

ausgezeichnet beim
VCÖ-Mobilitätspreis
 Österreich 2024

ÖVAS

AISFI|NIA|G

Grazer ENERGIEAgentur

Quintessenz
 Organisationsberatung GmbH

Das Land Steiermark

GRAZ HOLDING

VERBUND LINIE

TU Graz

OSTSTEIERMARK

REGIONALMANAGEMENT Steirischer Zentralraum

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

FFG
 Forschung wirkt.

Ansprechpartner und weitere Informationen:

Institut für Straßen- und Verkehrswesen
 Technische Universität Graz:
 Dipl.-Ing. Thomas Veit, MBA
 Rechbauerstraße 12, 8010 Graz
 +43 316 873 4194
thomas.veil@tu-graz.at



Grazer Energieagentur GmbH
 Mag. Birgit Baumgartner
 Kaiserfeldgasse 5-7, 8010 Graz
 +43 316 811848-18
baumgartner@grazer-ee.at



Mobilitätsbefragung - Wissenschaftlicher Artikel:



Mag. Walter Slupetzky
 Quintessenz Organisationsberatung GmbH
 Nordberggasse 89/258
 A-8045 Andritz
 +43 316 381274
office@quintessenz.or.at



Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

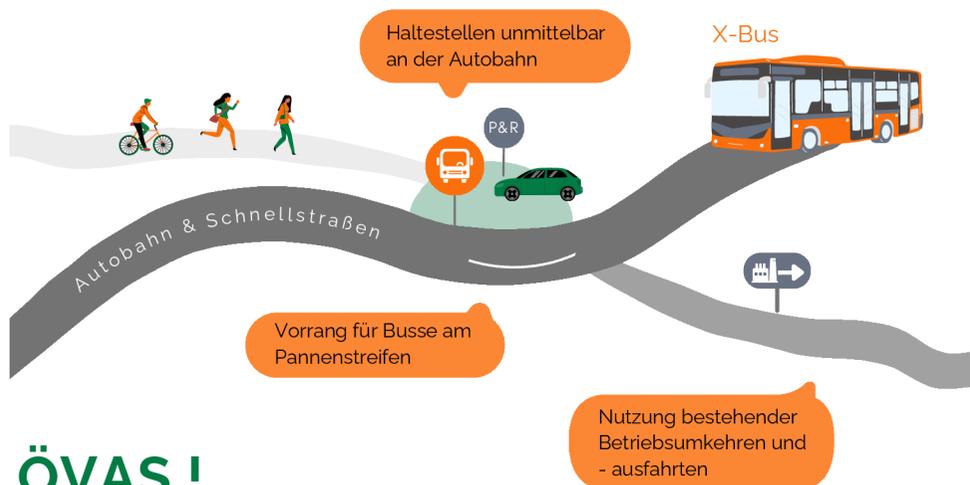


Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz als Infrastruktur für effizienten öffentlichen Verkehr



Ö - WAS ?

Die Teuerung der letzten Jahre, Morgenstau und dichter, stressiger Nachmittagsverkehr setzen vor allem den Berufspendler:innen zu. Die Befragungen in der Oststeiermark haben ergeben, dass viele Autofahrer:innen daher gerne den öffentlichen Verkehr stärker nutzen würden, es aber kein attraktives Angebot für sie gibt. Eine Schieneninfrastruktur ist nicht immer vorhanden und der Ausbau benötigt lange Vorlauf- und Umsetzungszeiten. Daher ist es sinnvoll, die **bestehende Infrastruktur des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes** zu nützen, um ein attraktives Schnellbus-Angebot zu schaffen.



ÖVAS !

Ziel ist die verstärkte Nutzung des Autobahn- & Schnellstraßennetzes für Öffentlichen Verkehr. Die **Busse sollen eine eigene Infrastruktur** erhalten, die ein schnelles Vorankommen und kurze Halte ohne Umwegfahrten ermöglicht. Ein zentraler Schwerpunkt ist die **multimodale Anschlussmobilität** an den Haltestellen, die zu Verkehrsknotenpunkten mit Bahn-, Regiobus-, Sammeltaxi, Ridesharing-, P&R-, Rad- und Fußweg-Anbindung ausgebaut werden sollen. Das **FFG-Projekt ÖVAS** testet dies erstmalig in Österreich, in Gleisdorf wird eine Autobahn-Expressbushaltestelle errichtet.

ZUR BEFRAGUNG

Das Ziel der Befragung war durch die Einbindung der Mobilität der Befragten das Autobahn-Expressbus Angebot optimal zu gestalten. Die Befragung war in vier Teile unterteilt:

- allgemeine Daten und Mobilitätsverhalten
- Fragen zur Autobahnhaltestelle Gleisdorf
- Stated Choice Experiment
- telefonische Nachbefragung

In Summe nahmen **779 Personen** an der **Online-Befragung** teil. Die Befragung lief über sieben Monate von April bis November 2024. Die Teilnehmenden waren ausgewogen nach Geschlecht verteilt und zu 68 % in Vollzeitarbeit. 70 % waren zwischen 30 und 60 Jahre alt. Der Altersschnitt lag bei 41 Jahren.

