besserMobil in der Oststeiermark

Auswertung Online-Befragung

persönliche Interviews

Testmonat

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes unterstützt.

REGIONALENTWICKLUNG OSTSTEIERMARK

Das Land Steiermark
Regionen

Impressum

Weiz, Dezember 2024

Auftraggeber:

Regionalentwicklung Oststeiermark GmbH
Gleisdorf Straße 43, 8160 Weiz
www.oststeiermark.at

Bearbeitung:

Mag, Walter Slupetzky, Quintessenz Organisationsberatung GmbH
Niklas Scheffer MA, Herry Consult GmbH

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS 3

1 AUSGANGSSITUATION UND ZIELSETZUNG 5

2 VORGANGSWEISE 6

3 METHODIK 7

4 ERGEBNISSE DER ONLINE-ERHEBUNG 8

4.1 TEILNEHMER:INNEN-STRUKTUR 8
4.2 REGIONALE VERTEILUNG 10
4.3 MOBILITÄT 11
4.4 MOBILITÄTSTYPEN 12
4.5 VERKEHRSMITTELNUTZUNG 13
4.5.1 VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH GESCHLECHT 14
4.5.2 VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH REGION 15
4.5.3 VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH ALTER 16
4.6 VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH WEGEZWECKEN 17
4.6.1 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR DEN ARBEITSWEG 18
4.6.2 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR DIENST- UND GESCHÄFTSWEGE 19
4.6.3 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR DEN SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEG 20
4.6.4 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR EINKAUFSWEGE UND TRANSPORTE 21
4.6.5 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR ERLEDIGUNGEN 22
4.6.6 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR HOLEN UND BRINGEN 23
4.6.7 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR BETREUUNG UND PFLEGE 24
4.6.8 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR FREIZEIT, SPORT UND UNTERHALTUNG 25
4.6.9 VERKEHRSMITTELNUTZUNG FÜR WOCHENENDAUSFLUG 26
4.7 EINSTELLUNG GEGENÜBER DEN VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN 27
4.8 INTERESSE ZU MOBILITÄTSTHEMEN 29
4.8.1 INTERESSE ZU MOBILITÄTSTHEMEN NACH GESCHLECHT 30
4.8.2 INTERESSE ZU MOBILITÄTSTHEMEN NACH ALTER 31
4.9 SCHLUSSFOLGERUNGEN AUS DER ONLINE-ERHEBUNG 32

5 ERGEBNISSE AUS DEN VERTIEFENDEN INTERVIEWS 33

5.1 VERBESSERUNGEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR 33
5.2 VERBESSERUNGEN IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR (MIV) 38
5.3 VERBESSERUNGEN BEIM ZU FUß GEHEN 39
5.4 VERBESSERUNGEN IM RADVERKEHR 39
5.5 VERBESSERUNG IM CARSHARING 40
5.6 NUTZUNG SAM 41
5.6.1 GRÜNDE FÜR DIE NICHT-NUTZUNG 42
5.6.2 VERTEILUNG DER SAM-NUTZER:INNEN 43

5.6.3 Präferenzen der Mobilitätstypen 43
5.6.4 Zufriedenheit mit SAM 44
5.6.5 Verbesserungsvorschläge aus den Interviews 44
5.7 Bereitschaft zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens 46

6 ERGEBNISSE DES TESTMONATS 47

6.1 Idee und Zielsetzung 47
6.2 Methode 47
6.3 Die Mobilität der Testpersonen 48
6.4 Die Erwartungen der Testpersonen an den Testmonat 48
6.5 Erfahrungen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln 49
6.5.1 Öffentlicher Verkehr: 49
6.5.2 SAM: 50
6.5.3 Carsharing 51
6.5.4 Gehen 51
6.5.5 Fahrrad und E-Bike 52
6.5.6 Rückfallebene Privat-PKW: 52
6.6 Verbesserungen 53
6.6.1 Öffentlicher Verkehr 53
6.6.2 SAM 54
6.6.3 Carsharing 55
6.6.4 Gehen 56
6.6.5 Fahrrad und E-Bike 56
6.6.6 PKW 56
6.7 Wie geht es nach dem Testmonat weiter? 57

7 HANDLUNGSFELDER FÜR UMSETZUNGSMAßNAHMEN 58

8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS 60

1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Mit rund 182.000 Bewohner:innen auf 2.333 km² Fläche und einer Einwohnerdichte von 78 Personen pro km² ist die Oststeiermark eine typisch ländlich geprägte Region. Die Verkehrsinfrastruktur ist vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Nur ca. ein Drittel der Bewohner:innen sind gemäß Güteklassen des Öffentlichen Verkehrs in einer Mindestqualität an den Bus- und Bahnlinien angebunden. Die Mobilitätsgewohnheiten sind dementsprechend stark auf die PKW-Nutzung ausgerichtet. Verkehr wird in erster Linie als Autoverkehr verstanden.

Das hat dazu geführt, dass Alternativen zum PKW nur sehr zögerlich angenommen werden. Diese haben sich jedoch in den letzten Jahren deutlich verbessert und werden weiter ausgebaut. Das Regional- und Expressbusnetz wurde auf einen Stundentakt verdichtet und um neue Linien ergänzt. Die Steirische Ostbahn wird beschleunigt. Das Mikro-ÖV Angebot „SAM“ steht flächendeckend zur Verfügung und soll unter anderem eine Funktion als Zu- und Abbringer des Öffentlichen Verkehrs einnehmen. Darüber hinaus werden von einigen Gemeinden E-Carsharing Services angeboten.

Gleichzeitig fehlen belastbare Informationen, wie die Menschen in den jeweiligen Gemeinden unterwegs sind und welche Mobilitätsbedürfnisse sie haben. Um die Nutzung der regionalen Mobilitätsangebote zu fördern, ist es daher notwendig, die Bedürfnisse der Menschen zu verstehen, Rahmenbedingungen zu schaffen, die diesen Bedürfnissen entsprechen und die Menschen gezielt über die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Fortbewegung zu informieren bzw. sie an diese heranzuführen.

Die Zielsetzungen von „Sanfte Alltagsmobilität 2024“ in der Oststeiermark sind daher:

- Schaffung eines differenzierten Bildes, wie die Menschen in der Region unterwegs sind
- Einblick, womit Menschen in der regionalen Mobilität zufrieden sind und wo sie sich Verbesserungen wünschen
- Aufzeigen von bedürfnisgerechter Gestaltung bzw. Adaptierung der regionalen Mobilitätsangebote, um diese besser nutzbar zu machen
- Gezielte Konzeption von Testmöglichkeiten für die Bevölkerung, um die vorhandenen Möglichkeiten kennenzulernen und das eigene Mobilitätsverhalten zu erweitern

Grundlage dafür ist eine bedürfnisorientierte Herangehensweise: Die Bedürfnisse der Menschen sind Ausgangspunkt für die Gestaltung neuer bzw. Adaptierung bestehender Mobilitätsangebote. Es geht nicht darum, die Menschen zum Verzicht zu bewegen, sondern ihnen Alternativen zu geben, die ihr Mobilitätsmix sinnvoll erweitern und ergänzen. Damit soll die Vielfalt in der Mobilität erhöht und die automotive Monokultur reduziert werden.

Dabei wird eine ressourcenschonende Vorgangsweise angestrebt. Es geht zuerst darum, die vorhandenen Angebote besser nutzbar zu machen bzw. bedürfnisgerecht zu adaptieren. Erst danach liegt das Augenmerk auf zusätzlichen Möglichkeiten, die eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Mix darstellen.

2 Vorgangsweise

Die Umsetzung der oben genannten Ziele erfolgte in 4 Schritten:

1. Gestartet wurde mit einer **Online-Erhebung.** Ihr Schwerpunkt war die Analyse der Ist-Situation:
   - Zeigen, wie vielfältig die Menschen in der Region unterwegs sind
   - Darstellung unterschiedlicher Mobilitätsroutinen in der Region

   Als Ergebnis lagen aufbereitete Daten und Analysen zu Verkehrsmittelwahl, Nutzungsroutinen, Einstellungen und Interessen bezüglich Mobilitätsformen, Unterschieden im Mobilitätsverhalten nach Wohnort, Altersgruppe und Geschlecht, u. a. m. vor. Sie ermöglichten erste Schlussfolgerungen bezüglich Umsetzungsmaßnahmen.

2. Darauf aufbauend wurden **vertiefende Interviews** durchgeführt. Ihr Ziel war es, die Bedürfnisse und Erwartungen der Menschen zu konkretisieren:
   - Mobilitätsbedürfnisse der Menschen herausarbeiten
   - Ansatzpunkte für Verbesserungen in der regionalen Mobilität aufzeigen

   Das Resultat waren aufbereitete Interviewergebnisse zu Mobilitätsbedürfnissen, Gründen für die Wahl von Verkehrsmitteln, Verbesserungspotenzialen bei Verkehrsmitteln, Flexibilität im Mobilitätsverhalten, Ansatzpunkten für mobilitätsverändernde Maßnahmen, u. a. m.

3. Anschließend wurden ein **Testmonat in der Region** durchgeführt. Dieser hatte einen doppelten Zweck:
   - Den Teilnehmer:innen eine Erweiterung ihres Mobilitätsverhaltens ermöglichen
   - Strukturiertes Feedback durch die Teilnehmer:innen über ihre Nutzungserfahrungen mit den Mobilitätsangeboten der Region erhalten

   Herausgekommen sind dabei aufbereitete Testergebnisse über Veränderungen der Mobilitätsgewohnheiten, Erfahrungen mit den Mobilitätsangeboten und -infrastrukturen, Nutzungshürden, Möglichkeiten und Grenzen der PKW-Substitution, nachhaltige Änderungen in der Verkehrsmittelwahl, u. a. m.

4. Nach Abschluss der ersten drei Schritten sollen **Umsetzungsmaßnahmen** konzipiert und in die Wege geleitet werden. Dies erfolgt auf Basis von Gesprächen mit relevanten Playern in unterschiedlichen Bereichen über die erzielten Ergebnisse aus den Schritten 1-3. Davon ausgehend erfolgt die Erarbeitung von Umsetzungsstrategien und -maßnahmen, die von den wesentlichen Akteur:innen beschlossen bzw. vereinbart werden.

3 Methodik

Für die **Online-Erhebung** wurde ein digitales Befragungs-Online-Tool mit regionsspezifisch formulierten Fragen entwickelt. Die Ansprache der Teilnehmer:innen erfolgte über unterschiedliche Multiplikator:innen auf regionaler und Bundesland-Ebene. Die Dauer der Erhebung betrug 2,5 Monate (15.03. – 31.05.2024). Die Ergebnisse wurden mit den regionalen Akteur:innen diskutiert und gemeinsam Schlussfolgerungen gezogen.

Die **vertiefenden Interviews** erfolgten telefonisch. Sie wurden mit Hilfe eines individuell für die Oststeiermark entwickelten Gesprächsleitfadens strukturiert. Die Ansprache der Interview-Partner:innen fand im Rahmen der Online-Erhebung statt. Der Zeitrahmen betrug 2 Monate (28.03.– 24.05.2024). Die Ergebnisse aus den Interviews wurden ebenfalls mit den regionalen Akteur:innen diskutiert und daraus Schlussfolgerungen abgeleitet.

Für den **Testmonat** erhielten ausgewählte Teilnehmer:innen einen kostenlosten Zugang zum öffentlichen Verkehr sowie zum Bedarfsverkehr „SAM“. Angesprochen wurden Sie im Zuge der vertiefenden Interviews. Im September 2024 fand eine Veranstaltung zur Einschulung in die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und den Ablauf des Testmonats statt. Der im Oktober 2024 durchgeführte Testmonat bot den Teilnehmenden die Möglichkeit zum Ausprobieren, um neue Erfahrungen in ihrer individuellen Mobilitätsorganisation zu sammeln, die Möglichkeiten und Grenzen von Alternativen in ihrer Fortbewegung auszuloten sowie neue Mobilitätsroutinen zu entwickeln. Mit einem Wegetagebuch dokumentierten sie ihre Fahrten. Diese wurden anschließend ausgewertet und durch Abschlussinterviews konkretisiert. Bei der Diskussion der Ergebnisse mit den regionalen Akteur:innen wurden die Testnutzer:innen einbezogen und konnten damit ihre Erfahrungen direkt einbringen.

Die **Konzeption der Umsetzungsmaßnahmen** erfolgt auf Basis der Ergebnisse aus Online-Erhebung, vertiefenden Interviews und Testmonat. Ihr Ziel ist es, Maßnahmen zu gestalten, die nachhaltige Veränderungen im Mobilitätsverhalten bewirken können. Daher wird dieser Schritt in mehrere Umsetzungspakete gegliedert, für die unterschiedliche Akteur:innen zuständig sind:

- Maßnahmen, die direkt von den Gemeinden bzw. der Region umgesetzt werden können
- Maßnahmen, für die eine Zusammenarbeit mit Betrieben sinnvoll ist
- Maßnahmen, die von Vereinen, lokalen Initiativen, Kirchen, Schulen, AMS u. a. NPO gesetzt werden können
- Maßnahmen, die in der Verantwortung anderer Institutionen, wie z. B. Land Steiermark, VSTG, ÖBB oder ASFINAG, liegen, von der Region aber politisch vorangetrieben werden können.
- Etc.

Mit Hilfe von Ergebnisbesprechungen und Planungsterminen mit den betreffenden Akteur:innen sollen Umsetzungsmaßnamen mit Zeitplänen konzipiert werden.

4 Ergebnisse der Online-Erhebung

Ziel der Online-Erhebung war die Analyse der Ist-Situation:

- Zeigen, wie vielfältig die Menschen in der Region unterwegs sind
- Darstellung unterschiedlicher Mobilitätsroutinen in der Region

Dazu wurde vom 15.03. – 31.05.2024 eine Internet-Befragung durchgeführt, die einen Rücklauf von 874 vollständig ausgefüllten Fragebögen erbrachte. Erhebungsgebiete waren die Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld. Der Fragebogen wurde von der Herry Consult GmbH in Zusammenarbeit mit der Quintessenz Organisationsberatung GmbH erstellt.

4.1 Teilnehmer:innen-Struktur

Die Geschlechterverteilung ergab einen leichten Überhang bei den Frauen. Es nahmen etwa 10% mehr Frauen als Männer teil. Laut „Wirtschaftliches Berichts- und Informationssystem des Landes Steiermark – WIBIS“ sind die Geschlechter in der Gesamtbevölkerung der Oststeiermark nahezu gleichverteilt[1].

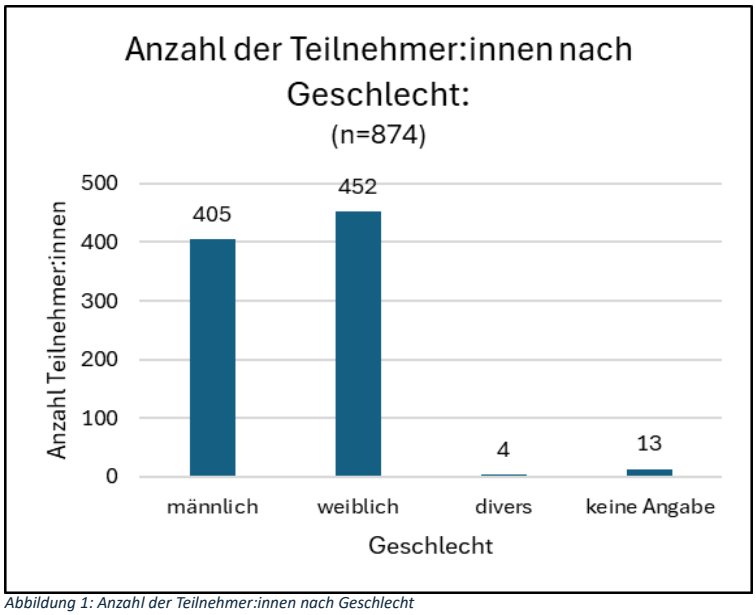

Abbildung 1: Anzahl der Teilnehmer:innen nach Geschlecht

Von den Altersgruppen waren die über 30-jährigen am stärksten vertreten. Es nahm ein hoher Anteil an über 50-jährigen teil. Personen im Alter von 20 bis 29 Jahren waren etwas weniger vertreten. Auch von den unter 19-jährigen beantworteten eine nennenswerte Anzahl den Online-Fragebogen.

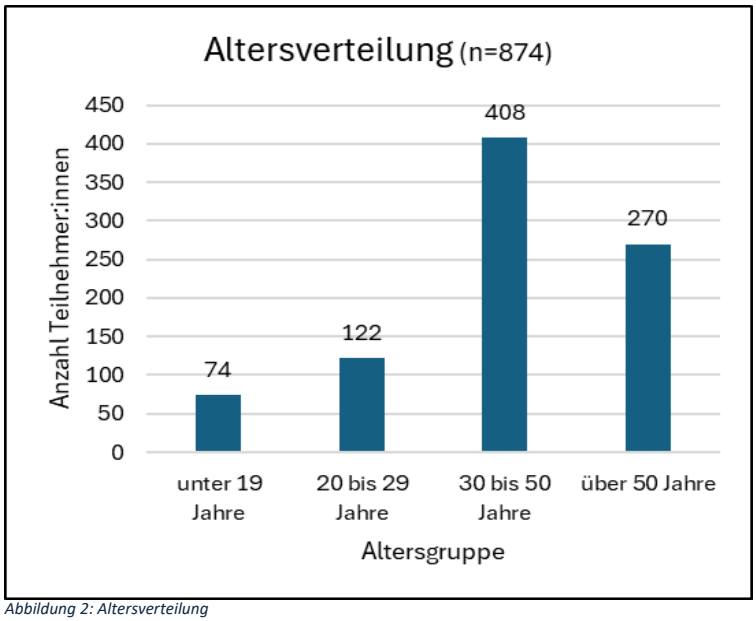

Abbildung 2: Altersverteilung

Unter den Erwerbstätigen stellten jene mit Vollzeitarbeit die mit Abstand größte Gruppe dar (52%). Weit zurück liegen die Personen mit Teilzeitarbeit (20%) und die Pensionist:innen (13%). In Ausbildung waren 9% und ohne aktuelle Erwerbstätigkeit 6% der Teilnehmenden (siehe Graphik nächste Seite).

[1] vgl.: https://wibis-steiermark.at/bevoelkerung/struktur/einwohner-nach-geschlecht/

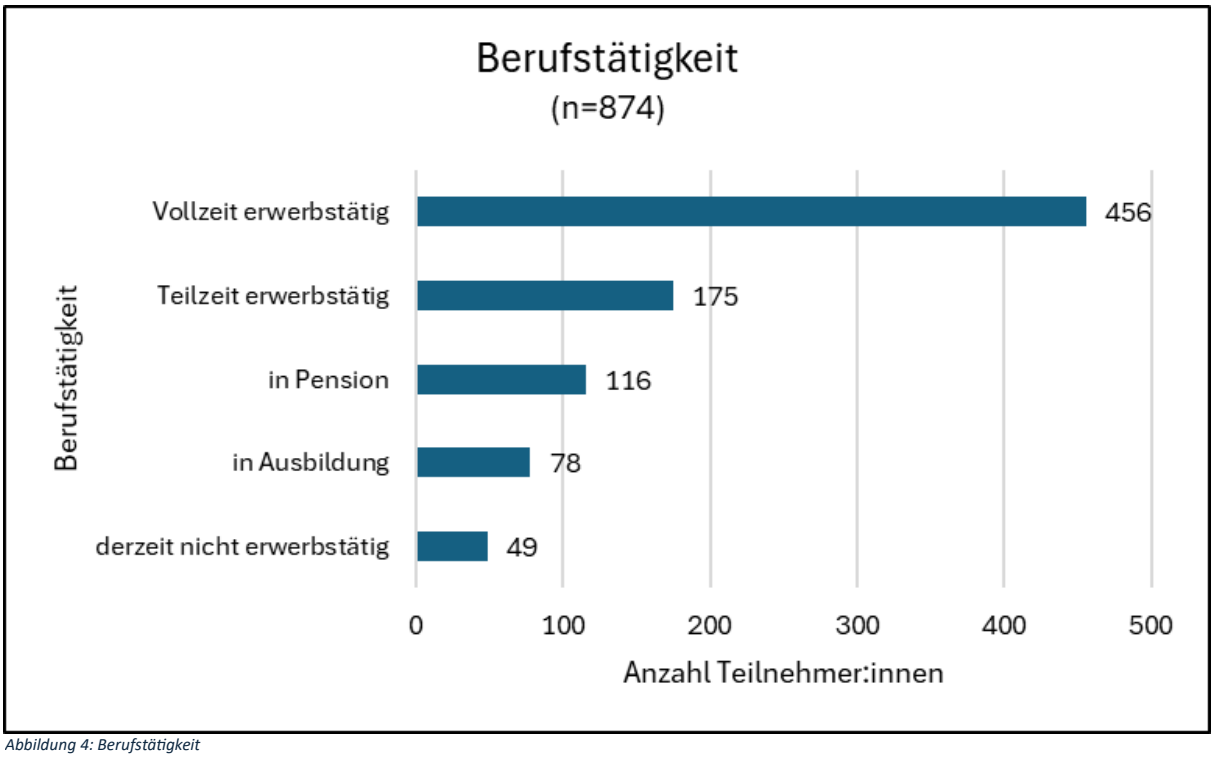

Abbildung 4: Berufstätigkeit

Die Verteilung der befragten Personen nach Bildungsabschluss ergab einen Anteil von 29% an Akademiker:innen, 27% Maturant:innen und 20% Absolvent:innen einer Lehre. Eine Berufsbildende Mittlere Schule (BMS) haben 15% besucht und eine Pflichtschule 9%. Damit ist das Bildungsniveau der Umfrage-Teilnehmer:innen deutlich höher als es dem Durchschnitt der oststeirischen Bevölkerung entspricht[2].

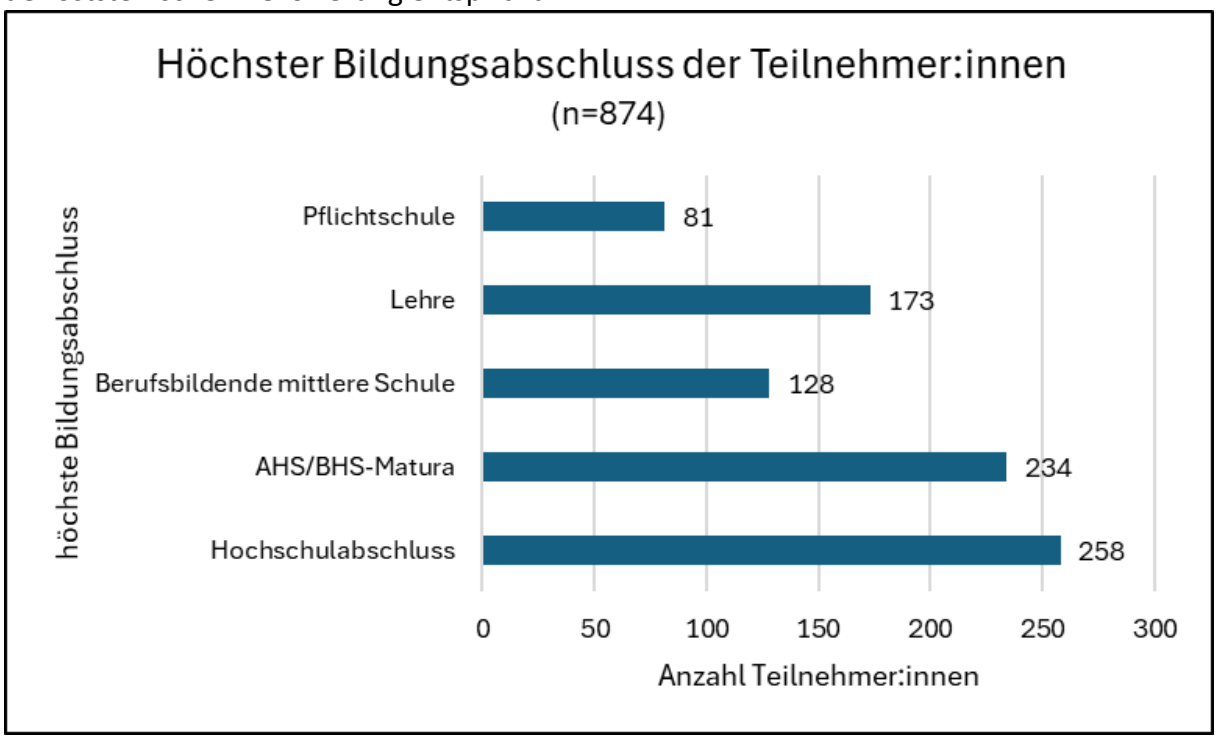

Abbildung 3: Höchster Bildungsabschluss der Teilnehmer:innen

[2] Vgl.: https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651303_141979459/3f753e45/Bildungsstand2016%2025%20bis%2064%20Jahre-Bezirke%20in%20Prozent.pdf

4.2 Regionale Verteilung

Die regionale Verteilung der Befragten erfolgte gemäß den Raumtypen der Statistik Austria[3]. Dabei wurde in drei Raumtypen eingeteilt, die folgendermaßen charakterisiert sind:

- **Regionales Zentrum:**
  - Erkennbare Verdichtung
  - Verfügbarkeit einer grundlegenden Infrastruktur
  - Ein Bevölkerungspotential von >= 300 pro km²
- **Ländlicher Raum Zentral:**
  - Räume mit starken Verflechtungen zu urbanen oder regionalen Zentren
  - Hohe Anzahl an Erwerbspendler:innen aus der Region
- **Ländlicher Raum:**
  - Räume mit schwächeren funktionalen Verflechtungen zu urbanen oder regionalen Zentren
  - Alle Räume außerhalb von urbanen, regionalen oder ländlichen zentralen Räumen

Ausgehend von diesen Kriterien ergibt sich für die Oststeiermark die folgende Zuordnung der Gemeinden:

Regionales Zentrum	ländlicher Raum zentral	ländlicher Raum
Hartberg	Bad Waltersdorf	Bad Loipersdorf
Hartberg-Umgebung	Bad Blumau	Buch-St. Magdalena
Greinbach	Ebersdorf	Burgau
Fürstenfeld	Feistritztal	Dechantskirchen
Weiz	Großsteinbach	Friedberg
Mortantsch	Hartl	Grafendorf bei Hartberg
Mitterdorf an der Raab	Ilz	Lafnitz
Thannhausen	Kaindorf	Neudau
Naas	Ottendorf	Pinggau
Gleisdorf	Schäffern	Pöllau
Ludersdorf-Wilfersdorf	Stubenberg	Pöllauberg
Albersdorf-Prebuch	Anger	Rohr bei Hartberg
Hofstätten	Birkfeld	Rohrbach an der Lafnitz
	Fladnitz an der Teichalm	Sankt Jakob im Walde
	Floing	Sankt Johann in der Haide
	Gersdorf an der Feistritz	St. Lorenzen
	Großwilfersdorf	Vorau
	Gutenberg	Waldbach-Mönichwald
	Ilztal	Wenigzell
	Markt Hartmannsdorf	Fischbach
	Passail	Gasen
	Pischelsdorf	Miesenbach bei Birkfeld
	Puch bei Weiz	Ratten
	Sankt Kathrein am Offenegg	Rettenegg
	St. Margarethen an der Raab	St. Kathrein am Hauenstein
	St. Ruprecht	Strallegg
	Sinabelkirchen	
	Söchau	

Abbildung 5: Zuordnung der Gemeinden Oststeiermark

[3] Vgl.: https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urbanRuralTypolgie.pdf

Die Befragten verteilen sich recht gleichmäßig über diese drei definierten Raumtypen (siehe grüne Balken). Damit sind alle drei Raumtypen etwa gleich stark in den Ergebnissen repräsentiert.

Die Personen von außerhalb der Region umfassen solche, die sich regelmäßig in der Region bewegen, weil sich z. B. der Wohnort zwar außerhalb, die Arbeit oder die Familie jedoch innerhalb der Region befinden. Oder es handelt sich um solche, die zwar ihren Hauptwohnsitz woanders haben, aber viel Zeit an einem Wohnsitz in der Region verbringen.

