, etc. verbindet. Der Murradweg über Raach Richtung Graz bietet eine rasche Fahrt in die Stadt.

„Radwege werden noch immer für die Freizeit gebaut. Der Murradweg ist in Ordnung, sonst haben wir hier nur Stückwerk. Es gibt unangenehme, nicht gesicherte Querungen, Radwege hören einfach auf.“

Abschließend ist anzumerken, dass der Radverkehr als Teil der Multimodalen Mobilität weithin unterschätzt wird. Er kann die rasche Anschlussmobilität zum ÖV sicherstellen, den Weg zum Carsharing kurz halten, Schul- und Berufswege kostengünstig und zügig bewältigbar machen. Da diese Erkenntnis noch nicht ausreichend in den lokalen Verkehrsplanungen verankert ist, werden bei Radverkehrsoffensiven noch immer die Sport- und Freizeitwege priorisiert. Es fehlen vielfach durchgängige Radverbindungen, auf denen alle Wegeziele erreicht werden können. Auch die Institutionen des Öffentlichen Verkehrs behandeln den Radverkehr noch zu sehr als Stiefkind, statt seine Synergiepotenziale zu fördern. Die Notwendigkeit guter Radabstellanlagen an Haltestellen sowie bessere Möglichkeiten für eine Fahrradmitnahme im ÖV wurden unter 5.1. bereits geschildert.

6.5 Zu Fuß – man geht gerne, wenn es sicher und komfortabel ist

Als Fußweg wurden Strecken mit mindestens 5 Minuten Gehdauer gewertet. Das entspricht 300 – 400 Meter Wegelänge. Praktisch alle Teilnehmenden legten im Testmonat solche Wege zurück. Deshalb wird auch Wert auf eine ansprechende Gehweginfrastruktur gelegt. Diese ist in den Siedlungsräumen zwar meist gegeben. Dennoch gab es Hinweise, wo es für zu Fuß gehende schwierig ist:

- Entlang der **B70** fehlen gesicherte Übergänge, mit Druckknopfampel und Zebrastreifen, z. B. in Rosental, Pichling oder Köppling.

- Entlang der **Sankt Martinerstraße** in Köflach fehlt der Gehweg bis Pichling/Weggersiedlung. Bei den Bushaltestellen gibt es keine Zebrastreifen, damit die Kinder sicher queren können. Gleichzeitig ist diese Straße sehr mit PKW und LKW frequentiert.

Typische Zitate aus den Interviews und Wegetagebüchern **zum zu Fuß gehen** sind:

„In der Weggersiedlung ist bei der Bushaltestelle kein Zebrastreifen zum Überqueren der Straße. Straße ist schlecht einsehbar und es fahren auch viele Schulkinder bei dieser Haltestelle weg. Da wäre ein Zebrastreifen sehr wichtig und hilfreich!“

„In Köppling gibt es bei den Bushaltestellen keine Zebrastreifen und auch großteils keine befestigten Wege. Zu den Stoßzeiten wartet man bis zu 10 Minuten, bis man über die Straße kommt.“

„Der Gehweg zum tim-Standort nach Söding entlang der B70 ist ganz schlecht.“

7 Zusammenfassung

Das Mobilitätsexperiment hat die Testnutzer:innen positiv beeindruckt. Sie waren überrascht, wie gut die getesteten Verkehrsmittel funktionieren und haben sie auch im Sinne der Multimodalen Mobilität kreativ miteinander kombiniert. Wiederholt wurde in den Abschlussinterviews dem „Mobilität mal anders -Team“ auch der Dank ausgesprochen, für die gute Betreuung und dafür, dass dieses Experiment in die Tat umgesetzt wurde.

Die motivierte und engagierte Mitwirkung der Teilnehmer:innen am Experiment hat es möglich gemacht, die Hindernisse sehr klar zu identifizieren, die einer Mobilität ohne Privatauto derzeit noch entgegenstehen. Dabei hat sich gezeigt, dass die getesteten Verkehrsmittel an sich in entsprechender Kombination eine passende Alternative zum eigenen PKW darstellen könnten. Die sichtbar gewordenen Grenzen, die einem Verzicht auf das Privatauto dann doch entgegenstehen, liegen vor allem in den Rahmenbedingungen, denen der Umweltverbund sowie die Neuen Mobilitätsdienstleistungen unterworfen sind.

Der Öffentliche Verkehr braucht vor allem neue Verbindungen in der Nacht und am Wochenende/feiertags sowie eine Beschleunigung in der Stadt. Für das Sammeltaxi ist eine grundlegende Vereinfachung der Spielregeln sowie Ausweitung der Betriebszeiten (v.a. VOmobil) notwendig. Beim tim-Carsharing geht es um die Verbesserung der Erreichbarkeit, sei es durch Herstellung von Anschlussmobilität oder durch günstigere Platzierung bzw. Verdichtung der Standorte. Das Radfahren benötigt einen systematischen Ausbau der Infrastruktur. Auch das Gehen hat bezüglich Infrastruktur noch Aufholbedarf.

Es wurde durch den Testmonat deutlich, dass eine echte Wahlmöglichkeit zwischen den Verkehrsmitteln erst dann gegeben sein kann, wenn diese Rahmenbedingungen verwirklicht sind. Der Motorisierte Individualverkehr hat eine Flexibilität und Qualität erreicht, die hohe Ansprüche an die anderen Fortbewegungsformen stellt. Autostraßen hören nicht plötzlich auf (wie Radwege). Es gibt beim eigenen Pkw keine mangelnde Verfügbarkeit am Wochenende und in der Nacht (wie beim ÖV). Privatautos dürfen parallel zum ÖV fahren (anders als Sammeltaxis). Das eigene Auto ist in der Regel rasch erreichbar (anders als oft das Carsharing-Auto).

Ziel einer dem Motorisierten Individualverkehr ebenbürtigen Multimodalen Mobilität muss es daher sein, diese Flexibilität in unterschiedlichen Verkehrsmittelkombinationen ebenfalls zu erreichen. Dazu ist ein Zusammenwirken aller beteiligten Akteur:innen, von Gemeinden, Land, Verkehrsverbund, Regionalmanagement bis zu den Betreibern u. a. m. erforderlich.



REGIONALMANAGEMENT STEIRISCHER ZENTRALRAUM

Joanneumring 14/3
8010 Graz

T. +43 316 25 38 60
M. +43 664 18 14 06 7
office@zentralraum-stmk.at