Zusätzlich wurden **80 Interviews** bei einer telefonischen Nachbefragung geführt, darunter 44 Frauen und 36 Männer. Die Altersverteilung war zwischen 30 und 60 Jahren ausgeglichen, während jüngere und ältere Teilnehmende seltener vertreten waren.



ERGEBNISSE AUF EINEN BLICK

Mobilitätsverhalten der Befragten



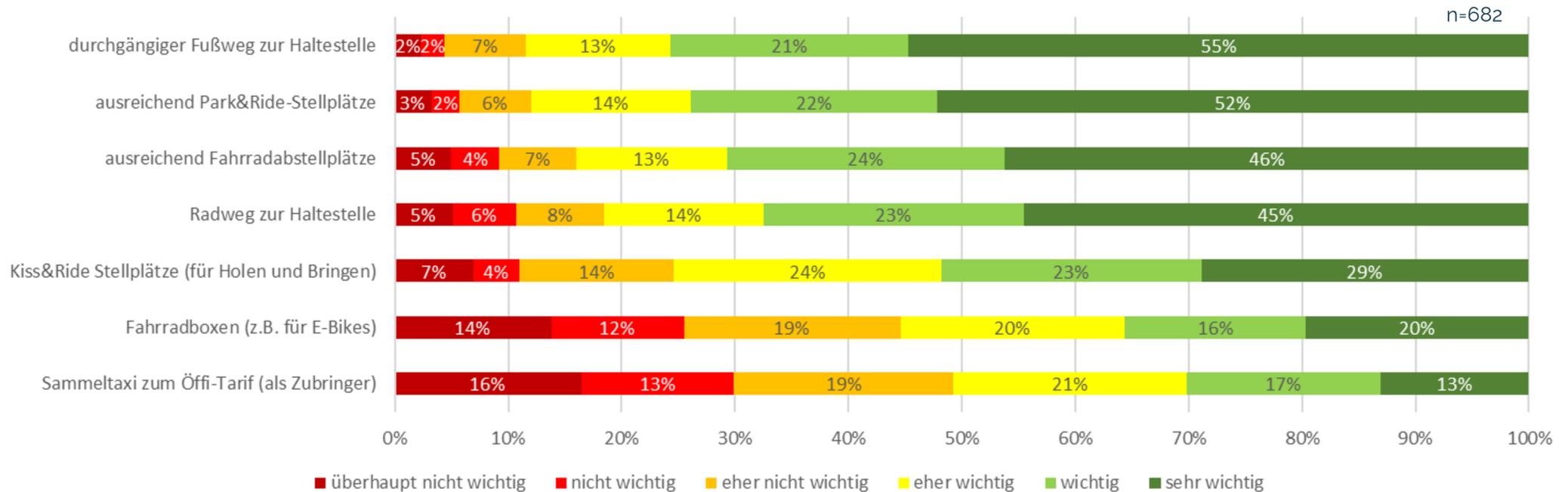
Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