Aus der Aufteilung nach Bezirken ist ersichtlich, dass sich aus Weiz verhältnismäßig mehr Personen an der Befragung beteiligt haben.

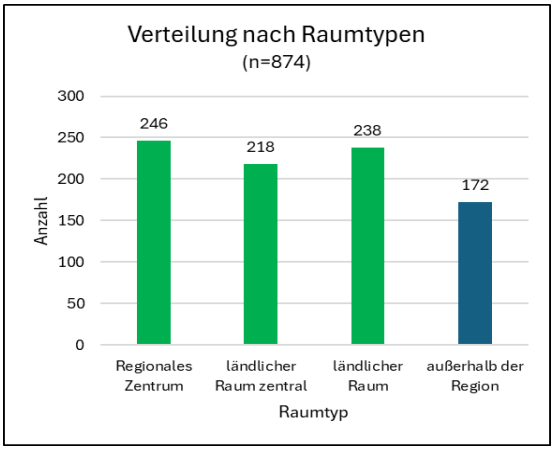

Abbildung 6: Verteilung nach Raumtypen

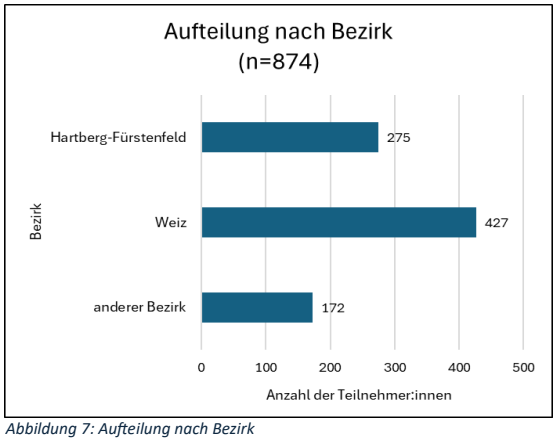

Abbildung 7: Aufteilung nach Bezirk

4.3 Mobilität

Die Mobilität in der Oststeiermark wird als autozentriert bezeichnet. Auf den ersten Blick bestätigen das die Befragungsdaten auch. Bei einer differenzierteren Betrachtung sieht man jedoch, dass die Menschen in der Region vielfältiger unterwegs sind.

Über 90% der befragten Personen besitzen einen Führerschein oder sind dabei ihn zu erwerben. Fast alle Oststeirerinnen und -steirer sind daher in der Lage einen PKW zu lenken.

Von jenen 781 Personen mit Führerschein legen etwas mehr als ein Drittel (35%) überdurchschnittlich viele Kilometer pro Jahr zurück, das heißt, über 15.000 km. Knapp ein Viertel (23%) fährt durchschnittlich viel, also zwischen 10.000 und 15.000 km. 42% fahren eher wenig bzw. sehr wenig mit dem Auto (21% unter 10.000 km / 21% unter 5.000 km). Das heißt, ein großer Teil der Menschen in der Region verfügen zwar über einen PKW, fahren aber nicht viel damit.

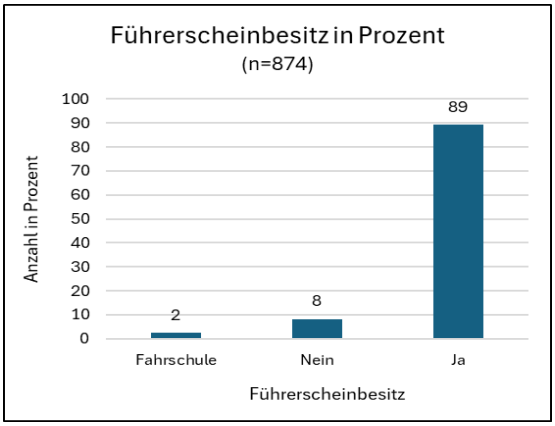

Abbildung 8: Führerscheinbesitz in Prozent

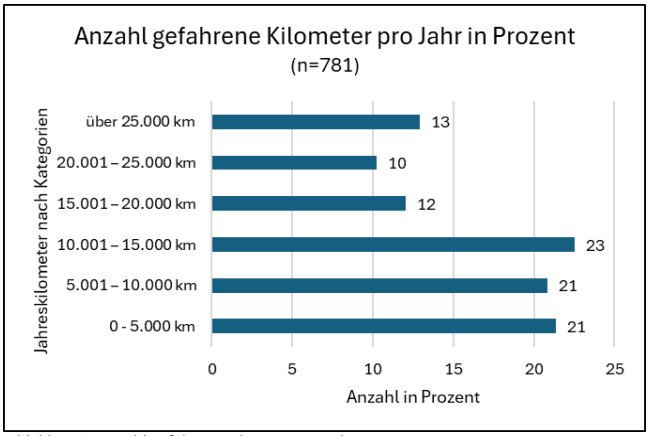

Abbildung 9: Anzahl gefahrene Kilometer pro Jahr in Prozent

Der öffentliche Verkehr in der Oststeiermark ist gering ausgeprägt. Zwei Drittel der Bevölkerung haben gar keinen Zugang zu einer Mindestgüteklasse, fast 80% haben keine akzeptable ÖV-Versorgung mit Taktdichten von etwa 1 Stunde zur Hauptverkehrszeit in einer fußläufigen Distanz (Güteklasse F)[4].

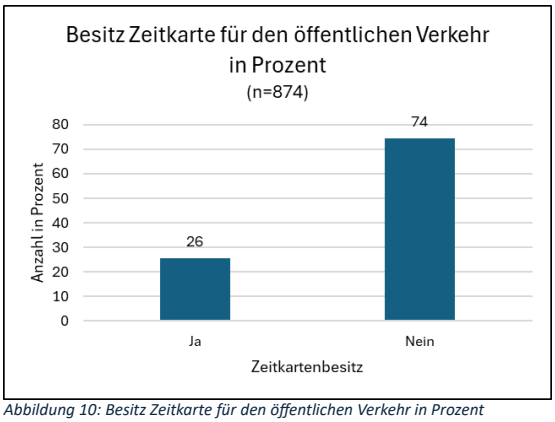

Abbildung 10: Besitz Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr in Prozent

Umso bemerkenswerter ist der relativ hohe Anteil an Zeitkartenbesitz. Über ein Viertel (26%) der befragten Personen verfügt über eine Zeitkarte des Verkehrsverbundes Steiermark oder ein Klimaticket. Wie sich aus den Interviews ableiten lässt (siehe Punkt 5), sind insbesondere die Teuerung der letzten Jahre sowie die Einführung des Klimatickets ein Treiber für den Erwerb von Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs.

4.4 Mobilitätstypen

In Österreich können 6 Mobilitätstypen[5] unterschieden werden:

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 weniger als 20% der Befragten gegeben. Das ist die geringste Quote im Vergleich zu den anderen Mobilitätstypen.

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.

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. Zirka 20% fahren mehr als 15.000 km.

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 fast alle Personen einen Führerschein, gleichzeitig besitzen etwa ein Drittel auch eine Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV).

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-Kilometern ausdrückt (unter 5.000 km). Fast 80% besitzen einen Führerschein. 70% sind im Besitz einer Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), was die höchste Quote unter allen Mobilitätstypen darstellt.

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. Etwa 80% haben einen Führerschein, fast 50% verfügen über eine Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV).

Betrachtet man die Mobilitätsgewohnheiten der befragten Personen von, so waren die autoaffinen Mobilitätstypen der Autofans, Traditionalist:innen und Familien auf Achse mit 57% deutlich in der Überzahl. Die teilweise autoaffinen Personen aus den Gruppen der Situativen Entscheider:innen und

[4] Mobilitätskennzahlen Steiermark: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau, 2018
[5] ÖAMTC: ÖAMTC-Mobilitätsstudie, Wien 2011

der Jungen Kalkulierer:innen stellen 31% der Befragten. Jene Gruppe, die den Umweltverbund aus innerer Überzeugung bevorzugt, nämlich die Netzmobilen, macht 13% der Umfrage-Teilnehmenden aus.

Dieses Verhältnis spiegelt in etwa die Mobilitätsmuster außerhalb von Mittel- und Großstädten wider. Damit ist sichergestellt, dass im Teilnehmer:innen-Kreis keine überproportionale Anzahl von Personen mit Präferenz für Öffentlichen Verkehr, zu Fuß gehen und Radfahren gibt.

4.5 Verkehrsmittelnutzung

In einer Gesamtbetrachtung aller Verkehrsmittel zeigt sich, dass die befragten Personen die meisten Wege zu Fuß und mit dem PKW (lenkend und mitfahrend) zurücklegen. Der erste Platz für das zu Fuß gehen mag überraschen, weil diese Fortbewegungsform in den sonst verwendeten Modal Split Analysen normalerweise eine deutlich geringere Rolle spielt. Dort wird jedoch immer nur das Hauptverkehrsmittel je Weg gezählt, weshalb viele Fußwege – etwa zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder vom Parkplatz zum weiter entfernten Wegeziel – keine Berücksichtigung finden. Man muss daher aufpassen, dass das Gehen nicht unterschätzt wird und für die vielen dabei zurückgelegten Wege auch eine adäquate Infrastruktur gegeben ist.

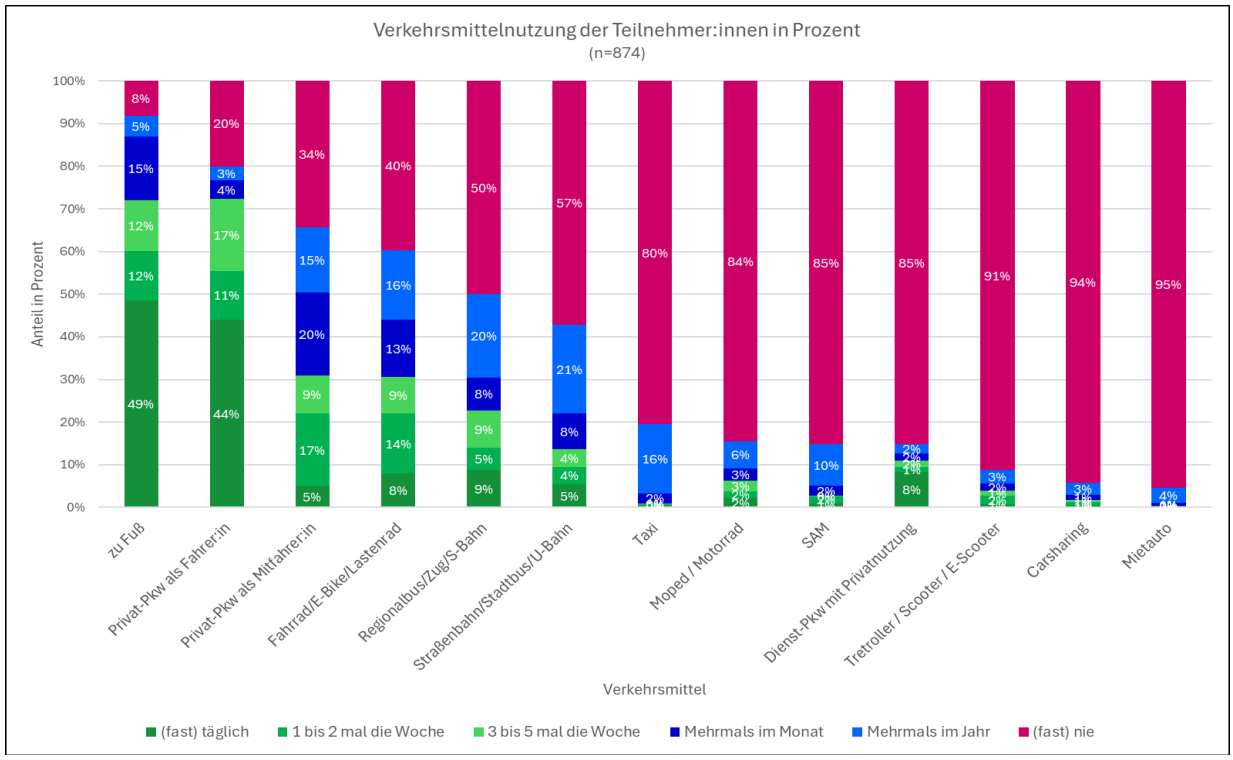

Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmer:innen in Prozent

Es wird auch häufig das Fahrrad verwendet, wobei sich sein Einsatz auf bestimmten Zwecke und Personengruppen fokussiert. Deutlich wurde in den vertiefenden Interviews, dass die bereitgestellte Infrastruktur nicht mit dieser Nutzungsintensität mithalten kann. Es wurden vielfache Wünsche nach besseren Radverbindungen, insbesondere für die Alltags- und Berufswege, geäußert (siehe Punkt 5).

Etwa die Hälfte der Befragten nützt öffentliche Verkehrsmittel. Das ist deutlich mehr, als es von der Erreichbarkeit der Haltestellen gemäß Güteklassen naheliegen würde.

In weiterer Folge gibt es noch eine Reihe von Mobilitätsangeboten, die – wie etwa SAM oder Taxi – ergänzend zu den Massenverkehrsmitteln verwendet werden und in dieser Rolle einen wichtigen Platz einnehmen.

4.5.1 Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht

Differenziert man die Verkehrsmittelnutzung nach Geschlecht, dann ist zunächst festzustellen, dass Frauen und Männer etwa gleich viel zu Fuß unterwegs sind.

Das Fahrrad wird deutlich häufiger von Männern benutzt. Wie die vertiefenden Interviews gezeigt haben, hat das auch mit einem höheren Sicherheitsbedürfnis bei den Frauen zu tun, sowohl wenn sie alleine als auch mit Kindern unterwegs sind.

Der motorisierte Individualverkehr (Privatauto, Dienstwagen, Carsharing-PKW, Mietauto, Motorrad/Moped) ist bei beiden Geschlechtern häufig im Einsatz. Frauen fahren jedoch deutlich mehr im PKW mit als Männer.

Öffentliche Verkehrsmittel (inklusive SAM), werden von beiden Geschlechtern etwa gleich stark genützt. Männer legen ihre Wege aber regelmäßiger mit Öffis zurück, was vermuten lässt, dass sie diese für ihre Arbeitswege verwenden.

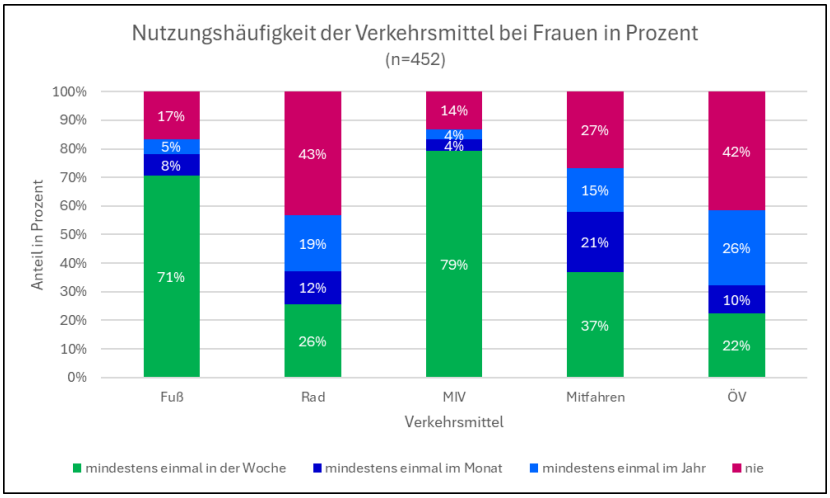

Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Frauen in Prozent

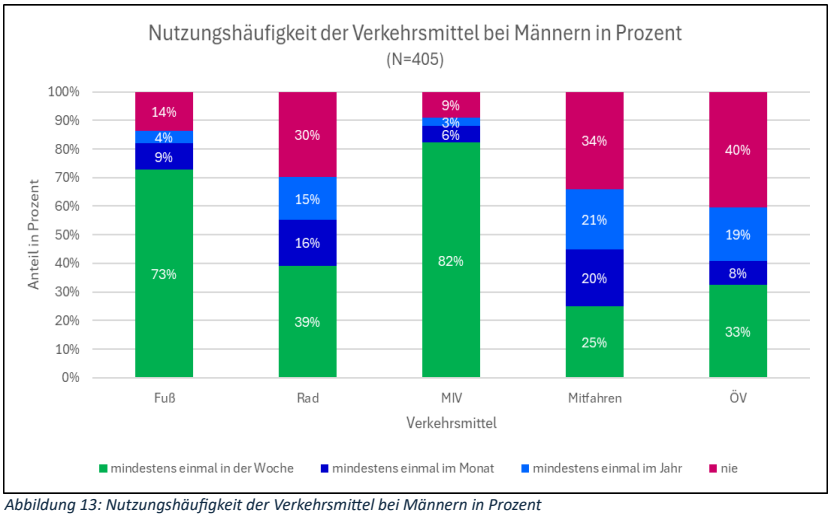

Abbildung 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Männern in Prozent

4.5.2 Verkehrsmittelnutzung nach Region

In den drei Raumtypen der Region zeigen sich Unterschiede, aber auch Gemeinsamkeiten bei der Verkehrsmittelnutzung.

So wird in allen drei Raumtypen häufig zu Fuß gegangen.

Mit dem Rad fahren die befragten Personen in den regionalen Zentren etwas häufiger als im ländlichen Raum zentral und deutlich häufiger als im ländlichen Raum.

Der motorisierte Individualverkehr wiederum kommt in den beiden ländlichen Räumen intensiver zum Einsatz als in den regionalen Zentren.

Mitgefahren wird hingegen in den regionalen Zentren mehr als in den beiden ländlichen Räumen.

Auch der öffentliche Verkehr wir in den regionalen Zentren stärker in Anspruch genommen als in den beiden anderen Raumtypen.

Insgesamt betrachtet erkennt man an diesen Zahlen die bessere Verfügbarkeit von Infrastruktur und Angeboten für Mobilität in den regionalen Zentren. In den beiden anderen Raumtypen sind die Menschen hingegen stärker auf das Privatauto angewiesen.

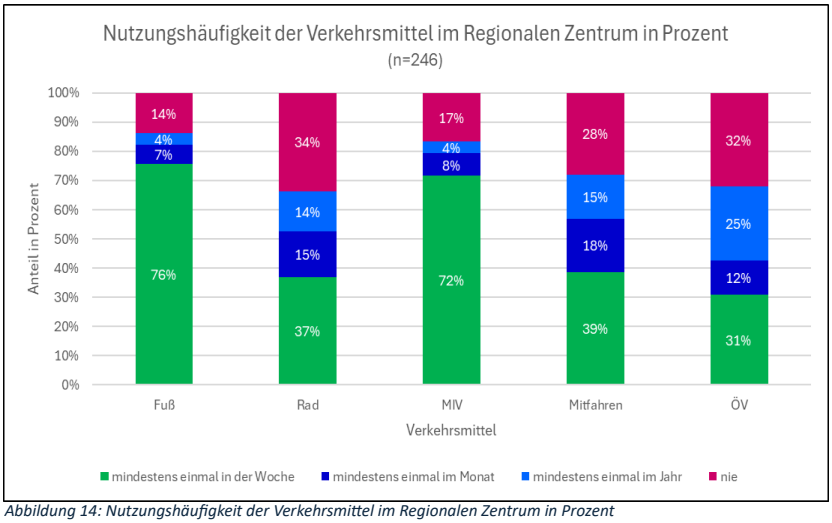

Abbildung 14: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Regionalen Zentrum in Prozent

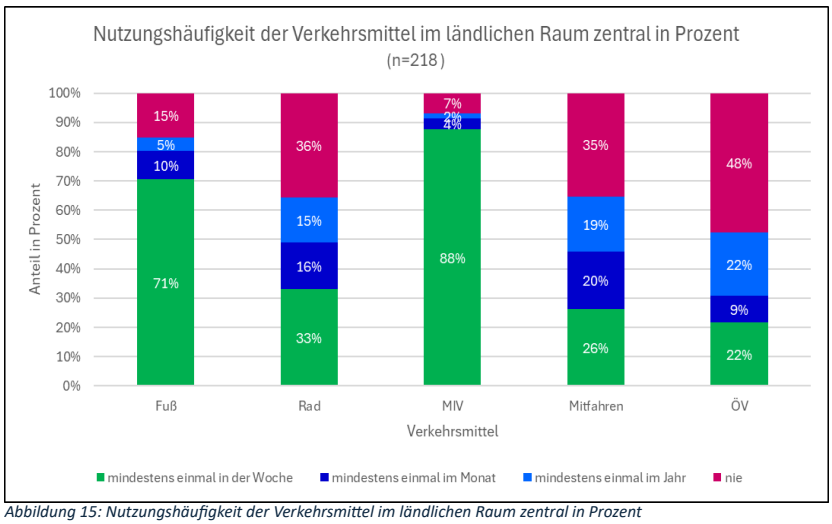

Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im ländlichen Raum zentral in Prozent

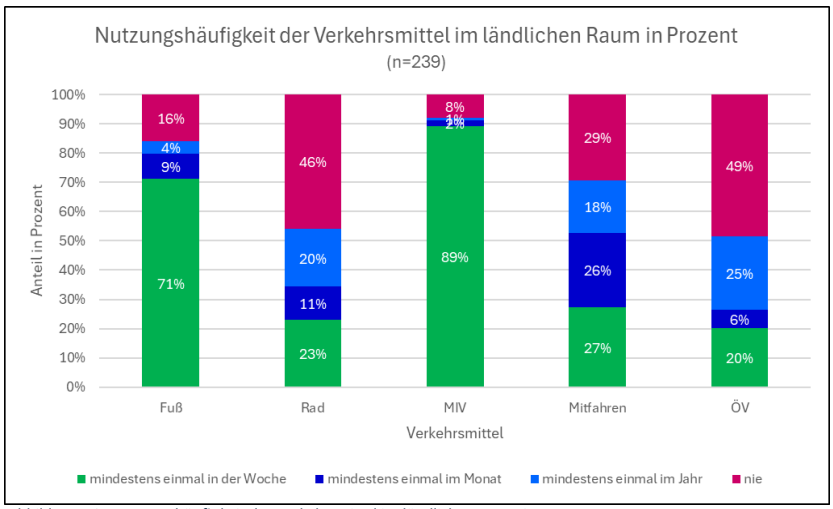

Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im ländlichen Raum in Prozent

4.5.3 Verkehrsmittelnutzung nach Alter

Die Verkehrsmittelnutzung nach Alter differiert zum Teil erheblich.

Zu Fuß gegangen wird in allen Altersgruppen viel. Bis 30 Jahre nimmt der Anteil etwas ab, erreicht bei den über 50-jährigen aber fast wieder den Ausgangstand.

Mit dem Rad fahren die Personen unter 15 Jahren sehr viel. Danach sinkt der Anteil bis 30 Jahre stark ab. In höherem Alter steigt er jedoch wieder deutlich an, wenn auch nicht auf das Niveau der jüngsten Altersgruppe.

Der motorisierte Individualverkehr steigt mit dem Führerschein dauerhaft auf einen hohen Stand. Auffallend ist, dass auch die jüngste Altersgruppe bereits häufig mit motorisierten Individualverkehrsmitteln unterwegs ist. Dabei handelt es sich um Mopeds oder mopedähnliche Fahrzeuge, die keinen Motorradführerschein erfordern.

Mitfahren ist bei den Altersgruppen bis 19 Jahren beliebt. Dabei ist primär das gemeinsame Fahren in der Familie gemeint. Das Mitfahren im Rahmen von Fahrgemeinschaften fällt kaum ins Gewicht. Ab 20 Jahren sinkt die Intensität des Mitfahrens stark ab. Bei den über 50-jährigen findet es meist nur mehr sporadisch statt.

Der öffentliche Verkehr wird von den unter 15-jährigen intensiv genutzt. Danach sinkt der Anteil bis zu den 50-jährigen ab. In der letzten Altersgruppe steigt die Nutzung jedoch wieder etwas an.

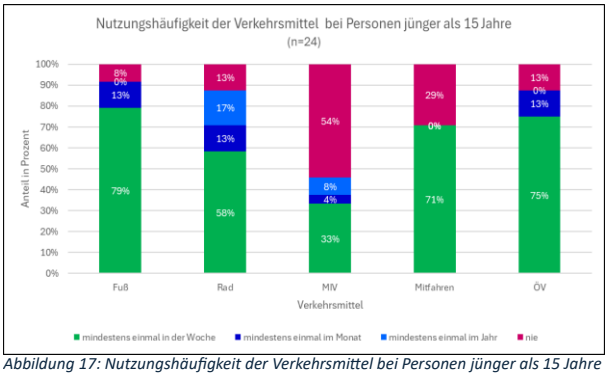

Abbildung 17: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen jünger als 15 Jahre

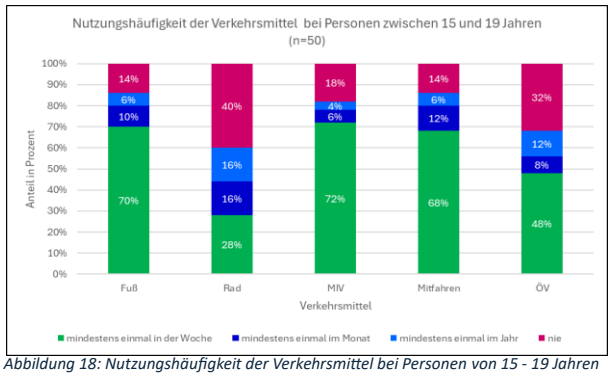

Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen von 15 - 19 Jahren

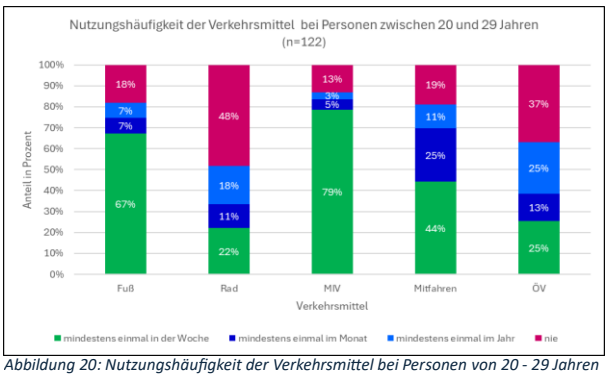

Abbildung 20: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen von 20 - 29 Jahren

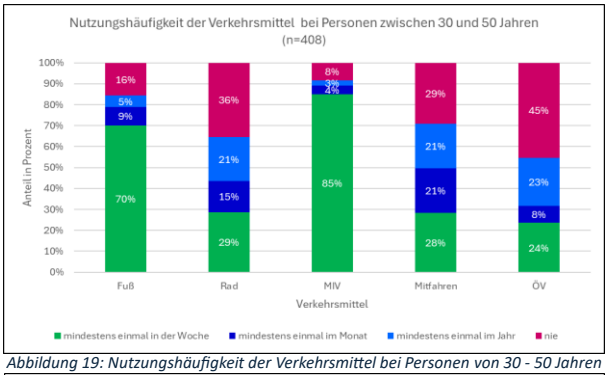

Abbildung 19: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen von 30 - 50 Jahren

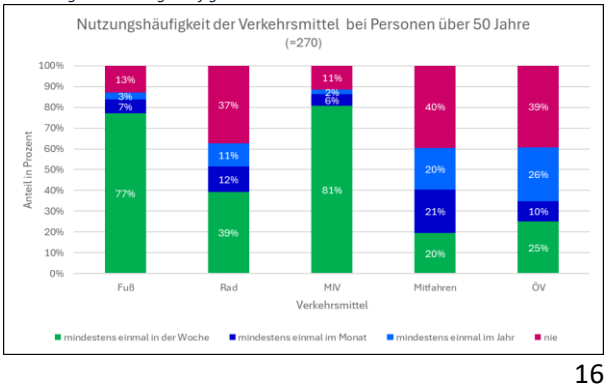

Abbildung 21: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen über 50 Jahre

4.6 Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken

Aus der bisherigen Gesamtbetrachtung der Verkehrsmittelnutzung geht nicht hervor, für welche Wege die unterschiedlichen Verkehrsmittel verwendet werden. Beobachtet man die Wegezwecke, dann kann man erkennen, dass sich die Oststeirerinnen und -steirer jeweils sehr unterschiedlich fortbewegen:

- Für den **Arbeitsweg** wird der PKW am häufigsten gewählt. Der Umweltverbund ist in Summe aber fast gleich stark vertreten. In seinem Rahmen ist ein hoher Anteil an aktiver Mobilität aufgrund vieler kurzer Arbeitswege zu erkennen.
- **Dienst- und Geschäftswege** werden meist mit dem Privat-PKW oder Dienstauto erledigt.
- Auf den **Schul- und Ausbildungswegen** ist der Umweltverbund dominierend. Es wird aber auch häufig mit dem „Familientaxi“ gefahren.
- **Einkaufswege und Transporte** erfolgen großteils mit dem Privatauto. Bei kurzen Wegen und kleinen Einkäufen wird aber auch zu Fuß gegangen und das Fahrrad genutzt.
- Bei **Erledigungen** hingegen wird aufgrund der kurzen Wege überwiegend der Fußweg und das Fahrrad gewählt. Aber auch der PKW spielt bei diesem Wegezweck eine große Rolle.
- **Holen und bringen** erfolgt fast ausschließlich mit dem PKW.
- Bei der **Betreuung und Pflege wird der** PKW ebenfalls am häufigsten genutzt. Aufgrund überwiegend kurzer Wege wird aber auch oft zu Fuß gegangen.
- Bei den Wegen im Rahmen von **Freizeit, Sport und Unterhaltung** dominiert die aktive Mobilität. Insbesondere bei den längeren Wegen ist auch der PKW eine Option. Es wurde in den vertiefenden Interviews in diesem Zusammenhang jedoch vielfach der Wunsch nach besseren Öffis für die Freizeit geäußert. Das umfasst insbesondere das Führen der Öffi-Linien auch am Wochenende sowie die Bereitstellung von Verbindungen am späten Abend bzw. in der Nacht.
- Für den **Wochenendausflug** ist der PKW die häufigste Wahl. Die aktive Mobilität ist ebenfalls stark vertreten. Auch bei diesem Wegezweck sind bessere Öffis ein Thema.

Auf den folgenden Seiten werden die genutzten Verkehrsmittel je Wegezweck detaillierter dargestellt.

4.6.1 Verkehrsmittelnutzung für den Arbeitsweg

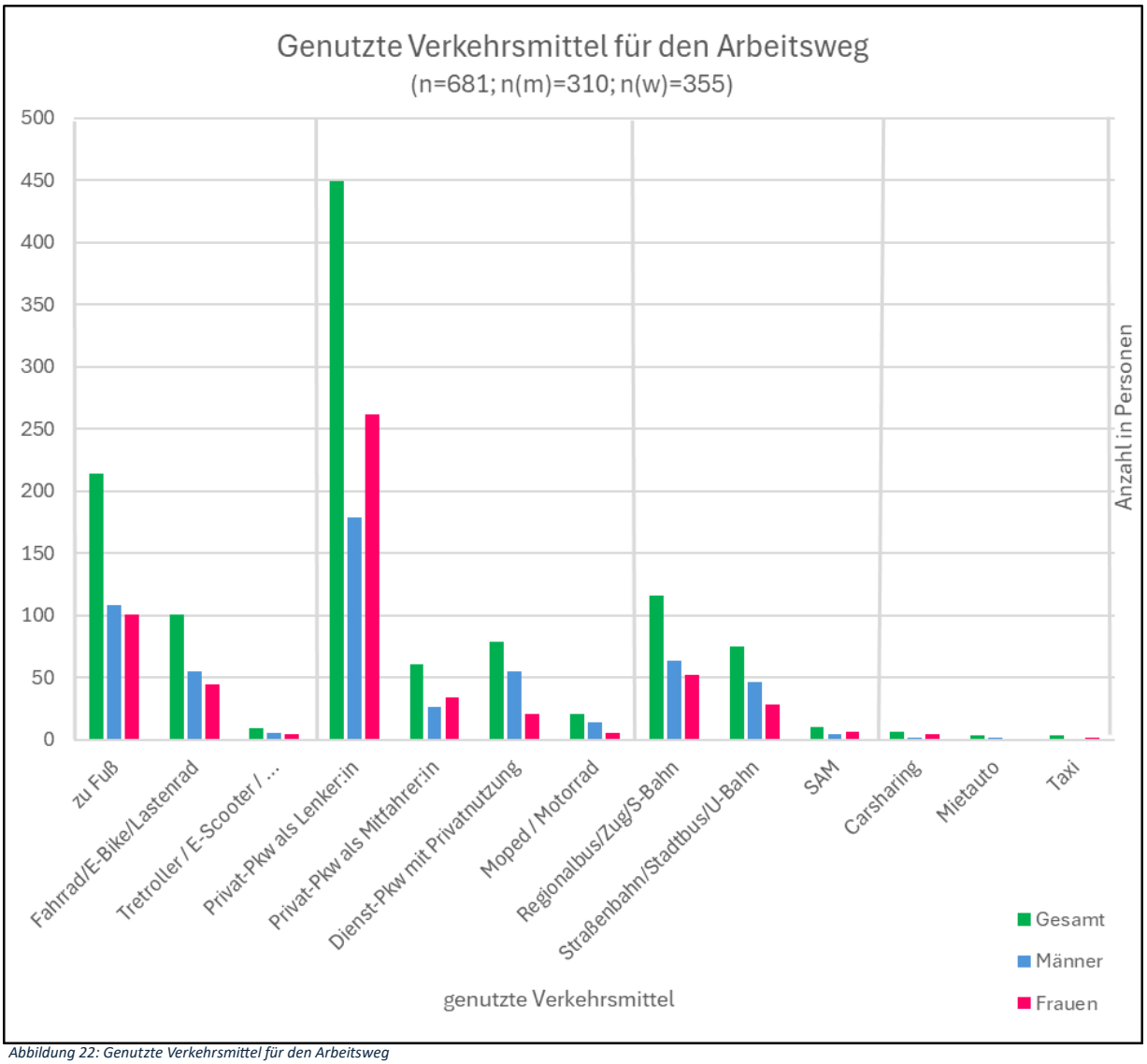

Abbildung 22: Genutzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg

Für die Fahrt zur Arbeit wird der Privat-PKW am häufigsten verwendet. Es gehen auch viele der befragten Personen zu Fuß zur Arbeit. Insgesamt ist der Umweltverbund (Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) fast gleich stark vertreten wie der motorisierte Individualverkehr.

Der relativ hohe Anteil an aktiver Mobilität (Gehen, Rad fahren) beim Arbeitsweg liegt wahrscheinlich darin begründet, dass dieser oft kurz ist. 25% der befragten Personen benötigen für ihn nicht länger als 10 Minuten, 47% nicht länger als 20 Minuten.

Frauen fahren mit dem Privat-PKW deutlich häufiger zur Arbeit als Männer. Ein Grund dafür können die komplexeren Wegeketten sein, die sie im Vergleich zu dem Männern bewältigen müssen. Dafür ist das eigene Auto natürlich sehr praktisch.

Beim Dienstwagen hingegen ist die Situation umgekehrt. Er steht den Männern mehr doppelt so häufig zur Verfügung wie den Frauen.

4.6.2 Verkehrsmittelnutzung für Dienst- und Geschäftswege

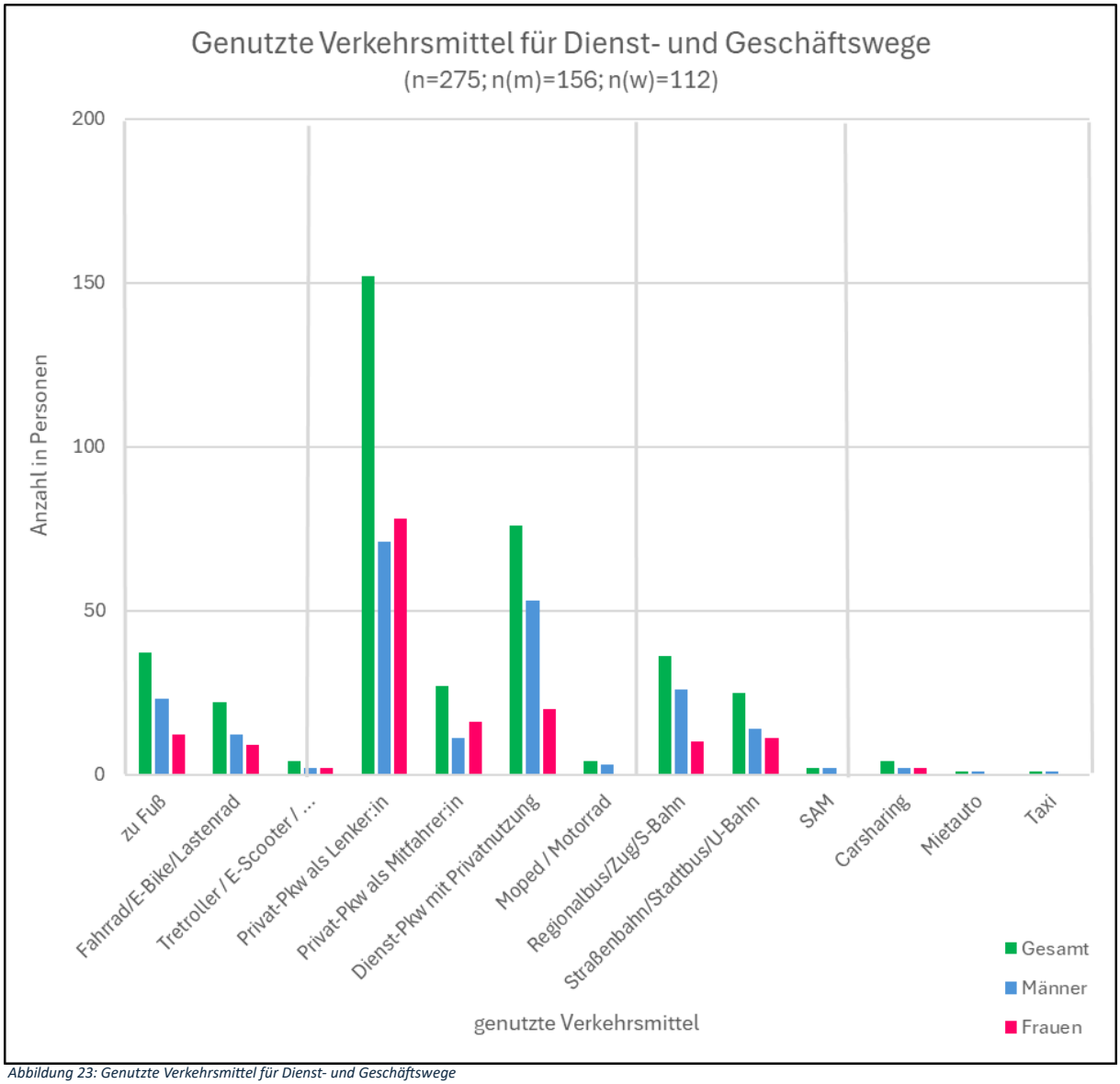

Abbildung 23: Genutzte Verkehrsmittel für Dienst- und Geschäftswege

Dienst- und Geschäftswege werden überwiegend mit dem PKW zurückgelegt. Der Dienstwagen ist dabei häufig im Einsatz. Männer können ihn mehr als doppelt so häufig nützen wie Frauen.

Der öffentliche Verkehr und die aktive Mobilität spielen bei Dienst- und Geschäftsfahrten eine vergleichsweise geringe Rolle. Das liegt auch an der Länge dieser Wege. 36% der dauern länger als 60 Minuten, über 50% länger als 45 Minuten.

4.6.3 Verkehrsmittelnutzung für den Schul- und Ausbildungsweg

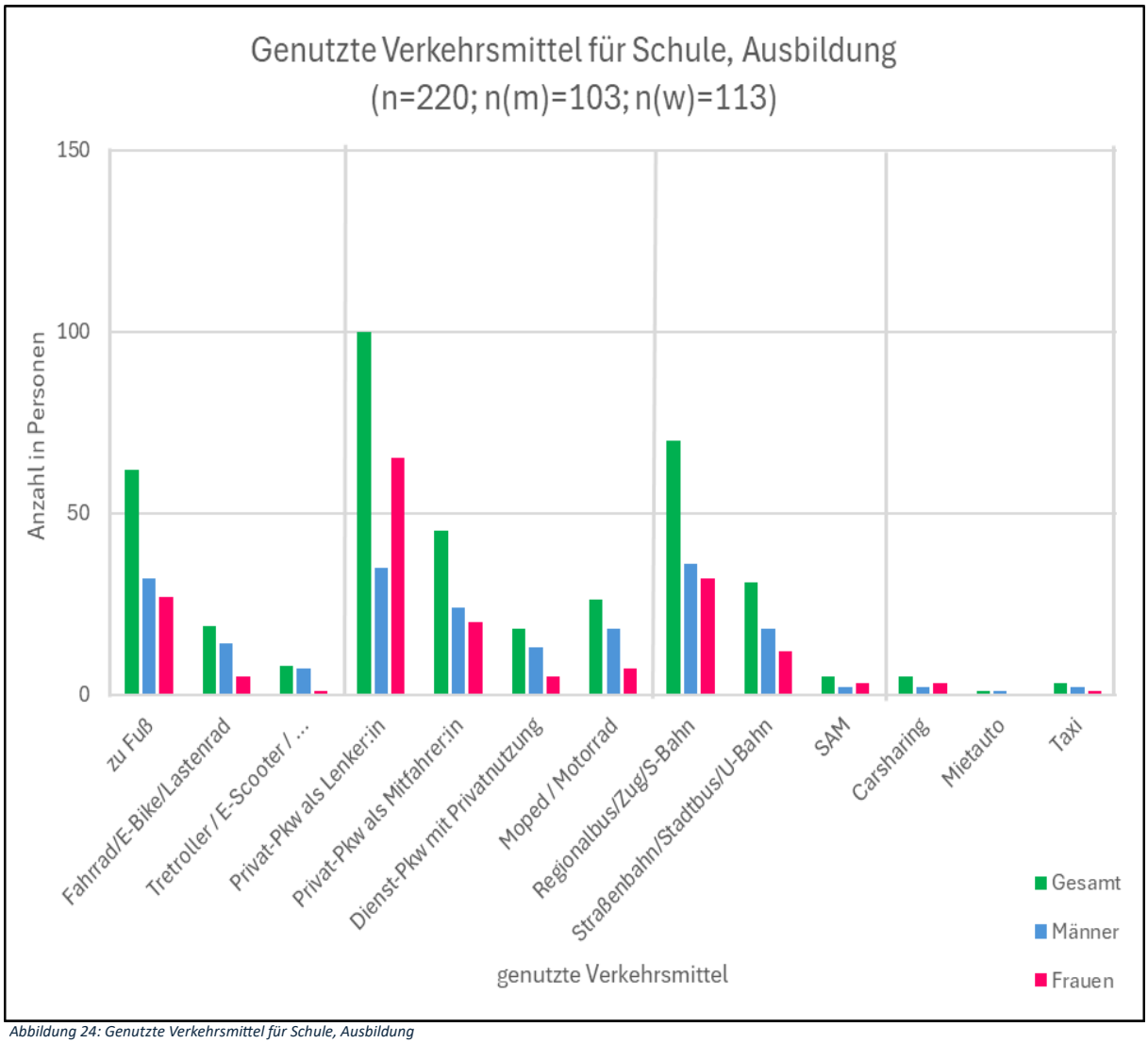

Abbildung 24: Genutzte Verkehrsmittel für Schule, Ausbildung

Schul- und Ausbildungswege werden überwiegend mit dem Umweltverbund bewältigt. Es wird der öffentliche Verkehr viel genutzt und gerne zu Fuß gegangen. Die befragten Frauen nützen für ihre Schul- und Ausbildungswege aber auch oft den Privat-PKW.

Weiters wird am Schul- und Ausbildungsweg häufig mitgefahren. Damit ist primär das „Elterntaxi“ gemeint.

Die Schul- und Ausbildungswege sind meist kurz. 24% der befragten Personen benötigen weniger als 10 Minuten, 44% weniger als 20 Minuten zum Schul- bzw. Ausbildungsort. Bei entsprechender Geh- und Radweginfrastruktur sind sie daher prädestiniert für aktive Mobilität.

4.6.4 Verkehrsmittelnutzung für Einkaufswege und Transporte

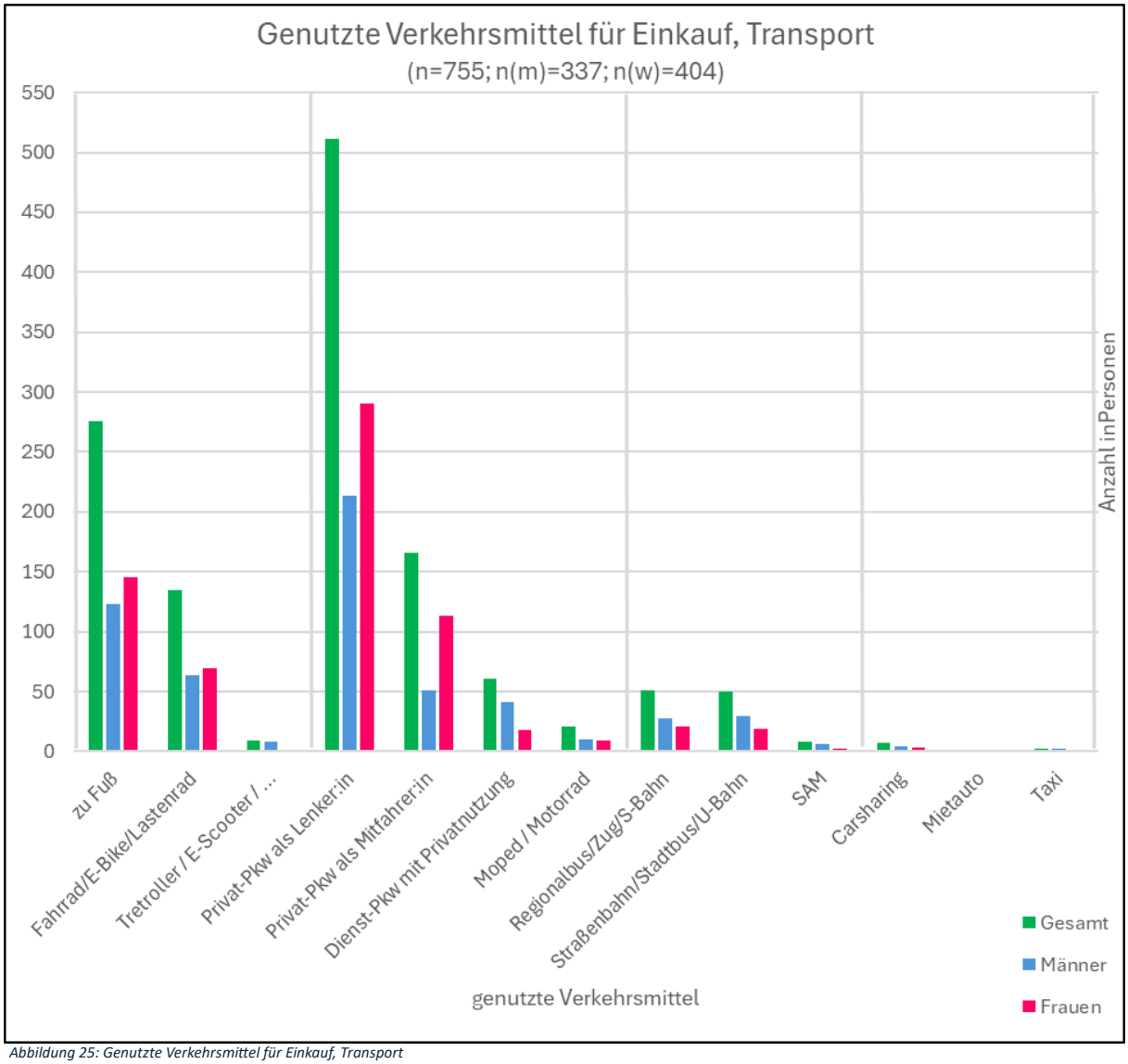

Abbildung 25: Genutzte Verkehrsmittel für Einkauf, Transport

Einkäufe und Transporte erfolgen primär mit dem Privatauto, zu Fuß und mit dem Fahrrad. Die Frauen unter den befragten Personen tragen die Hauptlast für diesen Weg. Sie nützen stark den PKW, indem sie selber fahren oder – in hohem Ausmaß – mitfahren. Aber auch zu Fuß und mit dem Fahrrad sind sie häufig unterwegs.

Einkaufs- und Transportwege sind in der Regel kurz. 31% der befragten Personen benötigen dafür weniger als 10 Minuten, 71% weniger als 20 Minuten.

Aufgrund des Wegezwecks – nämlich Gütertransport – wird dennoch der PKW bevorzugt. Die kleineren Einkäufe werden auf kurzem Weg gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Der öffentliche Verkehr kommt dafür kaum in Betracht.

4.6.5 Verkehrsmittelnutzung für Erledigungen

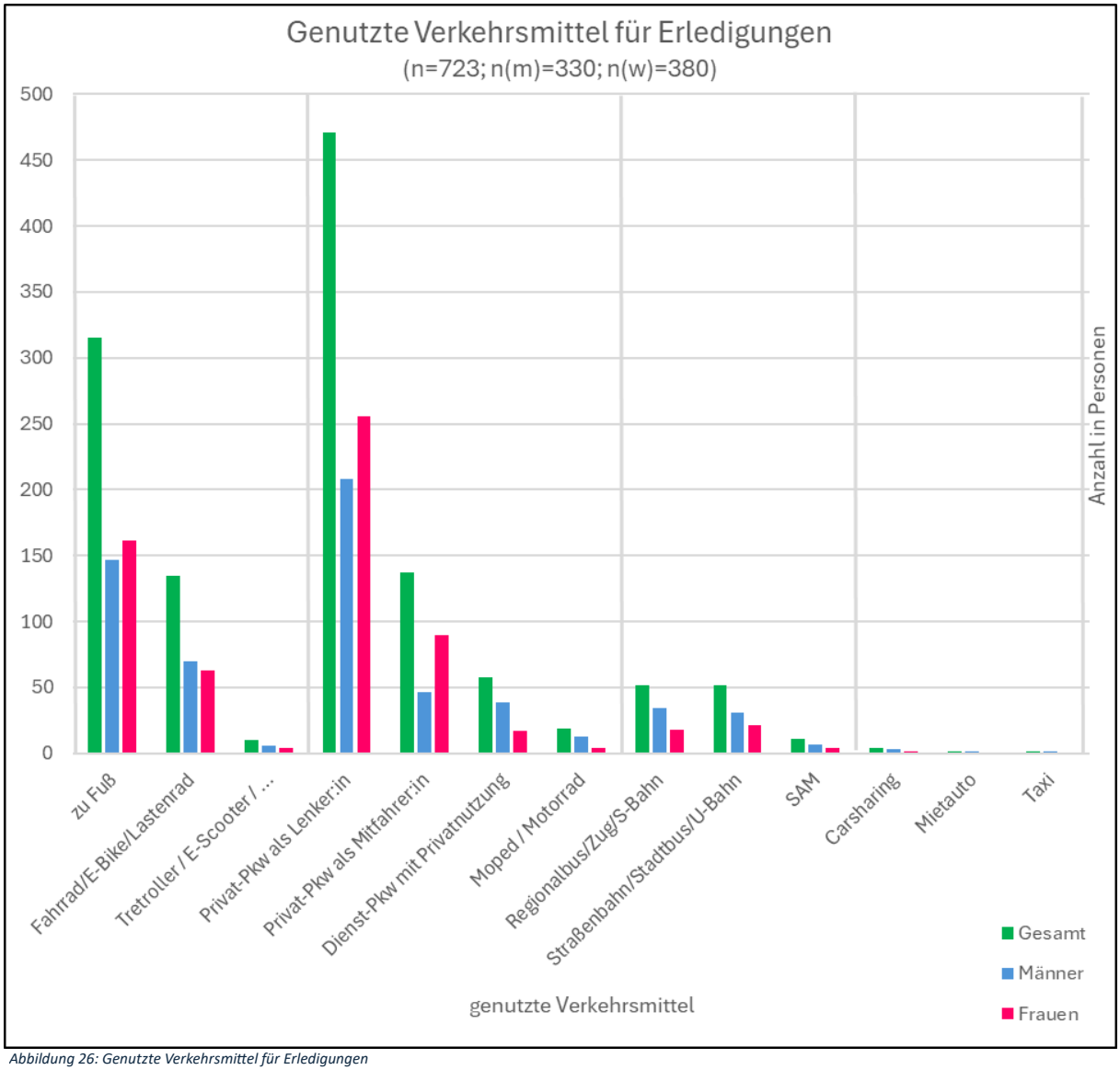

Abbildung 26: Genutzte Verkehrsmittel für Erledigungen

Für Erledigungen wird überwiegend der Umweltverbund genutzt. Vor allem das Gehen und Radfahren sind die Optionen der Wahl.

Das liegt auch daran, dass die die Wege für Erledigungen vielfach kurz sind. 21% dauern weniger als 10 Minuten, 59% unter 20 Minuten.

Auch der PKW wird vielfach für Erledigungen genützt, jedoch nicht ganz so oft wie für Einkäufe und Transporte. Frauen fahren häufig im PKW mit.

4.6.6 Verkehrsmittelnutzung für holen und bringen

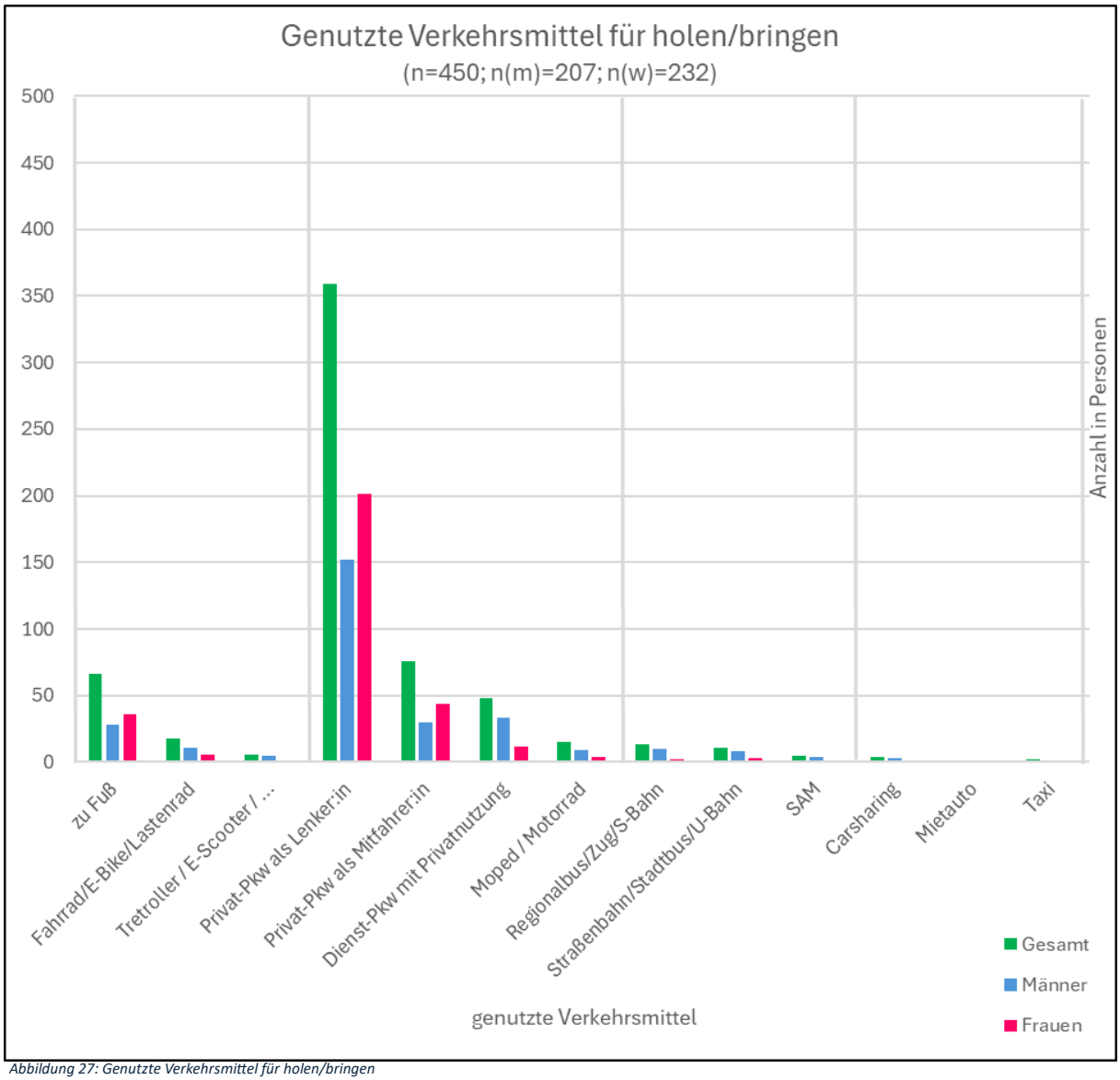

Abbildung 27: Genutzte Verkehrsmittel für holen/bringen

Personen werden in erster Linie mit dem Privat-PKW geholt und gebracht. Die Wege sind zwar kurz. 25% der befragten Personen benötigen weniger als 10 Minuten, 60% weniger als 20 Minuten. Aufgrund der Flexibilität und der Transportfähigkeit des PKW wird er aber dennoch für diesen Zweck am liebsten gewählt.

Frauen sind auf diesen Wegen wieder deutlich häufiger anzutreffen.

4.6.7 Verkehrsmittelnutzung für Betreuung und Pflege

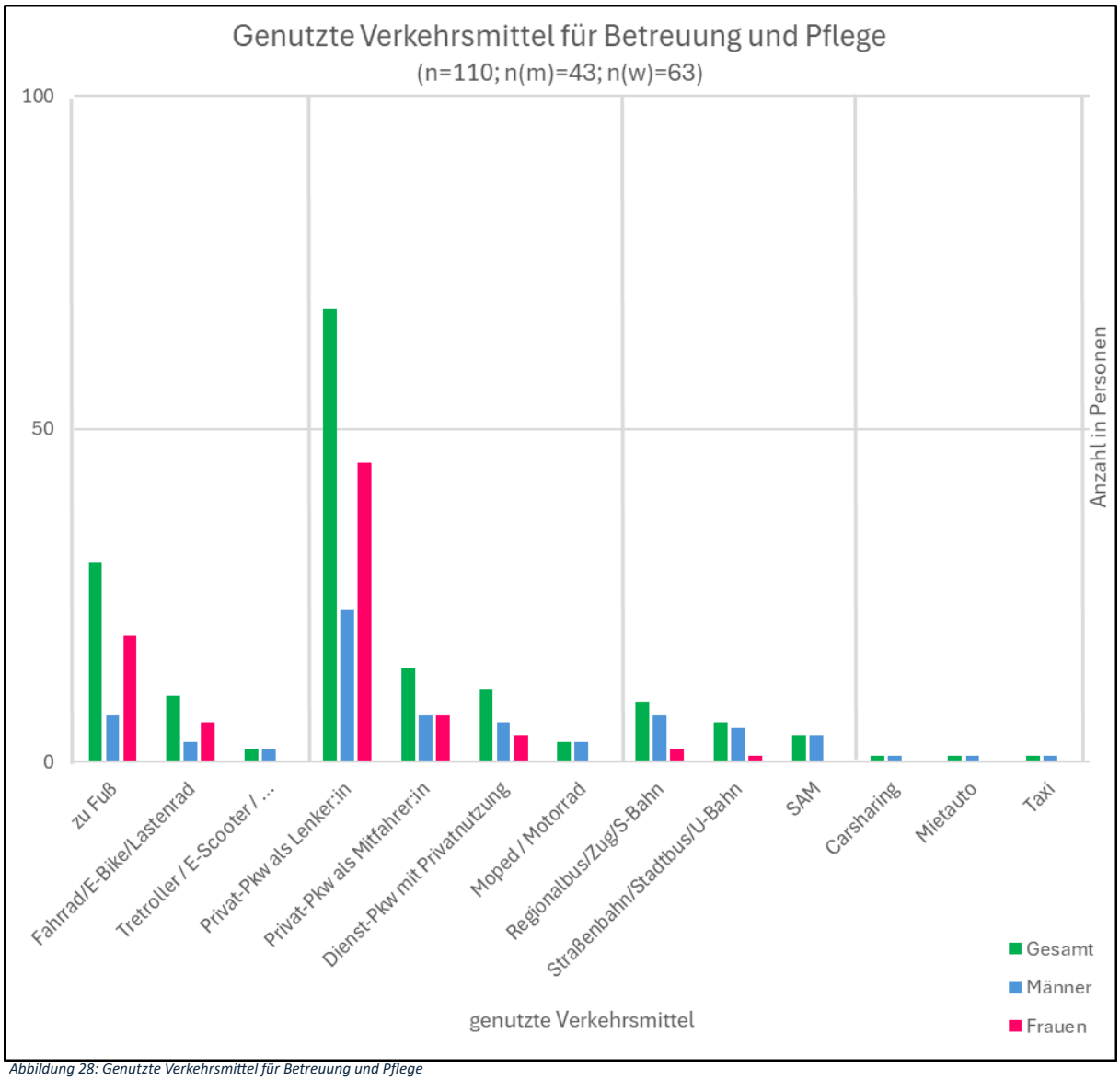

Abbildung 28: Genutzte Verkehrsmittel für Betreuung und Pflege

Betreuung und Pflege ist unter den befragten Personen überwiegend eine Frauensache. Die Frauen nützen dabei weitgehend den Privat-PKW oder sie gehen zu Fuß.

Ein Grund für den hohen zu Fuß Anteil liegt in der Kürze dieser Wege. 30% dauern weniger als 10 Minuten, 58% weniger als 20 Minuten.

4.6.8 Verkehrsmittelnutzung für Freizeit, Sport und Unterhaltung

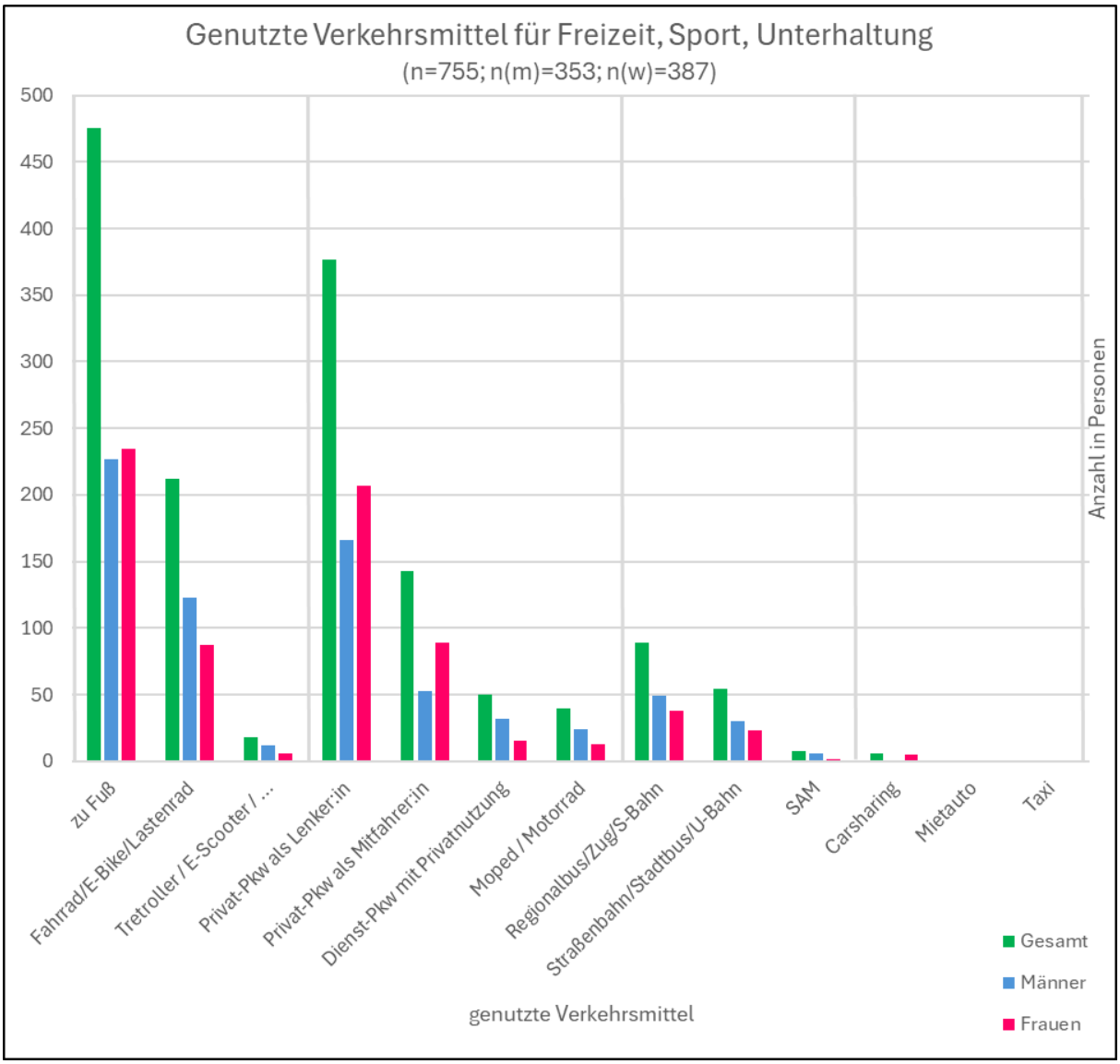

Abbildung 29: Genutzte Verkehrsmittel für Freizeit, Sport, Unterhaltung

Die Wege im Rahmen von Freizeit, Sport und Unterhaltung werden recht umweltfreundlich zurückgelegt. Es wird meist zu Fuß gegangen oder das Fahrrad verwendet. Weiters wird viel gemeinsam gefahren.

Auch der öffentliche Verkehr wird angesichts der eingeschränkten Wochenend- und Abend-Fahrpläne überraschend oft verwendet. Ein Ausbau der Verbindungen zu diesen Zeiten wird vielfach gewünscht (siehe Auswertung Interviews).

Die Wegedauern sind gleichmäßig verteilt. Kurze, mittlere und lange Fahrt- bzw. Gehdauern halten sich in etwa die Waage.

4.6.9 Verkehrsmittelnutzung für Wochenendausflug

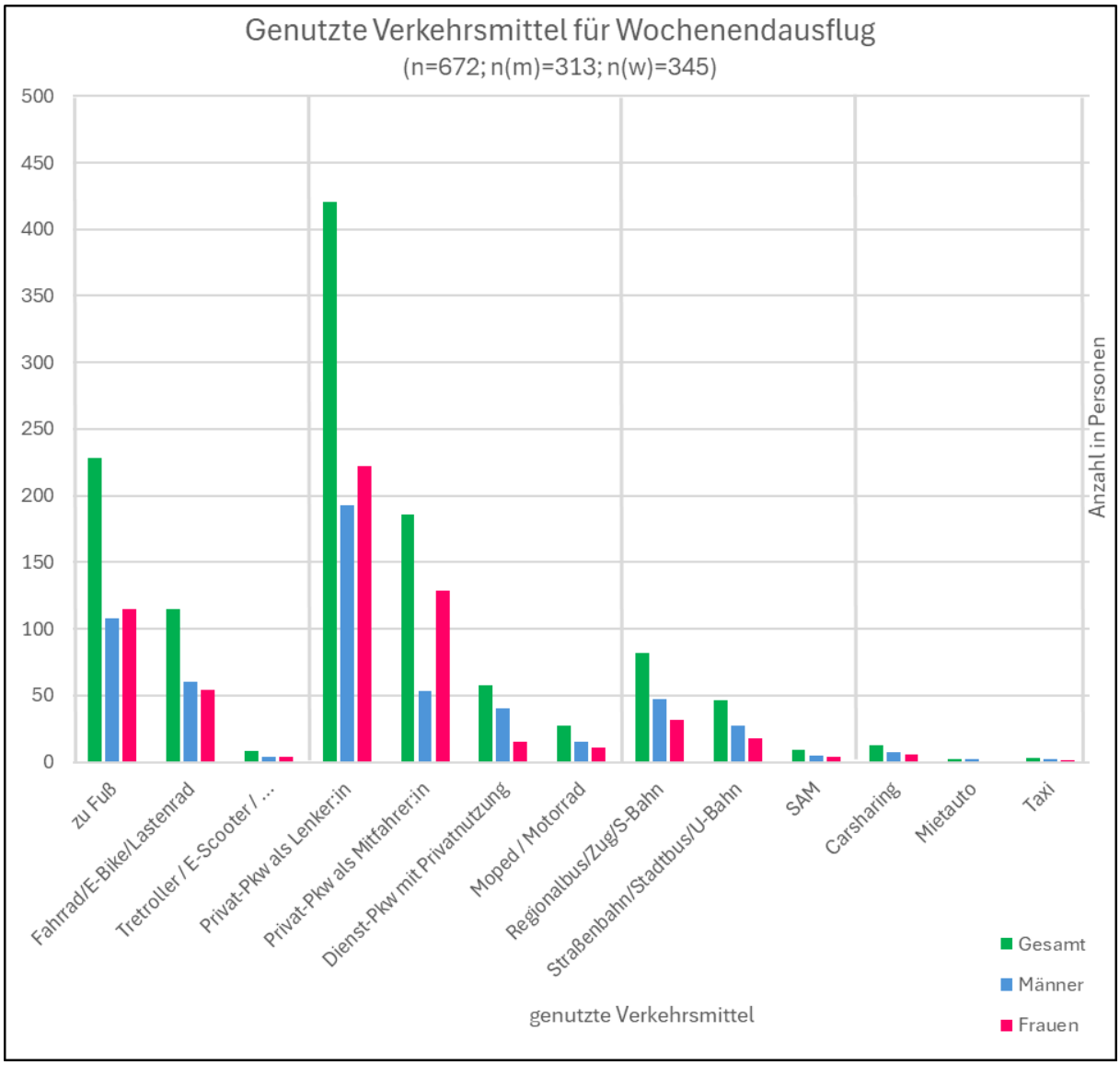

Abbildung 30: Genutzte Verkehrsmittel für Wochenendausflug

Für Wochenendausflüge ist zwar das Privatauto die häufigste Option. Der Umweltverbund wird jedoch fast ebenso häufig gewählt, insbesondere zu Fuß gehen, Rad fahren sowie der öffentliche Regionalverkehr.

Es wird auch viel gemeinsam gefahren, wobei am Wochenende die Männer meist am Steuer sitzen.

Die Wegedauern sind lang. 46% der befragten Personen benötigen mehr als 60 Minuten, 69% mehr als 45 Minuten zum Ausflugsziel.

4.7 Einstellung gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln

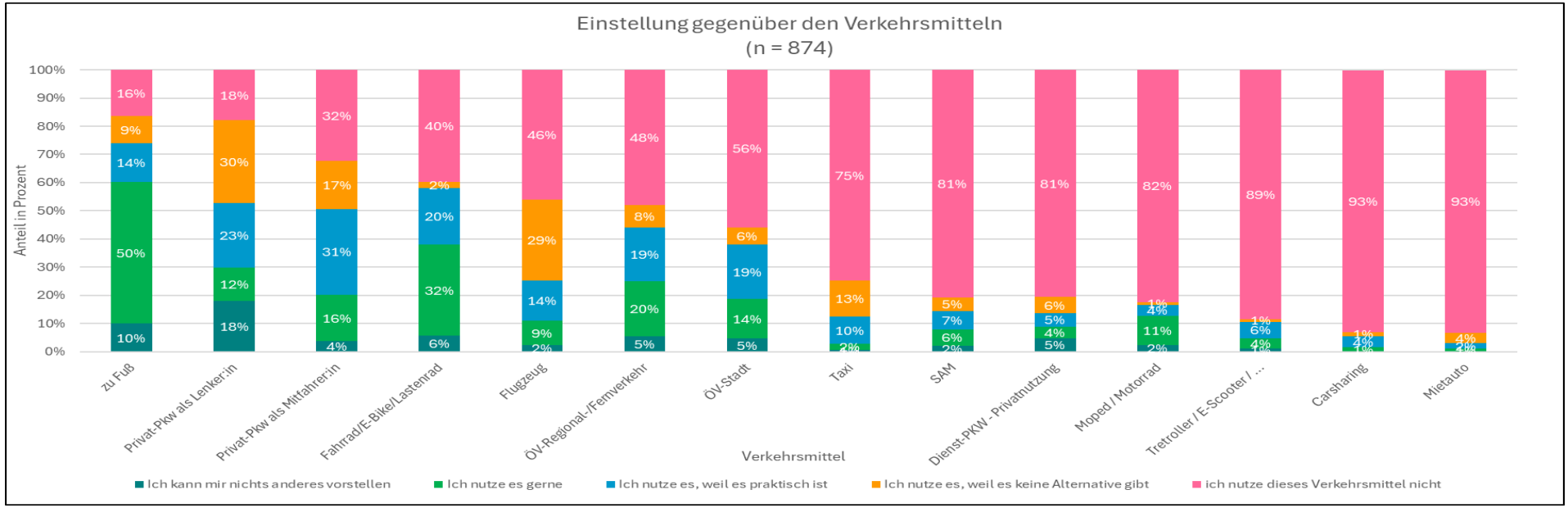

Abbildung 31: Einstellung gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln

Bei den Einstellungen zu Verkehrsmitteln wurde erhoben, wie sich die befragten Personen auf die einzelnen Fortbewegungsformen beziehen. Gefällt ihnen ein Verkehrsmittel so gut, dass sie sich nichts anderes vorstellen können? Nutzen sie es gerne? Verwenden sie es, weil es einfach praktisch ist? Diese drei Einschätzungen (dunkelgrüne, grüne und blaue Sektoren in den Balken) bedeuten eine positive Einstellung zu einem Verkehrsmittel. Die orangen Sektoren drücken aus, dass das betreffende Verkehrsmittel zwar genützt wird, jedoch nur deshalb, weil es keine Alternative gibt. Mit rosarot ist jener Anteil an befragten Personen dargestellt, die das jeweilige Verkehrsmittel nicht nützen.

Das zu Fuß gehen und das Radfahren erreichen bei den befragten Personen den positivsten Zuspruch. 75% haben zum zu Fuß gehen und fast 60% zum Fahrrad eine positive Einstellung. Der Anteil an Personen, die diese Fortbewegungsformen nützen, weil es keine Alterative gibt, ist mit 9% (Gehen) bzw. 2% (Fahrrad) gering. Während fast alle der Befragten Wege zu Fuß gehen, wird das Fahrrad von vielen Personen gar nicht genutzt. Wie sich in den Interviews gezeigt hat, ist einer der Gründe dafür der Mangel an sicherer Infrastruktur für Radfahrer:innen.

Der Privat-PKW wird sowohl lenkend als auch mitfahrend häufig genutzt, jedoch in einem hohen Ausmaß aufgrund von gegebenen Abhängigkeiten. Mehr als ein Drittel der Lenker:innen geben an, dass sie deshalb mit dem Auto fahren, weil es keine Alternative gibt und nicht, weil es ihnen gefällt oder praktisch ist. Auch beim Flugzeug fällt der hohe Anteil an Personen auf, die es mangels Alternativen nützen.

Die Einstellung zum öffentlichen Verkehr ist bei jenen die ihn nützen sehr positiv. Ähnlich wie bei der aktiven Mobilität verwenden ihn nur wenige deshalb, weil sie keine Alternativen zur Verfügung haben. Die meisten fahren mit Bus und Bahn, weil es ihnen gefällt und weil es praktisch ist. Er wird aber von ca. der Hälfte der Befragten gar nicht gewählt. In den Interviews hat sich gezeigt, dass der Hauptgrund darin liegt, dass der ÖV für diese Personen nicht ausreichend vorhanden ist (Erreichbarkeit, Betriebszeiten, Taktdichte, Fahrtzeiten, Streckenführungen, …).

Von jenen Verkehrsmitteln, die ergänzend zu den o. a. Massenverkehrsmitteln genutzt werden, sind Taxi und SAM die am meisten in Anspruch genommenen. Auffallend ist, dass das SAM wesentlich beliebter ist, während das Taxi größtenteils als Notfall-Lösung in Frage kommt.

4.8 Interesse zu Mobilitätsthemen

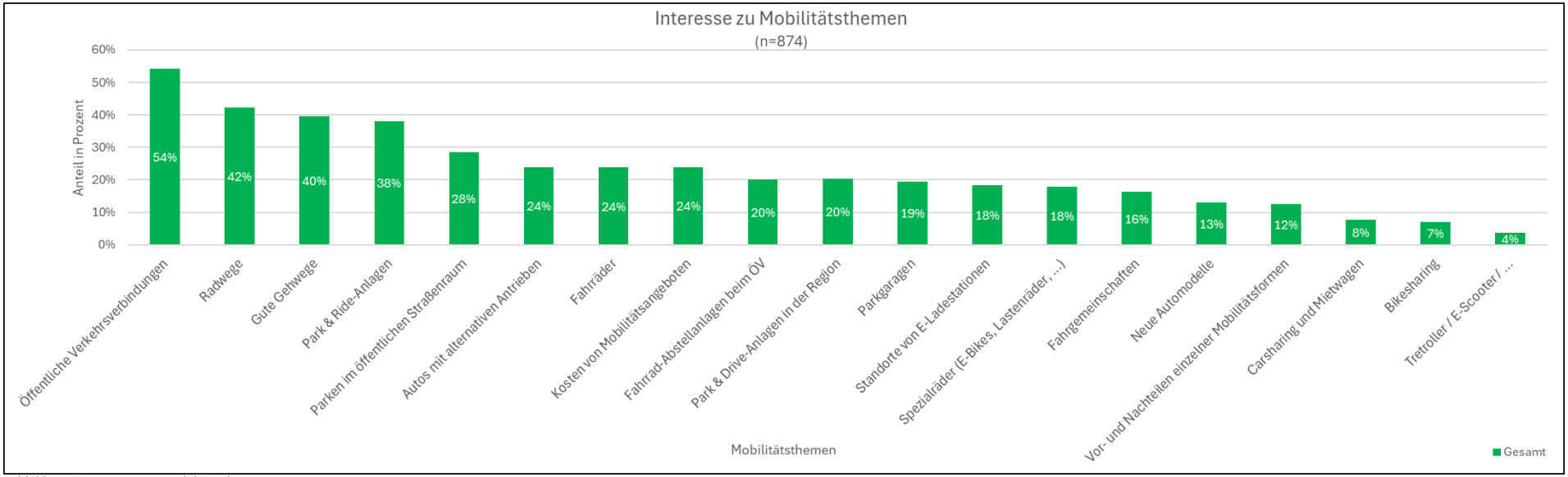

Abbildung 32: Interesse zu Mobilitätsthemen

Die Frage nach dem Interesse an bestimmten Mobilitätsthemen verweist in die Zukunft. Es wird sichtbar, womit sich die Menschen perspektivisch beschäftigen.

Mit Abstand am größten ist das Interesse an Informationen über öffentliche Verkehrsverbindungen. Es hat sich im vorigen Punkt gezeigt, dass die Einstellungen zum öffentlichen Verkehr (ÖV) sehr positiv sind, er aber in der Oststeiermark für viele der befragten Personen nicht nutzbar ist. Das große Interesse könnte daher ein Hinweis darauf sein, dass die befragten Personen nach besseren ÖV-Verbindungen suchen bzw. eine Sehnsucht nach besserem ÖV besteht. In den Interviews hat sich diese Vermutung bestätigt (siehe Kapitel 5).

Ein hohes Interesse besteht auch an Informationen über Radwege, gute Gehwege und Park & Ride Anlagen. Weiters stoßen Informationen über das öffentliche Parken auf erhebliches Interesse.

Etwa ein Viertel der Personen sind an Informationen über PKW mit alternativen Antrieben und Fahrräder interessiert. Im selben Ausmaß wird Interesse an Informationen über die Kosten von Mobilitätsangeboten geäußert. Die Teuerung hat in den Überlegungen zur Verkehrsmittelnutzung eine wachsende Bedeutung erhalten.

4.8.1 Interesse zu Mobilitätsthemen nach Geschlecht

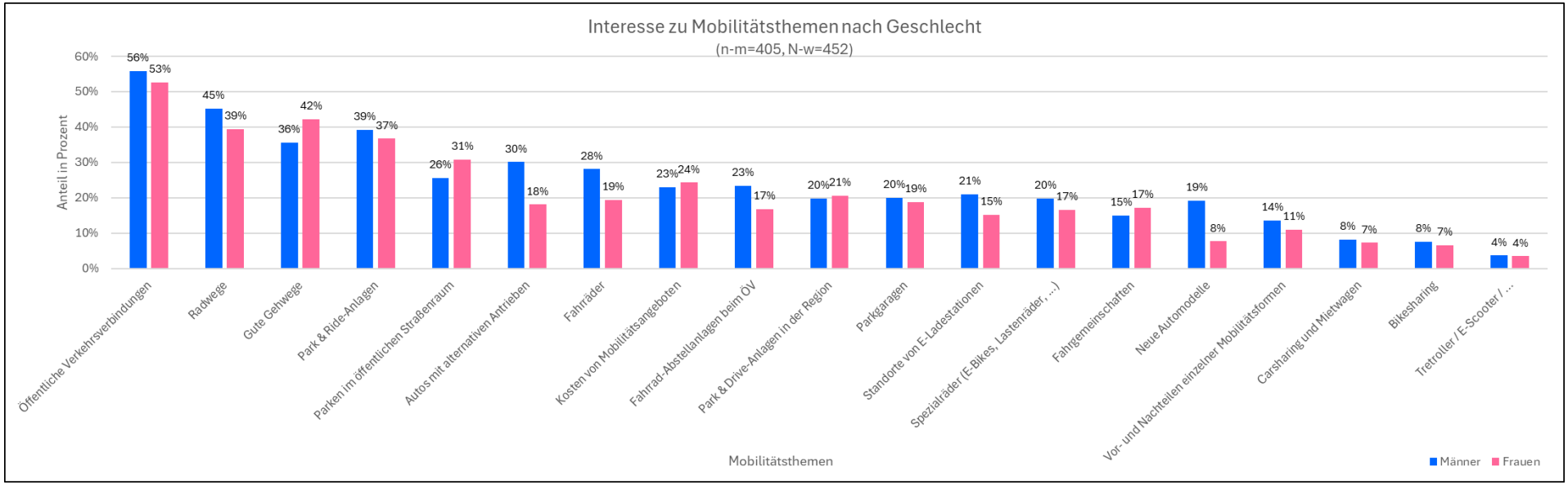

Abbildung 33: Interesse zu Mobilitätsthemen nach Geschlecht

Unterscheidet man beim Interesse an Mobilitätsthemen nach Geschlecht, zeigen sich einige Unterschiede. So sind Frauen deutlich stärker als Männer an Informationen über gute Gehwege und öffentliches Parken interessiert. Auch die Kosten von Mobilitätsangeboten beschäftigen sie mehr. In diesem Zusammenhang ist es nicht verwunderlich, dass Informationen über Fahrgemeinschaften ebenfalls ein wichtigeres Thema für sie sind.

Männer wiederum haben großes Interesse an Informationen über Technikthemen. Sie beschäftigen sich gerne mit neuen Automodellen, PKW mit alternativen Antrieben, Standorte von E-Ladestationen, Fahrräder und Fahrradabstellanlagen. Auch Informationen über Radwege sind für Männer merklich interessanter als für Frauen.

4.8.2 Interesse zu Mobilitätsthemen nach Alter

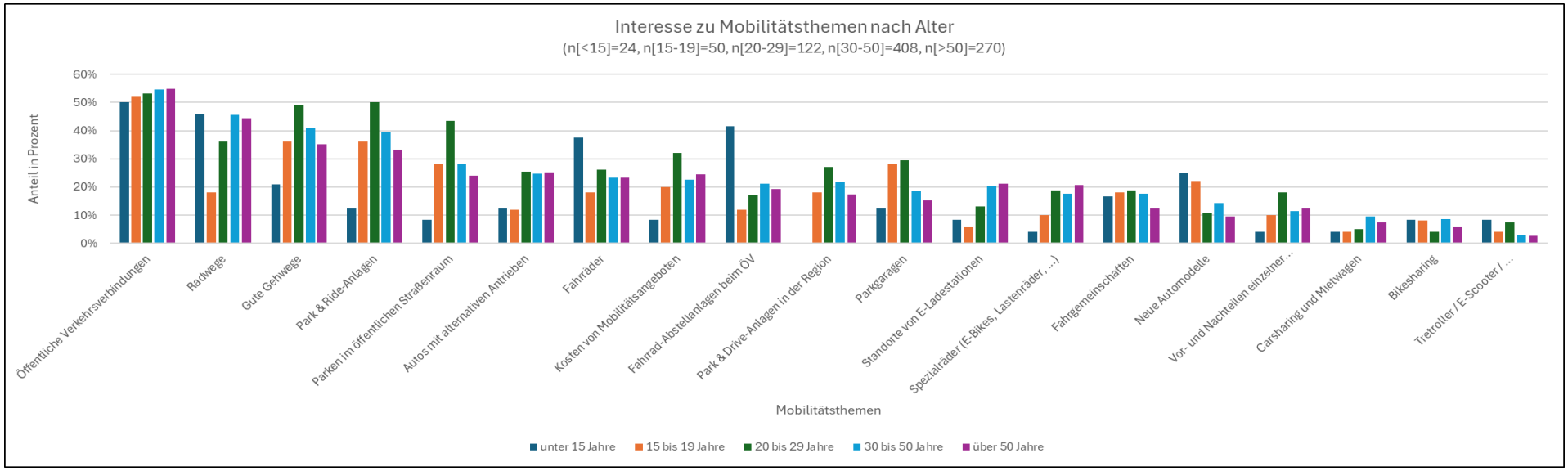

Abbildung 34: Interesse zu Mobilitätsthemen nach Alter

Bei der Unterscheidung nach Altersgruppen zeigt sich ein Ergebnis ganz deutlich. Während bei allen anderen Themen die Altersgruppen unterschiedlich starkes Interesse zeigen, ist der Wunsch nach Informationen über öffentliche Verkehrsverbindungen ist in allen Altersgruppen auf gleichem Niveau sehr hoch.

An Radwegen sind die ganz jungen Personen sowie die Altersgruppen ab 30 Jahren in hohem Ausmaß interessiert. Fußwege stoßen bei den mittleren Semestern auf ausgeprägtes Interesse. Informationen rund ums Parken an Park & Ride Anlagen und im öffentlichen Raum sind ebenfalls die mittleren Altersgruppen besonders interessant. Fahrräder und Fahrradabstellanlagen interessieren wiederum besonders die ganz junge Altersgruppe. Autos mit alternativen Antrieben, Standorte von E-Ladestationen sowie Spezialräder werden mit zunehmendem Alter ein Thema. Neue Automodelle im Allgemeinen sind für die beiden jüngsten Altersgruppen spannend, wohl aber nicht aufgrund einer konkreten Kauf- oder Nutzungsabsicht. Und die Kosten von Mobilitätsangeboten sind für alle Altersgruppen ab 15 Jahren interessant.

4.9 Schlussfolgerungen aus der Online-Erhebung

Die Auswertung der Online-Erhebung hat bereits bestimmte Ansatzpunkte für Verbesserungen sichtbar gemacht. Sie betreffen das Radfahren, den öffentlichen Verkehr und das zu Fuß gehen.

Im Radverkehr zeigt sich ein Bedarf nach einer sicheren Fahrrad-Infrastruktur, insbesondere für Frauen, Kinder und ältere Personen. Das betrifft Radverbindungen für den Schulweg, den Berufsverkehr und die Alltagswege im Umkreis des Wohnortes, also Einkaufen, Erledigungen und andere Wege vor Ort. Darüber hinaus sind aber auch sichere Radverbindungen zwischen den Orten im ländlichen Raum notwendig, die über die Gemeindegrenzen hinweg gehen.

Das zu Fuß gehen kann durch die bessere Erreichbarkeit von Arbeitsorten unterstützt werden. Oft genügen kleine Maßnahmen, wie die Schaffung sicherer Querungen über Landesstraßen, um Firmengelände am Ortsrand gefahrlos erreichen zu können oder Ermöglichung von zeitsparenden Abkürzungen zu Wegezielen. Grundsätzlich sollten die Industrie- und Gewerbezentren im Umfeld der Orte mit Gehwegen erschlossen sein.

Beim öffentlichen Verkehr geht es um eine bessere Verfügbarkeit im ländlichen Raum, insbesondere auf den Achsen zu und zwischen den regionalen Zentren. Ein großes Bedürfnis sind dichtere Verbindungen am Wochenende und abends bzw. nachts.

Diese ersten Schlussfolgerungen werden im folgenden Kapitel aufgegriffen und konkretisiert.

5 Ergebnisse aus den vertiefenden Interviews

Insgesamt nahmen 77 Personen, die sich im Rahmen der Online-Erhebung dazu bereit erklärt hatten, an den vertiefenden Interviews teil. Darunter befanden sich 40 Frauen und 37 Männer. 13 Personen waren zwischen 20 und 29 Jahre alt, 32 Personen befanden sich in der Altersgruppe von 30 bis 50 Jahren und ebenfalls 32 Personen waren im Alter von 50+.

Der Erhebungszeitraum erstreckte sich vom 28.03.– 24.05.2024. Das Erhebungsgebiet umfasste die Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld. Durchgeführt wurden die Interviews von einem gemeinsamen Team der Quintessenz Organisationsberatung GmbH und Herry Consult GmbH.

Schwerpunkt der Gespräche waren Verbesserungsmöglichkeiten bei den verschiedenen Verkehrsmitteln der Oststeiermark. Diese werden im Folgenden dargestellt. Am Schluss der Interviews wurden die Bedingungen für die Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens erkundet. Die Ergebnisse dazu werden zum Schluss dieses Kapitels erläutern.

5.1 Verbesserungen im öffentlichen Verkehr

Zum öffentlichen Verkehr (ÖV) wurden mit Abstand die meisten Verbesserungsvorschläge gemacht. Ziel in den Interviews war es, die notwendigen Veränderungen herauszuarbeiten, damit der ÖV für die Menschen in der Region eine attraktive Alternative wird. Als besonders wichtig haben sich dabei die nachstehenden Mobilitätsbedürfnisse herauskristallisiert:

- Von Weiz bis Hartberg gibt es den ausgeprägten Wunsch nach einer Hochleistungsverbindung nach Wien (oranger Pfeil). Die derzeitigen Angebote über Graz oder Fehring sind nicht wettbewerbsfähig.
- Vom Ostrand der Oststeiermark (Sebersdorf, Bad Waltersdorf, Neudau, Burgau, …) bedarf es einer raschen und direkten Verbindung nach Graz, sowohl zu den südlichen Gewerbegebieten als auch ins Zentrum (violetter Pfeil).
- Die Erreichbarkeit der zentralen Orte sollte durch einen Takt von 15 Minuten zu den Hauptverkehrszeiten und 30 Minuten dazwischen gewährleistet sein. Daraus ergibt sich ein Kerngebiet des ÖV in Form von zwei Dreiecken zwischen Hartberg, Fürstenfeld und Gleisdorf sowie Gleisdorf, Weiz und Graz (grüne Pfeile).

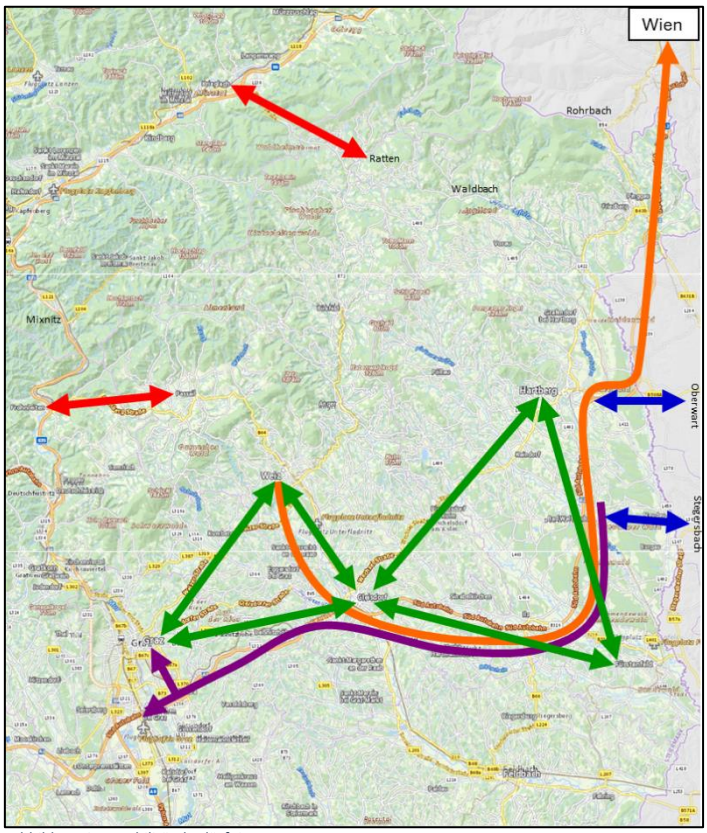

Abbildung 35: Mobilitätsbedürfnisse

- Verbunden damit ist die Anforderung von schnellen Bus-Einfahrtskorridoren in die Städte, da dort große Zeitverluste erlebt werden.
- Außerhalb der zentralen Orte muss ein 30- bis 60-Minutentakt für ein attraktives Angebot gegeben sein, wobei die 30-Minuten-Intervalle unter Tags über die Hauptverkehrszeiten hinaus möglichst weitgehend umgesetzt werden sollten.

- Gleichzeitig besteht auch ein Bedarf nach mehr Angebot am Wochenende und abends/nachts. Für diese Freizeitverkehre kann die Taktdichte auch bei 1 – 2 Stunden liegen. Dafür sollten aber die Betriebszeiten bis in die Nacht ausgeweitet werden, um z. B. die Heimfahrt aus Graz nach Veranstaltungen zu gewährleisten.
- Im Osten der Region fehlen grenzüberschreitende Verbindungen in das Burgenland (blaue Pfeile). Es besteht ein reger Verkehr zwischen den beiden Bundesländern, etwa nach Stegersbach, Oberwart oder Markt Allhau. Dieser wird mangels ÖV-Linien oder abgestimmter Bedarfsverkehre weitgehend mit dem PKW bewältigt.
- Im Norden und Westen der Region gibt es den Wunsch nach einer besseren Anbindung an das Mur-/Mürztal (rote Pfeile). Die dortigen ÖBB-Hauptstrecken werden für Fahrten nach Wien, Graz und in den Westen genützt oder als Verbindung zu den Arbeitsplätzen in der Obersteiermark.

Im Detail ist aus den Rückmeldungen der Interview-Partner:innen folgende Liste an Bedürfnissen bei der ÖV-Nutzung entstanden:

- **Taktdichte:**
  - Erreichbarkeit der zentralen Orte Hartberg, Fürstenfeld, Weiz und Gleisdorf sowie Graz im 15-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten und im 20 bis 30-Minutentakt zu den Nebenverkehrszeiten.
  - Auf den peripheren Linien 30-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten und so weit wie möglich unter Tags sowie 60-Minutentakt dazwischen.
  - Am Wochenende die Linienverkehre mit 1 – 2 Stundentakt aufrechterhalten:
    - Öffi-Verbindungen gehen am Wochenende ab, für Ausflüge und Wanderungen, zum Einkaufen und Fortgehen
    - ÖV soll nicht nur auf Berufswege ausgerichtet sein
- **Betriebszeiten Werktags:**
  - Zu den regionalen Zentren: 4:00 – 24:00 (Schichtarbeit)
  - An den peripheren Linien: 5:00 – 24:00 (Schichtarbeit)
- **Betriebszeiten Wochenende:**
  - Zu den regionalen Zentren: 7:00 – 24:00
  - An den peripheren Linien: 7:00 – 23:00
  - Zusätzlich Freitag und Samstag Nightline (Bus, S-Bahn) für die Heimfahrt der Jugend bis mindestens 2:00 Uhr im 1 – 2 Stundentakt
  - Spezielle Verbindungen zu Freizeitdestinationen in der Region: Tierpark Herberstein, Stubenbergsee, Riegersburg, Thermen, Wandern, …
- **Umsteigen:**
  - 10-Minuten Umsteigepuffer, da Busse oft zu spät kommen und Anschlüsse versäumt werden
  - ODER bessere Anschlusssicherung, z. B. mittels Voranmeldungen, durch Schaffner und Buschauffeur oder – bevorzugt – mittels App
  - Maximale Wartezeit von 10 Minuten
- **Anschlussmobilität SAM:**
  - Bessere Abstimmung von SAM auf die Betriebszeiten des ÖV (Morgen, Abend, Wochenende)
  - Nutzung von SAM zum Verbundtarif, wenn die Fahrt der Anschlussmobilität zum ÖV dient

- **Anschlussmobilität Fahrrad:**
  - Kostenlose Fahrradmitnahme im Zug, um die Kombination Fahrrad-Bahn-Fahrrad zu ermöglichen
  - Fahrradträger an den Bussen, so wie in Westösterreich oder auch bei den SAM-Taxis: Das wäre hilfreich sowohl im Berufsverkehr als auch für Fahrrad-Ausflüge am Wochenende.
- **Citybusse:**

  In zwei Orten wurde der Wunsch nach Citybussen geäußert:
  - Gleisdorf:
    - Im 20-30-Minutentakt
    - Hauptzweck: Verbindung der Wohngebiete mit den zentralen Wegezielen (Einkaufen, Behörden, Bank, Arzt, ÖV-Knotenpunkte, …) zur Bewältigung der Alltagswege
  - Fürstenfeld:
    - Im 30-Minutentakt
    - Hauptzweck: Verbindung zu den entlegenen Einkaufszentren am Ortsrand und Schulbus
- **Stadteinfahrt Graz:**
  - Beschleunigung der Regio-Busse bei der Fahrt durch die Stadt
  - Busspur vom LKH Graz bis zum Opernring, da die Busse oft im Stau stecken und extrem lange bis ins Zentrum benötigen. (Dieses Vorhaben wird von der Stadt Graz gegenwärtig umgesetzt.)
- **Verbindung Weiz-Gleisdorf:**
  - Betrieb der S-Bahn auch am Wochenende
  - Es ist eine hohe Taktdichte (15 – 30 Minuten) notwendig, da es viel Verkehr auf dieser Relation gibt
- **Öffi-Knoten Gleisdorf:**
  - Die Busknoten sind derzeit auf mehrere Standorte verteilt, mit langen Fußwegen dazwischen (ÖBB-Bahnhof, Busbahnhof, L54). Man muss beim Umsteigen oft von einem Standort zum anderen eilen.
  - Zentraler Knoten, bevorzugt am Bahnhof Gleisdorf, um alle Linien zu bündeln
- **Ausstattung Haltestellen:**
  - Über die Bedürfnisse bei der Benutzung der Haltestellen wurde umfangreich Rückmeldung gegeben. Dabei wurde deutlich, dass es Erwartungen an eine Mindestausstattung gibt und darüber hinaus Vorstellungen, welche zusätzlichen Gestaltungen für frequentierte Haltestellen wünschenswert sind.
  - **Mindestausstattung:**
    - Überdachter Wartebereich bei der Haltestelle
    - Fahrradabsperrbügel
    - Durchgängiger Fußweg zur Haltestelle
    - Sichere Radverbindung zur Haltestelle
    - Beleuchtung für Wege und Haltestellenbereich bis Betriebsschluss
    - Temporeduktion für vorbeiziehenden Verkehr oder abgesetzter und geschützter Wartebereich
    - SAM – als Zubringer zur Haltestelle

- **Zusätzliche Ausstattung für frequentierte Haltestellen bzw. Knotenpunkte:**
    - Ausreichend Park & Ride Stellplätze
    - Kiss & Ride Parkplätze
    - Fahrradboxen für E-Bikes
    - Fahrrad-Reparaturstation
    - Ggf. Videoüberwachung

- **Grenzüberschreitende Mobilität:**
    - In der **östlichen Grenzregion** zwischen Hartberg und Fürstenfeld besteht der Bedarf nach besseren Anbindungen an das Burgenland. Es besteht ein reger grenzüberschreitender Austausch. In den Wegezielen der Menschen spielt die Landesgrenze keine Rolle. Dies sollte vom öffentlichen Verkehr nachvollzogen werden. Das bedeutet insbesondere:
        - Dichtere und schnellere Busverbindungen von der Steiermark nach Oberwart, Markt Allhau und Stegersbach
        - Wenn ein Linienverkehr nicht möglich ist, dann sollte es zumindest einen abgestimmten Bedarfsverkehr mit grenzüberschreitenden Fahrten von SAM und BAST geben. Die Strecken, z. B. zwischen Neudau/Burgau nach Stegersbach, sind oft kurz und wären daher ideal mit Bedarfsverkehren zu bewältigen.

    - Von den **nördlichen und westlichen Gemeinden** (Ratten, Waldbach, Birkfeld, Passail, …) gibt es den Wunsch nach ÖV-Linien in das Mur-/Mürztal. Einerseits gibt es dort ÖBB-Hauptstrecken, die für Fahrten nach Wien, Graz und in den Westen genützt werden können. Andererseits sind in der Obersteiermark auch viele Arbeitsplätze gegeben, die über die Bahn durch oststeirische Pendler:innen erreicht werden können (Mürzzuschlag, Kindberg, Krieglach, Kapfenberg, Bruck, Leoben, …). Teilweise wird versucht, den fehlenden öffentlichen Linienverkehr durch SAM-Fahrten zu kompensieren. Das hat insbesondere Richtung Frohnleiten und Krieglach zu einem nennenswerten Aufkommen geführt. Diese Lösung ist jedoch nur für sporadische Fahrten sinnvoll, da die Fahrpreise für eine regelmäßige Nutzung zu hoch wären.

    - Es besteht ein starker Wunsch von Weiz bis Hartberg nach einer schnellen **Direktverbindung nach Wien bzw. zum Flughafen Wien**. Derzeit sind die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr zu zeitaufwendig und mit Umwegen bzw. großräumigen Umsteigerelationen verbunden, weshalb meist der PKW gewählt wird. Die Fahrt mit dem Auto ist jedoch mit erhöhten Kosten in Wien verbunden (Parkhaus Flughafen, Pickerlzone Wien).

Aus all den oben genannten Eckpunkten lässt sich auch eine graphische Darstellung der bedürfnisgerechten oststeirischen ÖV-Versorgung zeichnen. Diese **Bedürfniskarte der öffentlichen Verkehrslinien** ersetzt keinesfalls eine professionelle Verkehrslinienplanung. Sie gibt aber der ÖV-Planung eine Orientierung über die Anforderungen der oststeirischen Bevölkerung an das ÖV-Liniennetz.

Die untenstehende Karte ist ein erster Entwurf. Sie enthält noch viele weiße Flecken, da sich die Menschen aus etlichen Gemeinden noch nicht einbringen konnten. Die oben bereits beschriebenen wesentlichen Punkte, wie das Kerngebiet der zentralen Orte (dunkelgrüne Linien), die Verbindungen in die umliegenden Gemeinden (hellgrüne Linien) oder die grenzüberschreitenden Verbindungen sind

aber bereits gut ersichtlich. Es ist geplant, dass die Regionalentwicklung Oststeiermark REO die Erarbeitung dieser Karte fortführt und Schritt für Schritt konkretisiert.

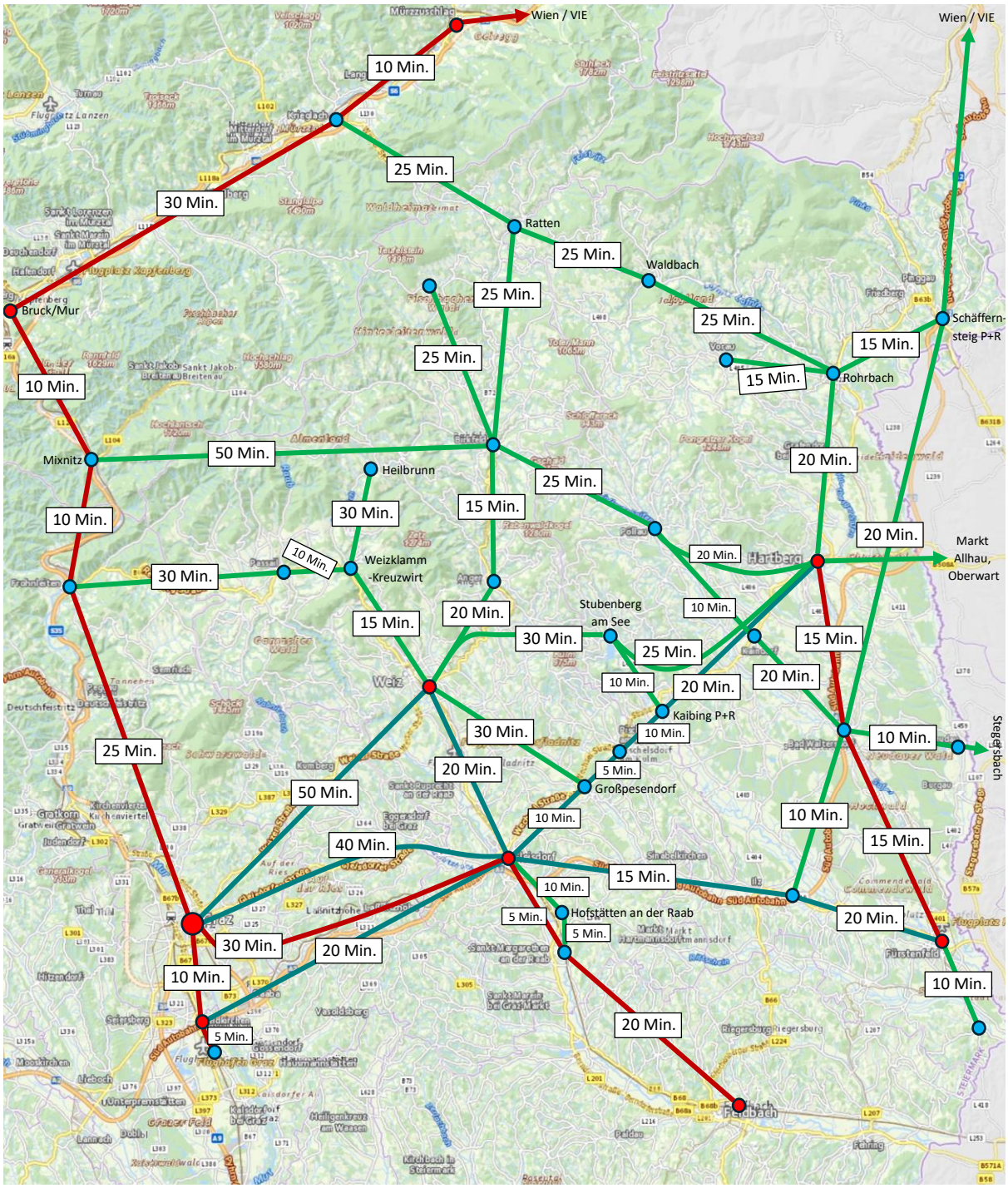

Abbildung 36: Bedürfniskarte der öffentlichen Verkehrslinien

Legende:

- Rote Punkte: genannte zentrale Orte
- Blaue Punkte: genannte Haltestellen
- Rote Linien ÖBB
- Hellgrüne Linien: Bus im 30/60-Minutentakt
- Dunkelgrüne Linien: Bus im 15/20-30-Minutentakt
- Minutenangaben: Fahrtdauern

5.2 Verbesserungen im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Grundsätzlich ist die Zufriedenheit mit dem MIV sehr groß. Bezüglich der Straßen-Infrastruktur gibt es keine Verbesserungsvorschläge. Das Wegenetz für den Auto- bzw. Motorradverkehr scheint zufriedenstellend ausgebaut zu sein.

Was die Menschen jedoch spüren, sind die Fahrzeug-Kosten. Diese wurden in den letzten Jahren noch durch die Teuerungswelle und die Erfahrung, dass umweltfreundliche Autos teuer sind, verstärkt. Es werden daher Überlegungen angestrengt, wie die individuelle Mobilität leistbarer gestaltet werden kann. Als wichtigste Punkte wurden dabei genannt:

- **Günstigere Elektromobilität:** Der größte Kostenfaktor bei E-Autos sind die hohen Anschaffungspreise. Zwar werden auf europäischer Ebene Initiativen gesetzt, um die Autoindustrie dazu zu bewegen, auch billige E-Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Dies kann jedoch auf Landes- und kommunaler Ebene unterstützt werden. Beispielsweise durch kombinierte Förderungen „PV + E-Auto“, bei der die gleichzeitige Anschaffung einer PV-Anlage, einer Wallbox und eines E-Autos besonders finanziell unterstützt wird. Oder durch die Sicherstellung günstiger Strompreise beim Laden an öffentlichen Charging-Anlagen, indem es etwa Gemeinde-Stromtankstellen mit sehr günstiger/kostenloser Lademöglichkeit gibt oder die öffentlichen Energieversorgungsunternehmen angehalten werden, Ladestrom zu günstigen Konditionen anzubieten.
- **Park & Ride Anlagen:** Ein großes Bedürfnis besteht nach günstig gelegenen Park & Ride Anlagen. Der öffentliche Verkehr ist durch das Klimaticket sehr billig geworden. In Zusammenhang mit den Teuerungen im Autoverkehr ist diese Kostenschere noch größer geworden. Da die ÖV-Versorgung in den Wohngegenden aufgrund des oststeirischen Streusiedlungscharakters vielfach nicht bzw. kaum gegeben ist, muss man mit dem Auto zu den ÖV-Achsen fahren. Es braucht daher auch an kleinen ÖV-Haltestellen Parkmöglichkeiten, damit man in den durch das Klimaticket günstig gewordenen öffentlichen Verkehr umsteigen kann. Genannt wurden in diesem Zusammenhang beispielsweise die Haltestellen entlang der L72 (Ratten-Birkfeld-Weiz-Graz) oder L65 (Gleisdorf-Ries-Graz), da dort viele Haltestellen ohne PKW kaum erreichbar sind. Auch gibt es einen Bedarf an neuen oder größeren P&R-Anlagen in Orten, wie z. B. Anger, Waldbach, Ilz oder Ludersdorf.
- **Integriertes Auto/Öffi-Routing:** In Zusammenhang mit dem o. a. Punkt hat sich in den Gesprächen herausgestellt, dass Unsicherheiten beim Finden der passenden P&R-Anlage für die beste Verbindung zum Zielort bestehen. Je nach Wochentag, Uhrzeit und Fahrtziel können diese Umsteigepunkte variieren. Um den günstigsten Umsteigepunkt vom PKW auf den öffentlichen Verkehr herauszufinden, wird daher ein integriertes Routing von Haustür zu Haustür empfohlen, das den Weg mit dem Auto zur passenden P&R-Anlage weist, um von dort optimal mit Bus oder Bahn zum Ziel fahren zu können.
- **Attraktivierung des Mitfahrens:** Die befragten Personen beschäftigt auch, dass ihre Arbeitswege vielfacht über dieselbe Strecke führen wie jene ihrer Arbeitskolleg:innen, jedoch kaum gemeinsam gefahren wird. Das wird auf einige Hindernisse sowie fehlende Anreize zurückgeführt. So könnten Betriebe die Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtern, indem sie eine gewisse Flexibilität in der Angleichung von Arbeitszeiten unter Fahrgemeinschaftsmitgliedern zulassen. Weitere, vereinzelt bereits praktizierte Möglichkeiten sind die Überlassung von Dienstautos an Fahrgemeinschaften in der nicht betrieblich genutzten Zeit oder die Bezahlung von Mitfahrprämien als Gegenleistung für die Einsparung von Firmenparkplätzen durch Fahrgemeinschaften. Regionen können Fahrgemeinschaften durch Einkaufsgutscheine fördern. Das Land Steiermark kann in Kooperation mit der ASFINAG günstig gelegene Park & Drive Anlagen an den Autobahnauffahrten errichten. Diese sind deshalb sehr attraktiv, da sie eine Fahrtzeitersparnis ermöglichen, denn die

Mitfahrenden müssen dann nicht mehr zeitraubend eingesammelt werden, sondern können sich mit dem Chauffeur bei der P&D-Anlage treffen.

5.3 Verbesserungen beim zu Fuß gehen

Wie die Online-Erhebung gezeigt hat, wird gerne und viel zu Fuß gegangen. Die Alltags- und Freizeitwege überwiegen dabei. In den Interviews wurde das zu Fuß gehen jedoch als oft schwierig bezeichnet, weil durchgängige und sichere Gehwege, beispielsweise für den Arbeitsweg zu Firmen-Standorten am Ortsrand, fehlen. Auch bei lokalen Wegen ist das Gehen manchmal unsicher, etwa wenn zwischen den Ortsteilen die fußläufigen Verbindungen fehlen.

Für Familien ist die Breite der Gehwege ein Thema. Für Kinderwagen oder mit einem Kind an der Hand sind diese oft zu schmal. Das führt zu einem Gefühl der Unsicherheit, wenn im Abstand von wenigen Dezimetern der Straßenverkehr vorbeibraust. Die Gehsteigbreite sollte daher mindestens 1,5 Meter betragen.

5.4 Verbesserungen im Radverkehr

In der Oststeiermark wird grundsätzlich gerne Rad gefahren. Derzeit überwiegt die Fahrrad-Nutzung in der Freizeit. Man würde das Fahrrad gerne mehr für die Alltags- und Berufswege nützen, es fehlt jedoch eine sichere und zeitsparende Infrastruktur.

So werden einerseits sichere Radverbindungen **innerhalb der Orte bzw. zwischen den Ortsteilen** benötigt. Beispielsweise wurde dies für Anger, Kaindorf, Weiz oder Fürstenfeld angemerkt.

Es fehlen aber auch sichere Radverbindungen **zwischen den Orten**. Als Beispiele dafür wurden genannt:

- **Fahrrad-Highway zwischen Weiz und Gleisdorf**: Diese Radverbindung wurde in den Interviews wiederholt gefordert. Man kann die Strecke zwar auf Nebenstraßen zurücklegen. Diese sind jedoch nicht geschwindigkeitsreduziert und verkehrsberuhigt. Dort findet daher in der Nähe von Gewerbegebieten Schwerverkehr statt und PKW überholen mit einer hohen Geschwindigkeitsdifferenz. Für eine rasche und sichere Fahrt zwischen Weiz, St. Ruprecht und Gleisdorf bedarf es daher einen baulich getrennten Radweg, der möglichst geradlinig und ohne verwinkelte Routenführung verläuft.
- **Radweg Birkfeld-Weiz:** Mit dem Siegeszug des E-Bikes sind auch hügelige und steile Radverbindungen kein Hindernis für das Radfahren mehr. Gerade in Birkfeld wird dieses Verkehrsmittel von Senior:innen vermehrt genützt, was auch auf fördernde Aktivitäten des Seniorenbundes zurückzuführen ist. Radausflüge, etwa Richtung Anger, Weiz oder Herberstein müssen jedoch über die Landesstraße erfolgen, was als gefährlich erlebt wird. Es gibt auf dieser Hauptverkehrsader viel LKW-Verkehr und hohe PKW-Geschwindigkeiten. Um eine sichere Fahrt zu gewährleisten ist daher ein baulich getrennter Radweg erforderlich.
- **Direkter Radweg Fürstenfeld-Bad Loipersdorf:** Die derzeitige Strecke wird als zu verwinkelt und zeitraubend erlebt.
- **Vorau-Rohrbach:** Man muss auf der Landesstraße fahren. Ein Radweg, wie er von Waldbach nach Rohrbach errichtet wird, würde begrüßt.

Das Fahrrad wird auch gerne als **Zubringer zu den Haltestellen** genützt, wenn es sichere Radverbindungen dorthin gibt. Baulich getrennte Radwege oder verkehrsberuhigte Nebenstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 bis maximal 50 km/h und installierten Tempobremsen fehlen aber zumeist. Eine solche Fahrrad-Infrastruktur wird beispielsweise vermisst:

- Von **Prebuch/Kalch zur S-Bahn nach Wollsdorf/Albersdorf oder zur Bushaltestelle an der L54**: Hier sind die vorhandenen Begleitwege sehr schmal bzw. unangenehm zu fahren und benötigen daher eine Verbreiterung. Auf den Nebenstraßen sind Tempobremsen notwendig, da die PKW mit teils hohen Geschwindigkeiten überholen.
- Von **Gersdorf zur Bushaltestelle nach Pischelsdorf an der L54**: Es sollte möglich sein, in 15 Minuten sicher mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle zu kommen. Dazu bedarf es einer durchgängigen Radverbindung begleitend zur oder nahe der L394.
- Von **Burgau/Neudau zum Bahnhof Sebersdorf oder zur Bushaltestelle Stegersbach**: Es sollte auf verkehrsberuhigten Nebenstraßen oder baulich getrennten Begleitwegen eine Erreichbarkeit in 30 bis 40 Minuten möglich sein.

Integraler Bestandteil dieser Zubringer-Infrastruktur sind **Abstellanlagen bei den Haltestellen**. Für „normale“ Fahrräder sind Metallbügel, an denen die Fahrräder angehängt werden können wichtig. Begrüßt würden auch Überdachungen als Regenschutz. Für E-Bikes sollte es nach Möglichkeit Fahrradboxen geben, da diese Geräte teuer sind und die Angst vor Diebstahl groß ist.

5.5 Verbesserung im Carsharing

Carsharing wird in der Oststeiermark wenig genutzt. Dies liegt auch daran, dass es kaum Angebote in den Orten gibt. Während des Testmonats hat sich gezeigt, dass jene Personen, die Zugang zu Carsharing-Angeboten hatten, diese auch ausführlich in Anspruch nahmen.

Für folgende Standorte wurde ein Carsharing-Angebot als hilfreich bezeichnet:

- Hofstätten an der Raab
- St. Margarethen an der Raab
- Albersdorf und Gleisdorf
- Waldbach/Arzberg: Erreichbarkeit per E-Bike

Von Personen aus Hartberg wird die Einstellung des Carsharing-Angebots „Harti“ bedauert, da es für sie ein wichtiger Baustein in ihrer Mobilität ohne Privat-PKW war.

Zu beachten bei der Einrichtung von Carsharing-Stationen ist ihre Erreichbarkeit per Fahrrad. Bisherige Erfahrungen (z. B. beim Angebot „tim“ im Steirischen Zentralraum) haben gezeigt, dass gerne und häufig mit dem Rad zum Carsharing-Auto gefahren wird. In hügeligen Gegenden sind E-Bikes das Zubringer-Verkehrsmittel der Wahl. Deshalb ist es auch sinnvoll, an den Standorten Fahrrad-Abstellanlagen bereit zu stellen.

Eingesetzt würde das Carsharing von den befragten Personen insbesondere für Einkaufen, Holen und Bringen von Personen, Besuche und Ausflüge.

5.6 Nutzung SAM

Da dem Bedarfsverkehr „SAM“ im Rahmen der Befragung ein besonderes Augenmerk geschenkt wurde, ist die Darstellung dieses Mobilitätsangebotes im Folgenden etwas umfangreicher gestaltet.

24 % der Teilnehmenden an der Online-Erhebung haben SAM schon einmal genutzt, davon 15% im letzten Jahr.

Jene 129 Personen, die im letzten Jahr damit gefahren sind, nutzten es vorwiegend sporadisch, also mehrmals im Jahr. Die Wegezwecke erstreckten sich dabei laut Interviews vor allem auf drei Felder. Am wichtigsten war die Care Arbeit, also das Holen und Bringen von Personen, Pflege oder Einkaufen. Danach folgte die selbstbestimmte Freizeit, die Ausflüge, Zubringerfahrten zu Urlaubsreisen oder etwa die Heimfahrt von Veranstaltungen bzw. Heurigenbesuchen umfasst. Auch genützt wurde das SAM für Arbeits- und Ausbildungswege.

Bei jenen Personen aus der Online-Erhebung, die SAM nicht nutzten, wurde gefragt, ob sie dieses Angebot kennen. Dabei stellte sich heraus, dass der Bekanntheitsgrad von SAM hoch ist. 78% gaben bekannt, dass sie SAM kennen. Nur etwas mehr als jede 5. Person kannte das Angebot nicht.

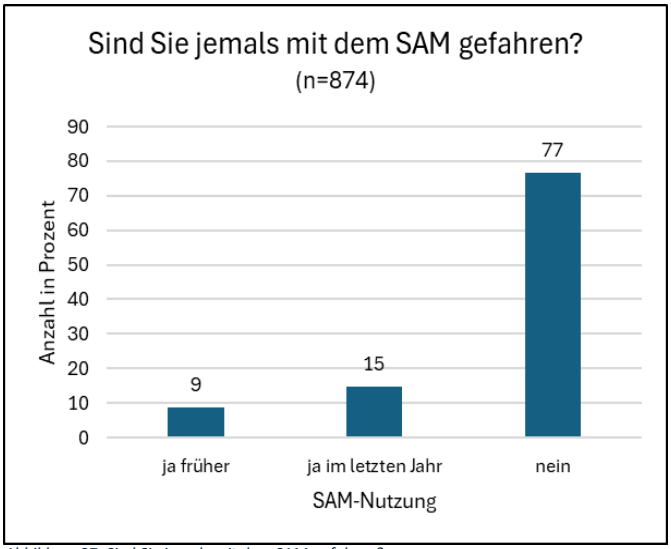

Abbildung 37: Sind Sie jemals mit dem SAM gefahren?

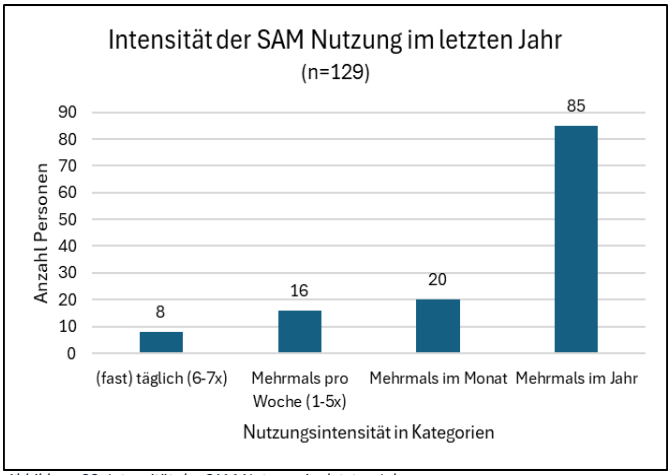

Abbildung 38: Intensität der SAM Nutzung im letzten Jahr

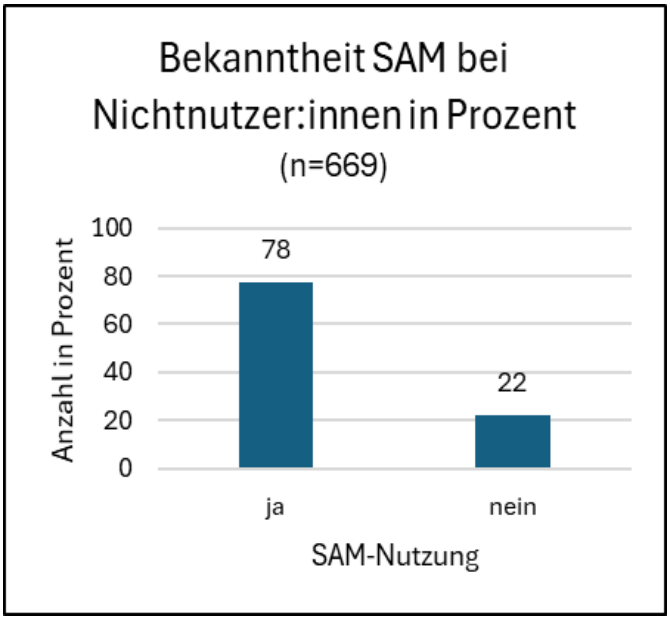

Abbildung 39: Bekanntheit SAM bei Nichtnutzer:innen in Prozent

5.6.1 Gründe für die Nicht-Nutzung

344 Personen kannten SAM, sind aber noch nie damit gefahren. Hauptgrund war, dass für die persönlichen Wegeziele ein Bedarfsverkehr nicht benötigt wurde, sei es, weil die Wege der Betroffenen sehr kurz sind oder weil deren Haushalt durch Privatautos ausreichend motorisiert ist.

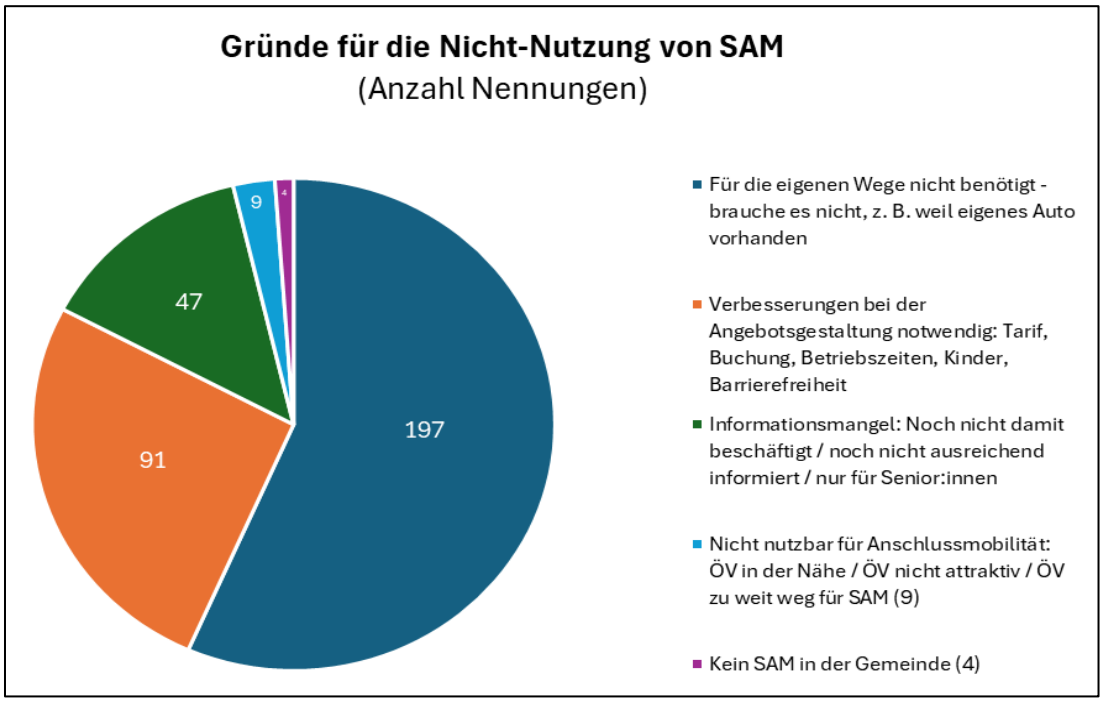

Abbildung 40: Gründe für die Nicht-Nutzung von SAM

Am zweitwichtigsten waren Verbesserungsbedarfe bei der Angebotsgestaltung, die eine SAM-Nutzung verhindern. Als wesentliche Punkte wurden dabei genannt:

- **Tarif:** Die Kosten werden als zu hoch empfunden. Das betrifft insbesondere die weiten Strecken.
- **Buchung:** Als großes Hindernis werden Fahrtenablehnungen beim Buchen in der App erlebt. Wenn man bei den ersten Buchungsversuchen gleich einmal mehrere Ablehnungen bekommt, ist man schnell verleitet, zu resignieren und sich nicht weiter mit diesem Service zu beschäftigen. Ebenfalls als problematisch werden Fahrtenangebote erlebt, die Umleitungen auf den ÖV enthalten. Dieses umsteigen-müssen ist für die befragten Personen insbesondere bei kurzen Strecken sehr mühsam. SAM wird für sie dadurch zu kompliziert. Nicht zuletzt sind die Vorbuchungszeiten vielfach für mögliche Nutzer:innen zu lange. Dadurch wird eine flexible Nutzung von SAM verhindert.
- **Betriebszeiten:** Die Betriebszeiten von SAM beginnen für viele Beschäftigte, die zu ihren Frühschichten müssen, zu spät. Am Abend und in der Nacht enden sie vielfach zu früh, um von der Spätschicht erreicht zu werden. Am Wochenende kann mit SAM nicht von Veranstaltungen, Discos oder anderen Unterhaltungen nach Hause gefahren werden. Man wünscht sich, dass der Bedarfsverkehr zumindest während der Betriebszeiten der ÖV-Linien verfügbar ist.
- **Kinder:** Bei Kleinkindern wird die Nutzung von SAM ohne Hausabholung als zu umständlich beschrieben. Kindersitze sind nicht in allen erforderlichen Größen verfügbar. Bei älteren Kindern wird für Familien die gemeinsame Fahrt schnell einmal zu teuer.
- **Barrierefreiheit:** Die Fahrzeuge sind manchmal nicht barrierefrei. Wenn in der App ein Umstieg auf den ÖV angezeigt wird, kann die Fahrt mit gehbehinderten Personen bzw. Rollstuhlfahrer:innen meist nicht genützt werden.

Informationsmangel ist ein weiteres Nutzungshindernis. Man hat sich noch nicht so intensiv mit dem Angebot beschäftigt, dass man SAM problemlos buchen kann. Vielfach wird geglaubt, dass dieses Service nur von Pensionist:innen verwendet werden darf.

5.6.2 Verteilung der SAM-Nutzer:innen

Von jenen Personen, die SAM nutzen, ist die überwiegende Anzahl über 30 Jahre alt. Die Verteilung der Geschlechter ist fast gleich. Dieses Mobilitätsangebot ist bei Frauen und Männern daher nahezu gleich beliebt.

Die Verteilung nach Raumtypen ist recht gleichmäßig. Personen aus den regionalen Zentren sind etwas stärkerer vertreten. Ebenso nützen Menschen, die von außerhalb der Region in die Oststeiermark kommen, das SAM-Service ein bisschen mehr.

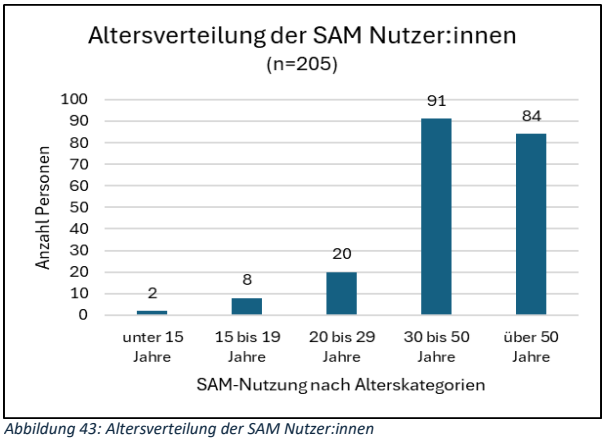

Abbildung 43: Altersverteilung der SAM Nutzer:innen

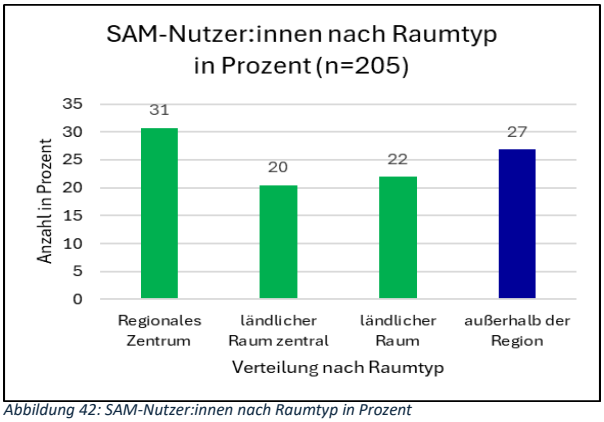

Abbildung 42: SAM-Nutzer:innen nach Raumtyp in Prozent

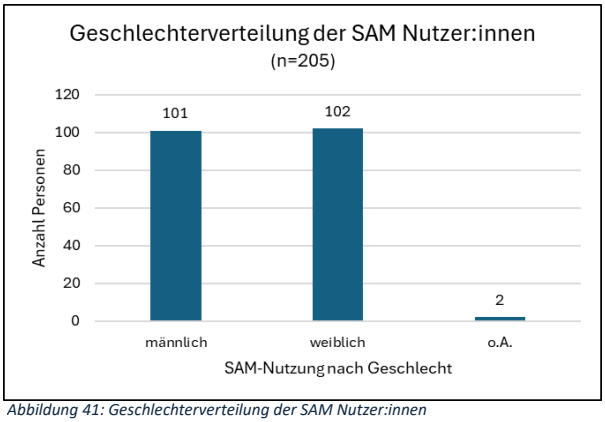

Abbildung 41: Geschlechterverteilung der SAM Nutzer:innen

5.6.3 Präferenzen der Mobilitätstypen

SAM wird von allen Mobilitätstypen genutzt. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der Befragten des jeweiligen Mobilitätstyps verwenden Situative Entscheider:innen, Junge Kalkulierer:innen und Autofans den Bedarfsverkehr am wenigsten. Die Quote der SAM-Nutzer:innen an der Gesamtzahl des betreffenden Mobilitätstyps beträgt 18 – 19%.

Familien auf Achse fahren etwas mehr mit SAM. Etwa 22% aus diesem Mobilitätstyp nutzen das Mobilitätsangebot.

Bei Traditionalist:innen ist der Bedarfsverkehr mit 29% beliebt.

Für viele Netzmobile ist SAM fixer Bestandteil des Mobilitätsmix. 43% aus dieser Gruppe setzen das Service für ihre Wege ein.

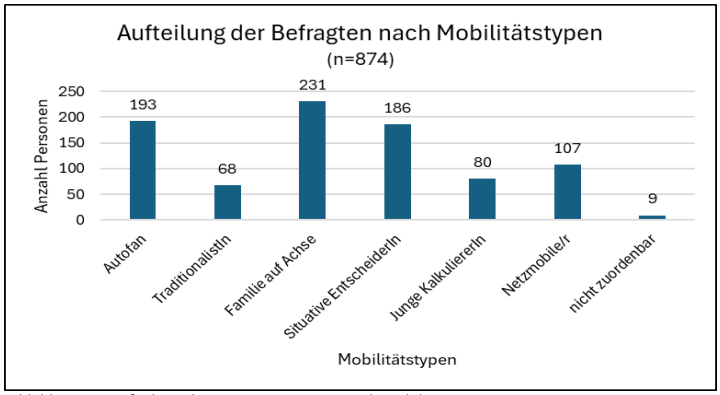

Abbildung 44: Aufteilung der SAM Nutzer:innen nach Mobilitätstypen

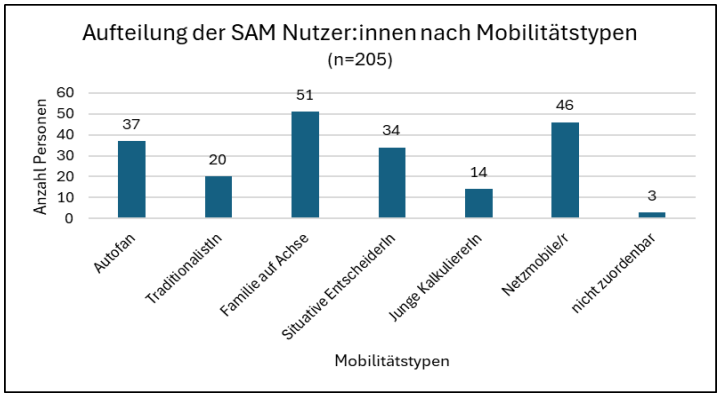

Abbildung 45: Aufteilung der Befragten nach Mobilitätstypen

5.6.4 Zufriedenheit mit SAM

Den Nutzer:innen gefällt SAM sehr gut. 76% sind damit zufrieden bis sehr zufrieden.

Diese Zufriedenheit besteht unabhängig von der Nutzungsintensität. Bei jenen Personen, die SAM sporadisch nutzen, ist die große Zufriedenheit (grüne Sektoren) zwar etwas geringer als bei den anderen Nutzer:innen-Gruppen. Die Unzufriedenheit (rote Sektoren) ist jedoch ähnlich gering wie bei allen anderen SAM-Usergruppen.

Daraus ergibt sich, dass SAM sehr bekannt und sehr beliebt ist. Das ist eine gute Voraussetzung, um die Nachfrage an Fahrten mit dem Bedarfsverkehr zu vergrößern. Hilfreich sind dabei eventuell die Verbesserungsvorschläge, die von den Interviewpersonen geäußert wurden.

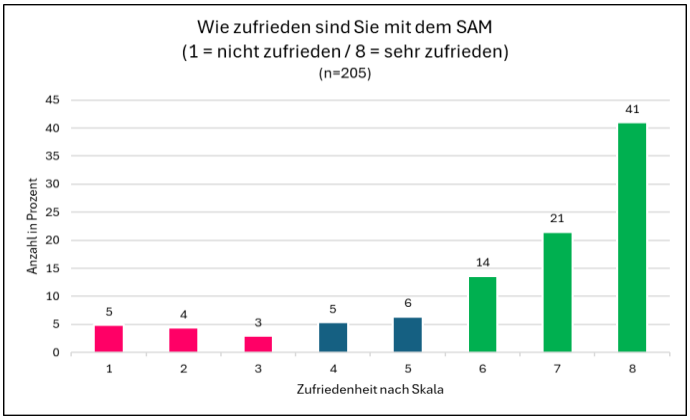

Abbildung 46: Wie zufrieden sind Sie mit dem SAM

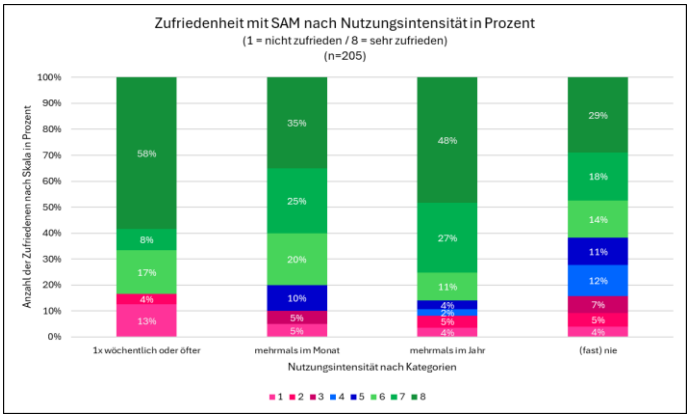

Abbildung 47: Zufriedenheit mit SAM nach Nutzungsintensität in Prozent

5.6.5 Verbesserungsvorschläge aus den Interviews

Die Interviews ergaben eine Reihe von Vorschlägen, um die Attraktivität von SAM noch mehr zu erhöhen:

- **SAM als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr ausbauen:**
  - SAM mit dem Klimaticket bzw. zum Verbundtarif nutzbar machen, wenn die Fahrt als Zubringer zum bzw. Abbringer vom öffentlichen Verkehr dient.
  - Integriertes Routing von SAM und öffentlichem Verkehr, um die Verbindungen für eine Fahrt in einem Vorgang abrufen zu können.
  - Anpassung der Betriebszeiten von SAM an die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs.
  - Grenzüberschreitende Zubringerfahrten in das Burgenland ermöglichen, um die Orte Oberwart, Stegersbach oder Markt Allhau erreichen zu können. Diese Fahrten sollen angeboten werden, wenn keine Bus-Verbindung zur Verfügung steht. Entweder, dass man mit dem Bedarfsverkehr aus einem der beiden Bundesländer die ganze Strecke zurücklegen kann oder dass ein nahtloser Übergang zwischen SAM und BAST an der Grenze hergestellt wird.
- **SAM für Wege mit Kindern:**
  - Bei Fahrten mit Kleinkindern sollte eine Hausabholung möglich sein.
  - Ein Schulwegshuttle zu günstigem Vielfahrer-Tarif sollte angeboten werden.
  - Aus Randlagen könnte ein Zubringerverkehr zum Schulbus organisiert werden.
  - Am Wochenende könnte ein Nachtshuttle, für die sichere Heimfahrt der Jugendlichen von Veranstaltungsorten sorgen.

- **Vereinfachung des Handlings:**
  - Eine kürzere Vorbestellzeit würde die flexiblere Handhabung von SAM erleichtern.
  - Buchungen könnten einfacher durchgeführt werden, wenn es weniger Ablehnungen gibt. Die Ermöglichung von Direktfahrten auf kurzen Strecken hat hier zweifellos eine Verbesserung gebracht.
  - Kürzere Sperrfristen und vor allem keine Sperrfrist bei versäumten Anschlussverbindungen aufgrund von Verspätungen der vorhergehenden Öffis würden ebenfalls eine deutliche Erleichterung im Handling bringen. Eine Alternative zu den recht starren Sperrfristen könnte der „Parallelverkehrsverhinderer“ des Hamburger Verkehrsverbundes für sein Ridepooling-Service „hvv-hop“ sein. Dieser ist auf die Gesamtfahrtzeit ausgelegt und nicht auf Plan-Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten an Haltstellen.
- **Freizeitfahrten mit SAM:**

  Diese sollten am Wochenende zu Ausflugszielen möglich sein, wenn keine öffentliche Verkehrslinie zur Verfügung steht.
- **Langfristig abgesicherten Betrieb gewährleisten:**

  SAM ist ein zentraler Baustein für die Mobilität ohne Privat-PKW. Er ist bei Personen, die mit dem Umweltverbund unterwegs bzw. auf diesen angewiesen sind, ein fixer Bestandteil des Verkehrsmittel-Mix. Wenn SAM wegfällt würde deren individuelle Mobilitätsorganisation nicht mehr funktionieren, weil dann Lücken in ihren Wegemustern auftreten. Dies trifft insbesondere auf Personen zu, die keinen Führerschein oder eigenen PKW besitzen. Daher sollte für eine langfristige und verbindliche Finanzierungsgrundlage von Bedarfsverkehren gesorgt werden. Die derzeitigen Förderkonstruktionen mit hohen Eigenfinanzierungsanteilen der Gemeinden stellen sich regelmäßig als zu instabil heraus.
- **Bewerbung von SAM:**

  SAM ist zwar bekannt, es gibt aber noch viel Scheu vor der ersten Nutzung. Diese kann nicht durch Werbung oder andere Kommunikationsmaßnahmen abgebaut werden. Für den Überwindung dieser psychologischen Schwelle sind Anreize zum Ausprobieren hilfreich. Diese umfassen etwa Schnupperangebote, Testwochen oder Probefahrten bei Veranstaltungen. Wichtig sind auch Gelegenheiten zur Einschulung in die Buchungs-App. Diese ist nicht für alle Personen selbsterklärend. Mit einer Hilfe bei der Vorbereitung der App sowie bei den ersten Buchungsversuchen kann die Angst vor dem Unbekanntem weitgehend genommen werden.

5.7 Bereitschaft zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Von den befragten Personen wurden viele Verbesserungsvorschläge gemacht. Es stellt sich aber die Frage, ob eine Umsetzung dieser Verbesserungen zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei ebendiesen Personen führen würde. Zur Klärung dieser Problemstellung wurden keine hypothetischen Fragen zur beabsichtigten Gestaltung des zukünftigen persönlichen Mobilitätsmix gestellt, sondern eine biographische Frage. Mit dieser wurde erkundet, ob die betreffenden Personen ihr Mobilitätsverhalten schon einmal in ihrem Leben geändert haben und aus welchen Gründen.

Dabei stellte sich heraus, dass 92% der befragten Personen bereits mindestens einmal in ihrem Leben ihr Mobilitätsverhalten deutliche geändert haben. Das bedeutet, Veränderungen in der individuellen Mobilitätsorganisation sind den meisten der befragen Menschen nicht unbekannt.

Der größte Veränderungsfaktor mit 47% sind neue **Infrastrukturen und Angebote**, sei es aufgrund von Ortswechseln (36%), Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs (5%) oder durch die Einführung des Klimatickets (6%).

An zweiter Stelle steht der **Zugang zum PKW** (24%). Durch Erwerb des Führerscheins und den Erwerbseintritt (18%) sowie durch die Verfügbarkeit von Dienstautos (6%) erhöht sich die Nutzung des MIV.

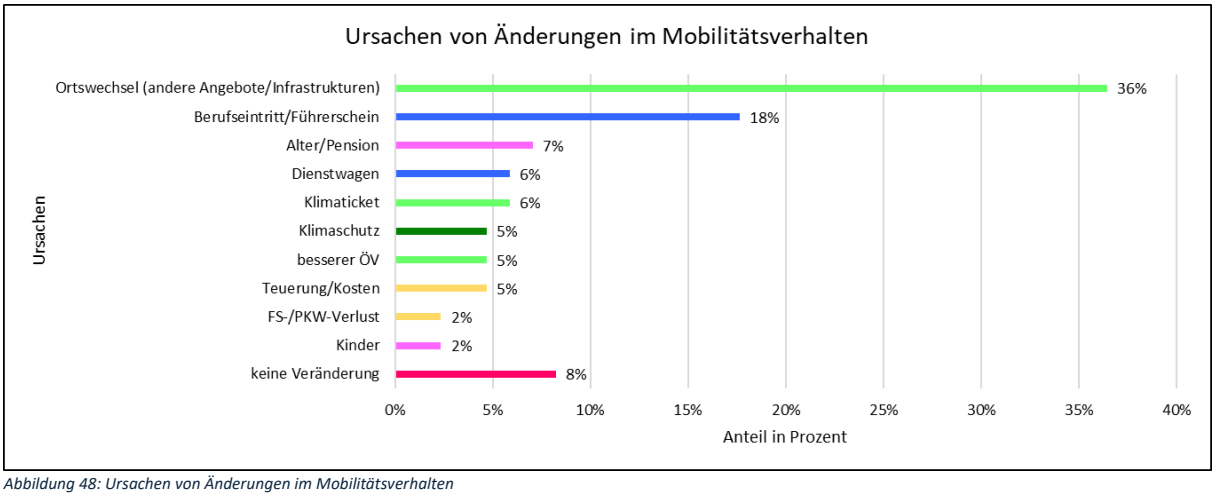

Abbildung 48: Ursachen von Änderungen im Mobilitätsverhalten

Auch **Veränderungen in den Lebensphasen** spielen mit 9% eine Rolle. Das betrifft einerseits den Pensionsantritt (7%), andererseits die Familiengründung (2%)

Externe Faktoren (7%) stellen auch Ursachen für Mobilitätsverhaltensänderung dar. Darunter fallen die Teuerungen im Autoverkehr (5%) oder der Verlust des PKW bzw. Führerscheins (2%)

Der **Klimaschutz** spielt mit 5% als Motiv für geänderte Verkehrsmittelwahl eine geringe Rolle.

6 Ergebnisse des Testmonats

Der Testmonat fand im Oktober 2024 statt. Es nahmen 13 Personen teil, die sich im Rahmen der Interviews dazu bereit erklärt hatten. Darunter befanden sich 5 Frauen und 8 Männer. 9 Personen waren zwischen 30 und 50 Jahre alt, jeweils 2 Personen stammten aus den Altersgruppen 20 – 29 sowie 50+. In Ausbildung waren 2 Personen, Berufstätig 8 Personen, eine Person stand nicht im Erwerbsleben und 2 waren in Pension.

Die Wohnorte befanden sich in den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld. Es nahmen Personen aus Hartberg, Weiz, Gleisdorf, Ludersdorf-Wilfersdorf, Albersdorf-Prebuch, St. Margarethen, Gersdorf, Ilz, Passail, Birkfeld und Anger teil.

6.1 Idee und Zielsetzung

Die Idee des Testmonats war, einer Gruppe Bewohner:innen der Oststeiermark das kostenlose Ausprobieren von alternativen Verkehrsmitteln zum PKW zu ermöglichen. Sie erhielten eine Monatskarte des Verkehrsverbundes Steiermark sowie einen freien Zugang zu SAM. Weiters wurden sie ersucht, auch aktive Mobilitätsformen wie Gehen, Radfahren und E-Bike intensiver zu nutzen. Fahren mit dem eigenen PKW wurden während des Testmonats nicht verboten, die Testpersonen wurden aber gebeten, jene Wege herauszufinden, für die das Privatauto aufgrund ihrer Lebensumstände unumgänglich ist.

Die Ziele des Testmonats waren:

- Barrieren in der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln sichtbar zu machen, damit diese bei der zukünftigen Mobilitätsgestaltung berücksichtigt werden können.
- Die Nutzungserfahrungen der Testpersonen zu dokumentieren. Die Dauer von einem Monat sollte dazu dienen, auch Gewöhnungseffekte und deren Wirkung auf die Verkehrsmittelnutzung zu verfolgen.

Begleitend zum Testmonat führten alle Teilnehmenden ein Wegetagebuch. Dabei wurden sie laufend betreut, um Probleme bei der Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel rasch erkennen und bearbeiten zu können. Im Anschluss wurden Abschlussinterviews geführt. Das Besondere dieses Monitorings war, dass nicht wie sonst bei Erhebungen die Akzeptanz von Verkehrsmitteln theoretisch abgefragt wurde, sondern die konkreten Nutzungserfahrungen im Blickpunkt der Betrachtung standen. Die Erlebnisse, Grenzerfahrungen und Gewöhnungsprozesse der Testnutzer:innen bieten ein konkreteres und differenzierteres Bild im Gegensatz zu Überlegungen über Mobilitätsmöglichkeiten, ohne diese getestet zu haben.

6.2 Methode

Die begleitende Beobachtung des Mobilitätsexperiments stützte sich auf zwei Methoden, nämlich Wegetagebücher und Interviews.

Während des Testmonats im Oktober 2024 wurde täglich das Wegetagebuch ausgefüllt. Dieses beinhaltete neben dem Blatt mit den persönlichen Daten für jeden Tag des Testmonats eine Seite für die zurückgelegten Wege. Die Seiten der Online-Version waren so aufgebaut, dass die Einträge möglichst rasch mit wenigen Einträgen bzw. Klicks durchgeführt werden konnten. Zum Ende des Testmonats lagen die Wegetagebücher auch vollständig erstellt vor. Insbesondere die Kommentarfelder wurden teilweise ausführlich genützt und mit Fotos und Screenshots der verwendeten Apps dokumentiert. Um einen Vergleich ziehen zu können, beschrieben die

Teilnehmer:innen zudem die Wege von je einem typischen Arbeits- und Freizeittag vor dem Testmonat.

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

Die Interviews fanden im November 2024 statt. Sie wurden je nach Präferenz der Testperson telefonisch oder per Videokonferenz durchgeführt. Sie waren dreiteilig aufgebaut. Einleitend wurden die Erwartungen vor dem Testmonat abgefragt. Anschließend befasste sich das Gespräch mit den Erfahrungen während des Testmonats und dem Abgleich mit den ursprünglichen Erwartungen. In diesen Abschnitt wurden dann auch die Ergebnisse der Wegetagebücher einbezogen. Abschließend erfolgte ein Resümee über die Praxistauglichkeit der getesteten Mobilitätsangebote sowie eine Einschätzung über deren zukünftige Nutzung.

6.3 Die Mobilität der Testpersonen

Im Besitz eines Führerscheins waren 12 der 13 Teilnehmenden. Ihnen standen 1 – 3 Privatautos im Haushalt zur Verfügung. Die meisten Personen (7) nutzten ihren PKW zwischen 5.000 und 15.000 km pro Jahr. Zwei der Testnutzer:innen gaben an, ihr Auto unter 5.000 km pro Jahr zu fahren und 3 Personen legten über 20.000 km zurück. Die Motorisierung der Teilnehmenden kann also als hoch bezeichnet werden.

Die Versorgung mit Bedarfsverkehr konnte bei allen Testpersonen als gut bezeichnet werden, da sich durchwegs SAM-Haltepunkte in der Nähe der Wohnstandorte befanden.

Die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs war nur teilweise gegeben. Für 8 der 13 Testpersonen gab es kurze Distanzen von unter 1 km zur nächsten leistungsfähigen Haltestelle (mindestens Stundentakt zur Hauptverkehrszeit). Bis auf eine Person konnten diese Haltestelle auch alle durchgängig auf Fußwegen erreichen. Aber nur für 3 dieser 8 Personen standen sichere Radverbindungen zur Verfügung.

5 Personen hatten eine Distanz von 3 – 5 km zur nächsten leistungsfähigen Haltestelle. Fußwege zu dieser Haltestelle waren nur in einem Fall gegeben. Sichere Radverbindungen gab es in keinem der 5 Fälle. Um die Haltestelle zu erreichen, waren diese Personen auf den eigenen PKW, auf das Mitfahren mit jemand anderen oder auf das SAM angewiesen.

Etwa die Hälfte der Testpersonen hatte Interesse an der Nutzung eines ergänzenden Carsharing-Angebots. Obwohl es in der Oststeiermark einige singuläre Standorte gibt, waren diese für die Betroffenen praktisch nicht oder nur sehr mühsam erreichbar. Darüber hinaus haben sich auch Zugangshürden gezeigt, die einer Nutzung entgegenstanden (Genaueres siehe unten).

6.4 Die Erwartungen der Testpersonen an den Testmonat

Alle Teilnehmer:innen wollten im Testmonat SAM kennen lernen bzw. herausfinden, wie man diesen Bedarfsverkehr intensiver für die eigenen Wege einsetzen kann. Dabei stand für einen Teil der Testpersonen die Prüfung der Eignung von SAM als Zubringer zum öffentlichen Verkehr im Vordergrund. Für die übrigen Testpersonen lag der Fokus auf der Testung von SAM für lokale Alltagswege und längere Ausflugsfahrten.

Die Erwartungen der Teilnehmenden bezogen sich aber auch auf die Erprobung bzw. intensivere Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Von den 13 Testpersonen hatten sich 10 vorgenommen, den

öffentlichen Verkehr für bisherige PKW-Wege zu verwenden. Das umfasste sowohl Arbeitswege als auch Freizeitfahrten, wie etwa Wochenendausflüge mit den Kindern, die Fahrt zum Reitstall oder zu Festen. Auch 4 der entlegen wohnenden Tester:innen hatten vor, die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs auszuloten.

6.5 Erfahrungen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln

Der Testmonat wurde von den Teilnehmer:innen grundsätzlich positiv bewertet. Für die meisten Testpersonen waren die geplanten Fahrten erfolgreich und die Nutzung der Verkehrsmittel hat erwartungsgemäß funktioniert. Gleichzeitig sind aber auch die Grenzen der Alternativen zum Privat-PKW auch deutlich geworden. Man musste mehr planen und man war bewusster mobil als sonst im Alltag. Das wurde zum Teil als mühsam erlebt. Es gab aber auch Tester:innen, denen dadurch die Vorteile des öffentlichen Verkehrs und von SAM klarer vor Augen geführt wurden.

Drei der Teilnehmenden waren im Testmonat durch Krankheiten bzw. kurzfristig erforderlichen Dienstfahrten in ihren Testmöglichkeiten eingeschränkt und konnten die verschiedenen Verkehrsmittel nicht so ausprobieren, wie sie es geplant hatten.

6.5.1 Öffentlicher Verkehr:

Die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr haben meistens wie geplant funktioniert. Mit der Zeitkarte konnten Bus und Bahn gut genützt werden. Insbesondere die Züge in der Oststeiermark waren sehr pünktlich und die Anschlusssicherung in Gleisdorf dürfte reibungslos funktionieren (Abwarten der Züge).

Auch die Busse kommen zuverlässig. Das Umsteigen ist jedoch immer wieder riskant. Da die Fahrpläne teils recht knapp kalkuliert sind, reichen schon kleine Verspätungen, um den Anschlussbus zu verpassen. Eine große Quelle für Verspätungen sind hingegen die regelmäßigen Verkehrsüberlastungen in Graz. Diese führen auch zu stark verzögerten Reisezeiten der Busse.

Positiv herausgestrichen wurden die dichten Bustakte werktags von Gleisdorf nach Graz, von Weiz nach Graz und von Hartberg nach Gleisdorf. Die häufigen Verbindungen zwischen den zentralen Städten machen die Arbeitswege gut bewältigbar.

Um diese Hauptachsen aus der Peripherie zu erreichen, werden günstige Umsteigeorte mit dem PKW angefahren. Greith stellt einen solchen Knotenpunkt dar, der von den Wohnorten südlich von Weiz, aber auch von Osten kommend bis Anger genutzt wird. Allerdings ist die Park & Ride Anlage für den Andrang an Pendler:innen zu klein dimensioniert, sodass häufig auf andere Anlagen ausgewichen werden muss, beispielsweise bis Mitterdorf an der Raab.

Ein ganz anderes Bild bot sich den Testnutzer:innen am Wochenende. Da wurden die öffentlichen Verkehrsverbindungen als unzureichend erlebt. Ausflugsfahrten am Wochenende sind aufgrund der ausgedünnten Fahrpläne nur schwierig zu bewältigen. Es fehlen auch öffentliche Nachtverbindungen am Freitag und Samstag für die Heimfahrt von Veranstaltungen, Feiern, etc. Explizit angesprochen wurde dabei die Verbindung von Weiz nach Gleisdorf. Die S31 ist am Sonntag eingestellt und der Bus fährt nur mit großen Fahrplanlücken.

Grundsätzlich wird bei der Linienplanung in der Oststeiermark ein Stundentakt im Busverkehr angestrebt. Zu den Hauptverkehrszeiten war das für Familien mit Betreuungspflichten jedoch zu wenig. Wenn sich etwa der Bus-Fahrplan mit den Öffnungszeiten der Schulen und Kindergärten knapp überschneidet, wartet man 50 – 55 Minuten auf den nächsten Bus. Bei einem 30 Minutentakt ist die Wartezeit mit 20 – 25 Minuten zwar noch immer lange, aber bereits viel erträglicher.

Als mangelhaft wurden von den Tester:innen die Verbindungen in das Burgenland, nach Stegersbach, Oberwart oder Markt Allhau empfunden. Die Busse fahren selten bis gar nicht, obwohl ein reger grenzüberschreitender Verkehr zwischen den beiden Bundesländern gegeben ist.

Als Mangel im Busnetz wird das Fehlen von WC-Anlagen erlebt. Da die Fahrten oft lange sind und die Busse in der Regel keine Bord-Toiletten haben, sollte man sich zumindest an frequentierten Knotenpunkten vor dem Fahrtantritt erleichtern können.

Ein Spezifikum, mit dem einige Tester:innen konfrontiert waren, ist die verstreute Lage der zentralen Bus-Haltestellen in Gleisdorf. Die Wege zwischen der Haltestelle Friedhof, dem Busbahnhof und dem Bahnhof sind recht lange, insbesondere wenn man es eilig hat, um den Anschluss zu erreichen.

6.5.2 SAM:

Durch die persönlichen Nutzungserfahrungen der Tester:innen konnten die Vor- und Nachteile von SAM im Vergleich zur Online-Erhebung und zu den Interviews ausdifferenziert werden.

Sehr gut nutzbar ist SAM für kurze Strecken innerhalb von 7 km, einerseits weil für diese Distanzen die Kosten günstig sind, andererseits weil in diesem Radius die Konkurrenzregel nicht greift. Die Kosten für weite Fahrten wurden hingegen als zu hoch eingeschätzt.

SAM wurde weiters als sehr zuverlässig und pünktlich erlebt, wenn man für die Buchung genug Vorlaufzeit einplant und fixe Abholzeiten hat. Wenn Abholzeiten nicht eindeutig sind, wie etwa bei Arzt-Terminen, dann treten lange Wartezeiten auf, weil man erst nach dem Termin buchen kann und die Vorbestellzeit abwarten muss.

Die Buchungs-App wurde großteils als praktisch erlebt und die Buchungen haben meist funktioniert. Durch die Konkurrenzregel kam es jedoch zu durchgängigen Fahrtenablehnungen wenn sich Buslinien mit Stundentakt (oder kürzer) in der Nähe befanden. Das führte dazu, dass Termine weder mit dem Bus noch mit SAM in einer ansprechenden Zeit, also ohne lange Wartezeit oder Verspätung, erreicht werden konnten. In einigen Fällen wurden in der SAM-App auch Buslinien angezeigt, die tatsächlich nicht verkehrten, was die SAM-Buchung jedoch verhinderte.

Die Fahrer:innen wurden bis auf 1 – 2 Ausnahmen als sehr freundlich und zuvorkommend wahrgenommen. Auch die Call Center Mitarbeiter:innen wurden bis auf vereinzelte Ausnahmen als sehr unterstützend und lösungsorientiert erlebt.

Weiters konnte SAM gut für Gruppenfahrten eingesetzt werden. Dabei wurde der Elektro-7-Sitzer besonders hervorgehoben. Sammelfahrten, die von den Nutzer:innen bestellt wurden, kamen jedoch kaum zustande, da diese der Logik des Buchungssystems zuwider laufen. Das SAM-Fahrtenmanagement teilt ein, ob bzw. wer gemeinsam mit jemand anderem fährt. Das kann daher nicht von den bestellenden Personen bestimmt werden. Daher hat beispielsweise das gemeinsame Fahren zum Fußballtraining, bei dem die Kinder von verschiedenen Wohnorten eingesammelt werden, nicht funktioniert.

Im Hinblick auf Fahrten mit Kindern wurde auch angemerkt, dass Sitzerhöhungen nicht immer im SAM-Auto vorhanden waren. Es sollten mindestens zwei Stück verfügbar sein. Familien äußerten auch den Wunsch nach Kindersitzen, wenn man die Fahrt mit großer Vorlaufzeit bucht.

Im Hinblick auf barrierefreie Mobilität wurde rückgemeldet, dass SAM für Menschen mit Behinderung große Freiheitsgrade bringt und ihnen ein selbstbestimmteres Leben ermöglichen kann. Jedoch müsste dafür die Buchungs-App noch einfacher gestaltet werden, damit man geführt durch Piktogramme und mit wenigen Klicks zu seinen Bestellungen kommt.

Bei der Anschlussmobilität mit SAM zum öffentlichen Verkehr ist aufgefallen, dass der Bedarfsverkehr die Betriebszeiten von Bus und Bahn nicht abdeckt. Damit können die ersten und letzten Verbindungen nicht erreicht werden. Weiters benötigt man eine ÖV-App und die SAM-App, um eine solche intermodale Reise zu organisieren, weil Verkehrsmittel-übergreifende Routings nicht angezeigt werden.

Hürdenreich stellten sich grenzüberschreitende Fahrten heraus. So gibt es im Burgenland nur einen Haltepunkt, nämlich in Stegersbach. Sinnvolle gemeinsame Übergabepunkte mit BAST, etwa in Markt Allhau würden die Mobilität zwischen den beiden Bundesländern wesentlich erleichtern. Richtung Steirischer Zentralraum ist die Kombination mit FLUX eine Herausforderung. Einerseits weil es unterschiedliche Betriebszeiten gibt. Andererseits, weil die Übergaben an gemeinsamen Haltepunkten immer wieder holprig sind. Hilfreich wäre die Möglichkeit von Fahrten zu den Haltepunkten in das andere Betriebsgebiet.

6.5.3 Carsharing

6 Testpersonen haben sich mit Carsharing auseinandergesetzt. Ein solches Angebot ist aus deren Sicht für eine Mobilität ohne Privat-PKW unabdingbar, um die spontanen Fahrten, komplexe Wegeketten, größere Einkäufe oder den Wochenendausflug in ÖV-unterversorgte Gebiete abdecken zu können.

Es gibt zwar schon einige Ausleihmöglichkeiten in der Region, etwa in Nestelbach, Weiz, Gleisdorf oder Eggersdorf. Diese Einzelstandorte sind aber kompliziert zu nützen. Einerseits, weil sie mit weiten Anfahrtswegen verbunden sind. Andererseits aufgrund uneinheitlicher Nutzungsmöglichkeiten. Man benötigt mehrere Mitgliedschaften, es gibt verschiedene Zugangssysteme, manche Gemeinden schränken die Nutzergruppe ein und an manchen Standorten sind die Fahrzeuge oft ausgebucht.

Versuche, Carsharing zu verwenden, fanden zwar vereinzelt statt und sind auch geglückt. Es wurde aber alles andere als einfach erlebt.

6.5.4 Gehen

Das zu Fuß gehen war im Testmonat eine verstärkt genutzte Fortbewegungsform. Man hat sich teilweise bewusst entschieden, Gehwege in die tägliche Mobilität einzubauen.

Dabei ist deutlich geworden, dass die Gehwegnetze in den Orten bereits in weiten Teilen ausgebaut sind, sowohl in den größeren Ballungsräumen wie Weiz, Gleisdorf, Hartberg oder Fürstenfeld als auch in kleineren Siedlungen wie Passail, Ilz, Gersdorf, St. Marein bei Graz oder Pircha. Teilweise sind die Gehsteige jedoch recht schmal, was die Benutzung mit Kinderwagen oder Rollstühlen erschwert bis verunmöglicht.

Als Problem werden immer wieder die Querungen empfunden. Häufig fehlen sie, um etwa bei Bushaltestellen die Straßenseite sicher wechseln zu können. Es ist aber auch die Erfahrung gemacht worden, dass Schutzwege von den Autofahrenden ignoriert werden. Beispiele dafür sind die Ringstraße rund um das Zentrum von Gleisdorf (weshalb die neuen Druckknopfampeln begrüßt werden) oder die Zebrastreifen über die B65 im Ortszentrum von Ilz.

Kurze Ampelphasen für Fußgänger:innen sind auch in der Oststeiermark häufig anzutreffen. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit für Senior:innen und Gehbehinderte ist dies eine psychologische Beeinträchtigung. Man fühlt sich als Hindernis für den Autoverkehr und meidet solche Stellen bzw. überquert sie jedes Mal mit einem unangenehmen Stressgefühl.

Deutlich wahrgenommen wurde im Testmonat, dass innerhalb von Gemeinden häufig die Wege zwischen den Ortsteilen und auch zu den nahen Nachbarorten fehlen. Man muss dann auf der Straße oder im Straßengraben gehen, was beides weder sicher noch bequem ist.

6.5.5 Fahrrad und E-Bike

5 der 13 Teilnehmenden sind im Testmonat mit dem Fahrrad bzw. E-Bike gefahren. Teilweise haben sie es intensiv für ihre Alltagswege benutzt, teilweise für Anschlussmobilität und manchmal für Freizeitwege.

In Gleisdorf wird der Ausbau des Radwegenetzes vom Zentrum bis in die Nachbarorte sehr positiv registriert. Gut gefällt, dass auch die Nebenstraßen mit Tempo 30 und baulichen Tempobremsen verkehrsberuhigt werden, was die Zufahrt zu den Radwegen sicherer macht. Mit dem Radweg R11 gibt es auch eine durchgängige Radverbindung bis Feldbach. In Richtung Weiz fehlt jedoch so ein Überlandweg.

In Weiz wird geschätzt, dass das Radwegenetz bereits teilweise gut ausgebaut ist. Es fehlen jedoch noch Lückenschlüsse, die das sichere Erreichen aller wichtigen Alltagswege ermöglichen würden.

In Birkfeld ist der Radweg nach Ratten eine beliebte Freizeitdestination. In die andere Richtung wäre eine sichere Radverbindung bis Weiz, mit Abzweigung nach Stubenberg, wünschenswert. Die schwierige Topografie ist durch E-Bikes mittlerweile leicht überwindbar, daher wäre eine angemessene Infrastruktur auch für solche bergige Strecken sinnvoll.

Generell werden sichere und direkte Radverbindungen zwischen den Orten vermisst. Auf den Straßen ist es aufgrund der hohen Geschwindigkeiten der motorisierten Fahrzeuge mit dem Fahrrad gefährlich. Verwinkelte Nebenstraßen als Alternative kosten sehr viel Zeit und machen das Fahrrad für Alltagswege unattraktiv. Vermisst wurde in diesem Zusammenhang auch eine einheitliche und durchgängige Beschilderung der Radwege und Radrouten.

Was generell als gefährlich erlebt wird, sind Mischverkehre mit Gehenden, zu hohe Gehsteigkanten bei Straßenübergängen sowie Masten, die im Radweg stehen.

6.5.6 Rückfallebene Privat-PKW:

Da es beim Testmonat nicht um Verzicht ging, sondern um das Ausprobieren von praktischen Alternativen zur gewohnten Mobilität, konnte auch der eigene PKW verwendet werden. Die Testnutzer:innen wurden ersucht, herauszufinden, wann das Privatauto für sie notwendig war. Aus den Rückmeldungen kristallisierten sich klare Einsatzzwecke heraus.

Häufig genannt wurden Fahrten am Wochenende, da hier der öffentliche Verkehr stark ausgedünnt ist. Für Ausflüge werden keine passenden Verbindungen gefunden oder es gibt als kompliziert empfundene Umsteigerelationen. Am Abend, wenn man zu einer Veranstaltung oder zum Essen und Feiern bei Freunden gehen will, gibt es keine Busverbindungen retour, weil es dann zu spät ist.

Weiters ist der PKW von Vorteil, wenn man Fahrten mit vielen Etappen zurücklegen muss. Mit dem öffentlichen Verkehr sind solche Wegeketten in der Regel zu zeitintensiv, da sich die Wartezeiten an den Haltestellen stark aufsummieren. Eine Testperson hat es dennoch versucht und musste ihren Terminkalender deutlich reduzieren bzw. die Termine eines Tages auf mehrere Tage verteilen.

Wege mit Kindern sind auch häufig ohne Auto schwer zu bewältigen. Oftmals handelt es sich um komplexe Etappenfahrten. Vielfach sind sie spontan und richten sich daher nicht nach dem Bus-Fahrplan oder dem SAM-Buchungsprozess.

Generell erfolgten Fahrten, die zeitlich nicht fix geplant werden können meist mit dem eigenen PKW, da man bei den Öffis und SAM in solchen Fällen mit langen Wartezeiten rechnen muss.

Das Einkaufen wurde auch in der Regel mit dem Privatauto erledigt, da der Kofferraum und die Fahrt von Tür zu Tür sehr praktisch sind.

Der Privat-PKW musste verwendet werden, wenn Dienstfahrten notwendig waren und es in der Firma keinen Dienstwagen gab.

Mehrere Tester:innen verwenden das eigene Auto als Zubringer zur Park & Ride Anlage, um anschließend mit Bus oder Bahn weiterzufahren.

Nicht zuletzt gibt es in der Oststeiermark auch Gebiete, die mit öffentlichem Verkehr derart unterversorgt sind, dass man ohne Auto seine Wegeziele vielfach nicht erreichen kann.

6.6 Verbesserungen

Im Testmonat konnten sich die Teilnehmenden ihre Mobilität bewusster überlegen und auch neue Erfahrungen sammeln. Außerdem wurden einige Verbesserungspotenziale identifiziert. Diese werden im Folgenden zusammengefasst:

6.6.1 Öffentlicher Verkehr

Obwohl die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr mehrheitlich gegeben war, haben sich einige Verbesserungsbedarfe klar herauskristallisiert:

- **Anschlusssicherung:** Damit das Umsteigen sicher funktioniert bedarf es entweder ausreichend Pufferzeiten an den Knotenpunkten oder die Möglichkeit, dass die Anschlussverbindung wartet. Die Pufferzeit, um sicher umsteigen zu können, wurde mit 10 Minuten geschätzt. Länger sollte sie auch deshalb nicht sein, weil sonst die Gesamtfahrzeit wiederum zu lange wird. Besser wäre die Möglichkeit einer Voranmeldung für das Folge-Verkehrsmittel. Idealerweise könnte diese mittels App erfolgen. Bewährt hat sich die Voranmeldung über Fahrer:in oder Schaffner:in.
- **Übersichtliche Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs:** Obwohl die ÖV-Knotenpunkte grundsätzlich als gut ausgestattet erlebt wurden, gab es einige Orte, die Verwirrung auslösten. Konkret sind bei den großen Busterminals am Bahnhof Weiz, Busbahnhof Hartberg sowie am Bahnhof Hartberg klarere Beschilderungen notwendig, die eindeutig zeigen, von wo zu welchem Zeitpunkt welcher Bus abfährt. Helfen würden dabei Abfahrtsmonitore wie auf den Bahnhöfen, auf denen die abgehenden Busse mit Zeit und Bussteig aufgelistet sind.
- **Intermodales Routing:** Eine wesentliche Erleichterung für die intermodalen Wege der Testpersonen würde eine App bedeuten, die ein integriertes Routing von öffentlichem Verkehr und SAM ermöglicht. Für Personen ohne Zeitkarte sollte das Routing mit einer ebenfalls integrierten Buchungsmöglichkeit verknüpft sein, die Ticketing und Bezahlung in einem Vorgang für alle Verkehrsmittel durchführt.
- **Fahrradmitnahme im Bus:** Intermodale Mobilität erfolgt vielfach in der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Um die erste und letzte Meile per Drahtesel zurücklegen zu können, sind Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten, so wie es sie in den westlichen Bundesländern bereits gibt, wünschenswert.
- **Längere Betriebszeiten:** Um auch die Früh- und Abendschichten abdecken zu können, sollten die Betriebszeiten werktags mindestens den Zeitraum von 5:00 – 22:00 umfassen. Am Wochenende sind die Morgenzeiten weniger kritisch. Dafür besteht am Freitag und Samstag ein Bedarf an Nachtverbindungen.

- **Taktverdichtung:** So wie es zwischen Gleisdorf und Graz bereits annähernd der Fall ist, braucht es eine werktägliche Taktverdichtung zwischen allen zentralen Orten der Oststeiermark (Gleisdorf, Weiz, Hartberg, Fürstenfeld) auf 15 Minuten zu den Hauptverkehrszeiten und 30 Minuten dazwischen. Ein besonderer Fall ist dabei die Relation Gleisdorf-Weiz. Für die S31 wird ein durchgängiger Betrieb am Wochenende mindestens im Stundentakt und Werktags mindestens im 30-Minutentakt als bedürfnisgerecht erachtet.

  Außerhalb dieser zentralen Orte ist ein werktäglicher Bustakt von 30 Minuten zu den Hauptverkehrszeiten und 60 Minuten dazwischen wünschenswert. Damit könnte unter anderem die Kombination von Kinderbetreuung und Arbeit deutlich entspannt werden.

  Am Wochenende sollte es einen Stundentakt geben, um Freizeitfahrten ohne Auto zu ermöglichen. Einerseits in die Städte für Einkaufen und Unterhaltung. Andererseits zu Ausflugsdestinationen.

- **Verbindungen ins Burgenland:** Verdichtung der Buslinien nach Markt Allhau und Oberwart sowie überhaupt eine Busverbindung nach Stegersbach.

- **Busspuren in Graz:** Zur Beschleunigung der Busse auf ihrem Weg durch Graz, sind durchgängige Busspuren auf den Einfahrtskorridoren wichtig. Die Elisabethstraße wird gerade damit ausgestattet. Dasselbe ist auch von Süden für die Autobahn-Busse erforderlich.

6.6.2 SAM

SAM ist mittlerweile gut bekannt und beliebt. Es kann für bestimmte Zwecke auch sehr gut eingesetzt werden. Gleichzeitig gibt es jedoch Hindernisse, die seine Nutzung erschweren. Um diese Hindernisse zu überwinden, sind folgende Verbesserungen notwendig:

- **Einfachere Buchung:** Die Buchung in der SAM-App könnte in mehrerlei Hinsicht einfacher gestaltet werden. Ganz oben steht dabei die Entfernung der Sperrfrist von 30 Minuten vor und nach einer Bus-Abfahrt als Bedingung für eine Buchungsannahme. Dies kann durch eine ersatzlose Streichung oder durch einen die Gesamtfahrtzeit vergleichenden „Parallelverkehrsverhinderer“, wie es bei hvv-hop in Hamburg oder im Süden von Wien der Fall ist, erfolgen.

  In Zusammenhang damit steht auch die Verbesserung kombinierter Fahrtenangebote von SAM mit dem öffentlichen Verkehr, die unnötige Umstiege und damit verbundene exzessive Verlängerungen der Fahrtzeit unterbindet. Dies könnte ebenfalls durch eine die Gesamtfahrtzeit vergleichende Buchungs-App geschehen, in der das Routing von ÖV und SAM integriert erfolgt und unsinnige Routenvorschläge ausgeschieden werden.

  Für Termine mit unsicheren Endzeiten, wie etwa Arztbesuche oder Behördenwege, sollte es die Möglichkeit kürzerer Vorbestellzeiten geben, damit man nach der Buchung nicht so lange auf das SAM-Mobil warten muss.

  Um die Barrierefreiheit in der App-Nutzung zu gewährleisten, wird eine einfachere Gestaltung der Benutzeroberfläche vorgeschlagen, etwa durch die Verwendung von Piktogrammen und graphischen Darstellungen und die Reduzierung der erforderlichen Klicks.

- **Nutzung von SAM zum ÖV-Tarif:** Durchgängig wurde der Wunsch geäußert, dass bei Verwendung von SAM als Anschlussmobilität zum öffentlichen Verkehr der Öffi-Tarif für diese Zu- und Abbringerfahrten gelten soll. Das bedeutet, dass das Klimaticket, die Zeitkarte der Verbundlinie oder der Einzelfahrschein für solche Fahrten gültig sind. Unter Umständen könnte es auch einen kleinen Aufpreis geben, so wie es etwa der Verkehrsverbund Ostregion

mit der „Komfortzone“ eingeführt hat oder die Region Hamburg mit einem Zusatzticket zur Zeitkarte.

Von Personen, die Wege in entlegenen Regionen ohne ausreichende ÖV-Versorgung zurücklegen, wurde vorgeschlagen, dass die SAM-Nutzung auch zum Öffi-Tarif erfolgen soll, wenn keine Bus- oder Bahnlinie verfügbar ist. Was aber zumindest erfolgen sollte ist die Vergünstigung von weiten Strecken mit SAM. Gerade im Norden der Oststeiermark sind oft weite Wege zurückzulegen, die mit dem Bedarfsverkehr zu den aktuellen Preisen kaum mehr leistbar sind.

- **Bessere Verfügbarkeit von Kindersitzen:** Für Familien ist es wichtig, dass in jedem SAM-Fahrzeug zwei Sitzerhöhungen verfügbar sind. Diese sind nicht teuer und auch leicht im Kofferraum verstaubar. Bei den sperrigen Kindersitzen wird eine Bestellmöglichkeit empfohlen, damit diese vor Fahrtantritt aus stationären Lagerorten geholt werden können. Damit verbunden wäre jedoch eine entsprechend verlängerte Vorbuchungsfrist.
- **Anpassung der Betriebszeiten an jene des öffentlichen Verkehrs:** Für Berufstätige mit Früh- und Spätdiensten ist es wichtig, dass SAM zum ersten Bus/Zug bringen und vom letzten Bus/Zug abholen kann.
- **SAM-Nightline am Wochenende:** Falls eine ÖV-Nightline nicht möglich ist, könnte SAM Bedarfsfahrten am Freitag und Samstag in der Nacht durchführen.
- **Vorschläge für erweiterte Buchungsmöglichkeiten:** In den Abschlussinterviews wurden zwei Ideen über neue Formen der Bestellung eingebracht:

  Buchung von Sammelfahrten: Gruppenfahrten können aktuell zwar gebucht werden, nicht jedoch Sammelfahrten. Dies sollte ermöglicht werden, damit Kinder gemeinsam zum Nachmittagssport oder Bekannte gemeinsam zum Heurigen gebracht werden können. Die Buchung erfolgt von einer Person für alle unter Angabe der Abholorte. Von SAM wird die Reihenfolge der Abholungen festgelegt.

  Mitfahrfunktion: Bei einer Buchung muss man die gewünschte Abfahrtzeit angeben, von der aus dann durch SAM Fahrten gebündelt werden können. Nutzer:innen sind jedoch manchmal flexibler, als es die angegebene Wunschzeit ausdrückt. Wenn sie wüssten, wann andere Personen in der Nähe abgeholt werden, könnten sie daher ihre Zeitpräferenz entsprechend anpassen. Dies würde durch eine Mitfahrfunktion ermöglicht, die Abfahrtsorte und -zeiten im Umfeld der betreffenden Person anzeigt und die Möglichkeit gibt, sich dazuzubuchen.

6.6.3 Carsharing

Carsharing wurde von nicht wenigen Tester:innen als wichtige Ergänzung für Mobilität ohne eigenes Auto betrachtet. Es gibt schon einige Standorte von verschiedenen Betreibern, die jedoch noch nicht wirklich gut nutzbar sind. Folgende Verbesserungsschritte wurden daher in den Gesprächen geäußert:

- **Einheitliche Buchung und Öffnung:** Um die verschiedenen Carsharing-Standorte besser zugänglich zu machen bedarf es einer einheitlichen Buchungsmöglichkeit, ein gleiches Zutrittssystem für alle Fahrzeuge, gleiche Nutzungsbedingungen für alle Standorte sowie die Möglichkeit, alle Sharing-Fahrzeuge mit einer Mitgliedschaft verwenden zu können. Das trägt der Tatsache Rechnung, dass Carsharing-Nutzer:innen die Fahrzeuge nicht nur am Wohnort benötigen, sondern sie auch unterwegs ausleihen wollen. Die Vereinheitlichung kann auf zwei Weisen erfolgen. Entweder alle Standorte werden von einem Betreiber geführt, so wie tim

Graz und Zentralraum. Oder es gibt ein betreiberübergreifendes Produkt, so wie bei Carsharing Tirol 2050, das drei Betreiber vereinigt.

- **Bessere Verteilung:** Um weite Anreisen zu vermeiden ist es wichtig, die Carsharing-Standorte möglichst gleichmäßig über die Region zu verteilen. Ein Kriterium könnte sein, alle Orte mit mehr als 3.000 Einwohner:innen in das Standortnetzwerk einzubeziehen.
- **Ergänzung um E-Bike/Lastenräder:** tim Graz und Zentralraum hat gezeigt, dass Nutzer:innen oft lieber ein E-Bike oder Lastenrad als ein Auto ausleihen. Diese Fahrzeuge sind kostengünstiger zu mieten, erfüllen gleichzeitig aber auch ihren Zweck in der lokalen Nahmobilität.

6.6.4 Gehen

Im Testmonat wurde von den Testpersonen auch viel zu Fuß gegangen und entsprechende Erfahrungen gesammelt, aus denen sich folgende Verbesserungen ableiten lassen:

- **Gehwege zwischen den Orten und Ortsteilen:** Es sollte möglich sein, alle Ortsteile und auch nahe gelegene Nachbarorte zu Fuß zu erreichen. Ein oststeirisches Beispiel dafür ist die Gemeinde St. Johann in der Haide, die dabei ist, einen durchgängigen Fuß- und Radweg von St. Johann Ort nach Schölbing und Altenberg zu errichten.
- **Sichere Gehwege zum öffentlichen Verkehr:** Haltestellen sollten im Umkreis von etwa 1 km sicher zu Fuß erreicht werden können. Zu Haltestellen wird meist gegangen. Es ist wichtig, dass dies auf sicheren Gehwegen möglich ist.
- **Sichere Querungen:** Um Straßen ohne Stress queren zu können bedarf es Schutzwege und ausreichende Kontrollen, damit dort auch tatsächlich angehalten wird. Dies ist insbesondere bei Haltestellen wichtig, um u. a. Kindern einen sicheren Schulweg zu gewährleisten.

6.6.5 Fahrrad und E-Bike

Das Fahrrad wird gerne verwendet, wenn die Radverbindungen sicher sind. Dazu ist insbesondere notwendig:

- **Radwege, die schnell zu Haltestellen führen**: Voraussetzung hierfür sind sichere und wenig verwinkelte Radverbindungen im Umkreis von 10 – 15 Fahrminuten (entspricht einer Distanz von 3 – 5 km) zur Haltestelle.
- **Sichere Radverbindungen in den Orten:** Damit sind nicht nur Radwege gemeint. Auch Tempo 30 kombiniert mit optischen und baulichen Tempobremsen kann die Sicherheit auf dem Fahrrad deutlich erhöhen. Ein Beispiel ist Gleisdorf, das neben einem Hauptradwegenetz die umliegenden Straßenzüge im Zentrum und in den Wohngebieten systematisch verkehrsberuhigt.
- **Oststeirisches Radwegenetz:** Mit dem E-Bike können wesentlich weitere Strecken gefahren werden als mit dem Fahrrad. Dem sollte mit einem schrittweisen Ausbau von Überlandverbindungen Rechnung getragen werden, die dann auch entsprechend deutlich zu beschildern sind.

6.6.6 PKW

Mit dem eigenen Auto wird viel gefahren und man ist mit der vorhandenen Infrastruktur zufrieden. Jene Testnutzer:innen, die hauptsächlich den PKW nützen, würden erst bei starken Erhöhungen der laufenden Kosten (Sprit, Parken, Service, …) über Alternativen nachdenken. Ein Punkt wurde aber

öfter angesprochen, nämlich die **Schaffung größerer Park & Ride Anlagen bei frequentieren Haltestellen**. Als Beispiel wurde etwa Greith genannt, das nur eine kleine P&R-Anlage besitzt.

6.7 Wie geht es nach dem Testmonat weiter?

Zum Abschluss des Testmonats stellte sich den Teilnehmenden auch die Frage, wie sie ihre gemachten Erfahrungen persönlich nützen wollen.

5 Personen wollen den **öffentlichen Verkehr** mehr bzw. viel mehr nützen als bisher. Drei davon planen die Anschaffung eines Klimatickets. 5 Personen haben Bus und Bahn schon bisher viel genützt und wollen dies auch weiterhin tun. 2 Personen werden die Öffis ab und zu nützen, wie auch schon vor dem Testmonat. 1 Person wird weniger damit fahren, jedoch aufgrund nicht beeinflussbarer äußerer Umstände, obwohl sie mit dem Angebot zufrieden war.

7 Testnutzer:innen wollen **SAM** weiter sporadisch buchen, zu den Bedingungen unter denen es gut funktioniert (fixe Abholzeiten, kein öffentlicher Verkehr in der Nähe, eher kurze Strecken). Zwei Tester:innen haben vor, mehr bzw. regelmäßig mit dem SAM zu fahren. Zwei Testnutzer:innen werden SAM nicht nützen, weil sie alle Wege mit dem Umweltverbund bzw. dem PKW zurücklegen können. Eine Person hat SAM bisher schon regelmäßig genützt und wir dies weiterhin tun. Und eine Person möchte FLUX nützen, weil sie es flexibler findet und ihre Wegeziele in seinem Betriebsgebiet liegen.

3 Tester:innen wollen mehr **zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren**, wobei sie gleichzeitig herausstreichen, dass sie Verbesserungen in der Sicherheit erwarten.

Eine Person hat vor, aufgrund der kennengelernten Alternativen einen **PKW i**m Haushalt einzusparen.

7 Handlungsfelder für Umsetzungsmaßnahmen

Ausgehend von den Ergebnissen der Online-Erhebung, den vertiefenden Interviews und dem Testmonat werden in den nächsten Jahren Umsetzungsmaßnahmen konzipiert und in die Wege geleitet. Diese Schritte erfolgen mit unterschiedlichen Beteiligten, die je nach Handlungsfeld zuständig bzw. wichtig sind. Insgesamt wurden 6 Handlungsfelder identifiziert:

Erreichbarkeit der Haltestellen

Die Erreichbarkeit der Haltestellen ist ein wesentlicher Faktor für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die meisten Menschen gehen zu Fuß zur Haltestelle. Wenn sichere Radverbindungen bestehen, dann wird auch gerne mit dem Fahrrad gefahren. Dafür bedarf es entsprechender Infrastrukturen im Umfeld der Haltestellen. Für Gehen mindestens in 1 km Umkreis. Für Fahrrad und E-Bike mindestens in 3,5 km Umkreis. Darüber hinaus sind Zubringer wichtig. Dazu gehört die Verknüpfung von Buslinien mit der Haltestelle oder die Bereitstellung von Bedarfsverkehren. Sharing-Angebote, wie Car- oder Bikesharing, erleichtern die Anschlussmobilität am Zielort.

Ansprechpartner:innen für die Entwicklung solcher Maßnahmen sind die Gemeinden, das Land Steiermark (A16), die Klima- und Energie-Modellregionen, u. a.

Ausstattung der Haltestellen

Haltestellen sind die Visitenkarten des öffentlichen Verkehrs. Sie tragen wesentlich zu seinem Image bei. Oft sind es Kleinigkeiten, die eine Öffi-Nutzung verhindern. Das fehlende Licht, der nicht vorhandene Regenschutz, die vermisste Absperrmöglichkeit für das E-Bike, u. a. m. Es gibt bestimmte Mindeststandards die jede Haltestelle erfüllen sollte und für frequentierte Haltestellen erweiterte Anforderungen (siehe Seite 34f). Diese sollen für die Oststeiermark analysiert werden und wo notwendig zu Verbesserungen führen. Eine erste Haltestellen-Analyse ist bereits im Gang. Weitere Schritte sollen 2025 folgen.

Ansprechpartner:innen für Verbesserungen bei den Haltestellen sind die Gemeinden und das Land Steiermark (A16). Da Seitens des Landes ebenfalls eine Initiative zur Aufwertung der Bushaltestellen gestartet wurde, ist eine enge Abstimmung und Kooperation anzustreben.

Beschleunigung und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs

Es besteht in der Oststeiermark das starke Bedürfnis nach einer deutlichen Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen. Erste Schritte dazu sind bereits in Gang gesetzt. Dazu gehört die Errichtung einer Schnellbus-Haltestelle auf der A2 bei Gleisdorf 2026/2027, mit der die Fahrtzeiten nach Wien und in den Süden von Graz deutlich reduziert werden. Weiters wird die Einrichtung von Busspuren in Graz/Elisabethstraße die Regio- und X-Busse in den Stauzeiten deutlich beschleunigen. Die schrittweise Verdichtung der Bustakte ist ein längerfristiges Vorhaben, das kontinuierlich zu verfolgen ist. Dasselbe gilt für eine verbesserte Anschlusssicherung sowie für den Aufbau bzw. die Verdichtung grenzüberschreitender Verbindungen in das Burgenland.

Ansprechpartnerin für die obigen Aktivitäten ist die Fachabteilung A16 des Landes Steiermark.

Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs

Beim Bedarfsverkehr steht zuvorderst seine langfristige Absicherung auf der Agenda. Dazu bedarf es jedoch auch Verbesserungen im Angebot. Diese umfassen die verstärkte Ausrichtung des Bedarfsverkehrs auf die Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr, die Vereinfachung der Buchung durch praktikablere Konkurrenzregeln oder die Tarifintegration mit dem öffentlichen Verkehr. Weiters ist seine Ökologisierung durch emissionsfreie Fahrzeuge anzustreben.

Ansprechpartner:innen für die Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs sind in erster Linie das Land Steiermark (A16), die Verkehrsverbund GmbH und die Gemeinden. Auch die Betreiber sollen einbezogen werden.

Nahmobilität: Fußwege und Radverbindungen

In der Oststeiermark wird gerne zu Fuß gegangen und mit dem Rad gefahren. Fehlende oder mangelnde Infrastrukturen mache dies jedoch oftmals zu einer unsicheren Angelegenheit. Deshalb wünschen sich die Menschen bessere Gehwege in den Orten bzw. zwischen den Ortsteilen sowie Überland-Radverbindungen, bei denen man nicht von Straßenfahrzeugen mit hoher Geschwindigkeit überholt wird.

Ansprechpartner:innen für die Verbesserung der Fußwege und Radverbindungen sind die Gemeinden, das Land Steiermark (A16) sowie die Klima- und Energie-Modellregionen. Aber auch der Tourismusverband Oststeiermark kann eventuell Beiträge leisten.

Mobilitätszentrale

Eine Schwierigkeit bei der Nutzung von Sharing-Angeboten in der Oststeiermark ist ihre Vereinzelung. Ein einheitlicher Zugang für diese Services, würde ihre Verwendung wesentlich vereinfachen. Dies ist mit der Schaffung einer Mobilitätszentrale vorgesehen, die eine Plattform für unterschiedliche Mobilitätsangebote wie Carsharing, Rad- und E-Bike-Verleih, etc. bereitstellen soll.

Diese Initiative wird von der Regionalentwicklung Oststeiermark selbst vorangetrieben.

Die Prozesse zur Gestaltung und Umsetzung von Maßnahmen in den oben beschriebenen 6 Handlungsfeldern werden – sofern sie nicht schon begonnen wurden – ab Jänner 2025 von der Regionalentwicklung Oststeiermark gestartet und koordiniert.

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Teilnehmer:innen nach Geschlecht 8
Abbildung 2: Altersverteilung 8
Abbildung 3: Berufstätigkeit 9
Abbildung 4: Höchster Bildungsabschluss der Teilnehmer:innen 9
Abbildung 5: Zuordnung der Gemeinden Oststeiermark 10
Abbildung 6: Verteilung nach Raumtypen 11
Abbildung 7: Aufteilung nach Bezirk 11
Abbildung 8: Führerscheinbesitz in Prozent 11
Abbildung 9: Anzahl gefahrene Kilometer pro Jahr in Prozent 11
Abbildung 10: Besitz Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr in Prozent 12
Abbildung 11: Verkehrsmittelnutzung der Teilnehmer:innen in Prozent 13
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Frauen in Prozent 14
Abbildung 13: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Männern in Prozent 14
Abbildung 14: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Regionalen Zentrum in Prozent 15
Abbildung 15: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im ländlichen Raum zentral in Prozent 15
Abbildung 16: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im ländlichen Raum in Prozent 15
Abbildung 17: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen jünger als 15 Jahre 16
Abbildung 18: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen zwischen 15 und 19 Jahren 16
Abbildung 19: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen zwischen 20 und 29 Jahren 16
Abbildung 20: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen zwischen 30 und 50 Jahren 16
Abbildung 21: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel bei Personen über 50 Jahre 16
Abbildung 22: Genutzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg 18
Abbildung 23: Genutzte Verkehrsmittel für Dienst- und Geschäftswege 19
Abbildung 24: Genutzte Verkehrsmittel für Schule, Ausbildung 20
Abbildung 25: Genutzte Verkehrsmittel für Einkauf, Transport 21
Abbildung 26: Genutzte Verkehrsmittel für Erledigungen 22
Abbildung 27: Genutzte Verkehrsmittel für holen/bringen 23
Abbildung 28: Genutzte Verkehrsmittel für Betreuung und Pflege 24
Abbildung 29: Genutzte Verkehrsmittel für Freizeit, Sport, Unterhaltung 25
Abbildung 30: Genutzte Verkehrsmittel für Wochenendausflug 26
Abbildung 31: Einstellung gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln 27
Abbildung 32: Interesse zu Mobilitätsthemen 29
Abbildung 33: Interesse zu Mobilitätsthemen nach Geschlecht 30
Abbildung 34: Interesse zu Mobilitätsthemen nach Alter 31
Abbildung 35: Mobilitätsbedürfnisse 33
Abbildung 36: Bedürfniskarte der öffentlichen Verkehrslinien 37
Abbildung 37: Sind Sie jemals mit dem SAM gefahren? 41
Abbildung 38: Intensität der SAM Nutzung im letzten Jahr 41
Abbildung 39: Bekanntheit SAM bei Nichtnutzer:innen in Prozent 41
Abbildung 40: Gründe für die Nicht-Nutzung von SAM 42
Abbildung 41: Geschlechterverteilung der SAM Nutzer:innen 43
Abbildung 42: SAM-Nutzer:innen nach Raumtyp in Prozent 43
Abbildung 43: Altersverteilung der SAM Nutzer:innen 43
Abbildung 44: Aufteilung der SAM Nutzer:innen nach Mobilitätstypen 43
Abbildung 45: Aufteilung der Befragten nach Mobilitätstypen 43
Abbildung 46: Wie zufrieden sind Sie mit dem SAM 44
Abbildung 47: Zufriedenheit mit SAM nach Nutzungsintensität in Prozent 44
Abbildung 48: Ursachen von Änderungen im Mobilitätsverhalten 46