INFRASTRUKTUR AN DER EXPRESSBUSHALTESTELLE

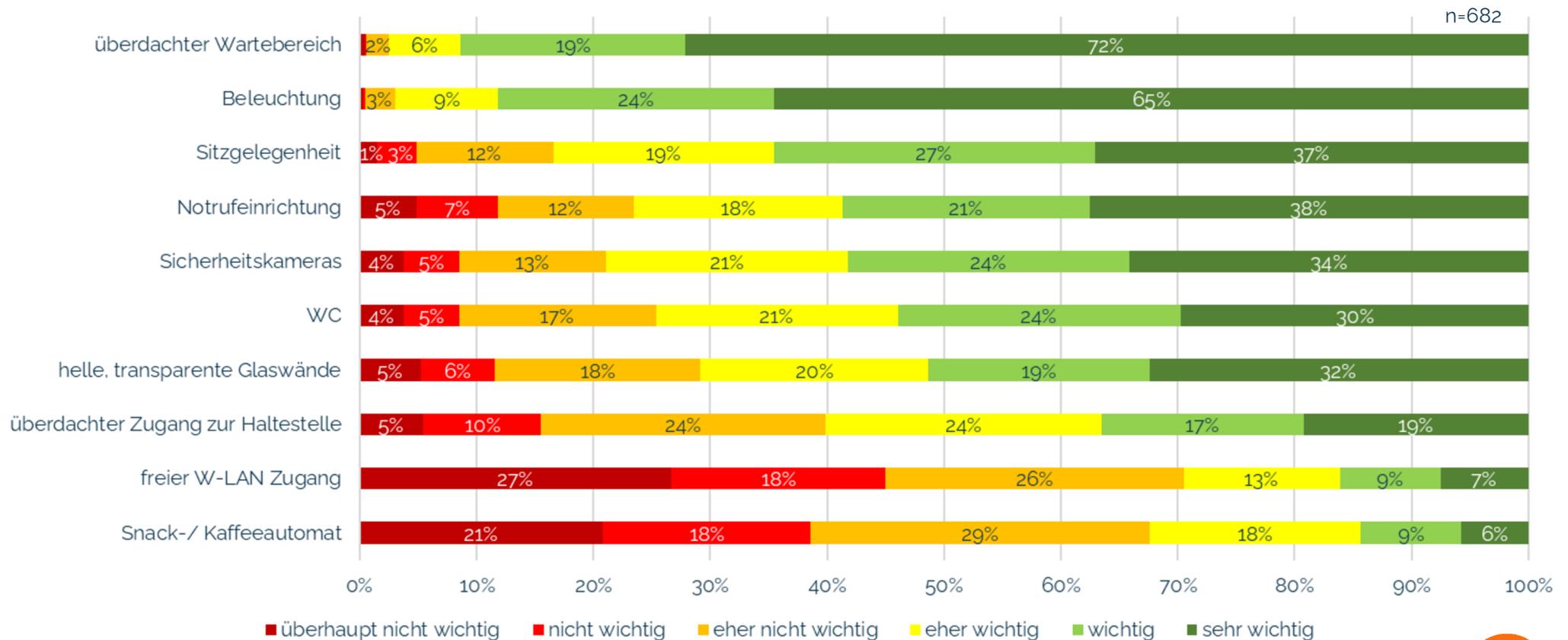
Für die Befragten ist ein **durchgängiger Fußweg** zur Expressbushaltestelle Gleisdorf sowie ausreichend vorhandene **Park&Ride-Stellplätze** von größter Bedeutung.

Ebenfalls wichtig ist die **Fahrradinfrastruktur**, insbesondere ausreichend Fahrradabstellplätze und eine sichere Radverbindung zur Haltestelle.



AUSSTATTUNG DER EXPRESSBUSHALTESTELLE

Zu den bevorzugten Ausstattungsmerkmalen der Haltestelle zählen ein **überdachter Wartebereich** mit **Sitzgelegenheit** und **gute Beleuchtung**. Den Befragten ist zudem die **Sicherheit** (z.B. transparente Glaswände, Sicherheitskameras und eine Notrufeinrichtung) sowie ein **WC** von besonderer Wichtigkeit. Freies WLAN sowie ein Snack- und Kaffeeautomat werden hingegen als weniger relevant erachtet.



UMSTIEG AUF DEN EXPRESSBUS MIT PARK&RIDE NUTZUNG

Im Stated choice Experiment hatten die Befragten die Möglichkeit, zwischen einer reinen Pkw-Fahrt und einer Park&Ride-Fahrt zu wählen. Es wurden kontinuierlich einzelne Reisezeitaspekte und Kosten verändert. Durch die Wahlentscheidungen der Befragten, kann auf die Wichtigkeit und Signifikanz der einzelnen Aspekte geschlossen werden:

- **Ältere Personen** (ab 60 Jahren) bevorzugen die Öffis.
- Personen, die **mehr als 25.000 Pkw-km pro Jahr** fahren, tendieren stark zum Verbleib im Pkw.
- **Parkplatzkosten** am Zielort haben erst ab 6 € pro Aufenthalt (nicht pro Stunde!) einen signifikanten Einfluss auf die Entscheidung.
- Eine **Echtzeit-Verkehrsinformation** mit Stauanzeige, Öffi-Abfahrtszeiten und freien Stellplätzen an der Park&Ride-Anlage hat einen signifikanten Einfluss auf die Wahl des Expressbusses (siehe Beispiel unten).



ERGEBNISSE DER INTERVIEWS

Abfahrts- und Ankunftszeiten

Die frühesten benötigten Abfahrten konzentrieren sich **zwischen 5:00 und 7:00 Uhr**, mit einem steilen Anstieg ab 5:00 Uhr. Auch zwischen 7 und 9 Uhr ist der Bedarf noch gegeben, danach nimmt die Nachfrage deutlich ab.



Im Gegensatz dazu sind die spätesten erforderlichen Ankunftszeiten über einen Zeitraum von etwa acht Stunden verteilt – **von 17:00 Uhr bis Mitternacht**. Aufgrund dieser breiten Streuung ist das erwartete Fahrgastaufkommen pro Stunde geringer.

Für den Betrieb eines Autobahn-Expressbusses bedeutet dies, dass die Betriebszeiten **idealerweise von 5:00 bis 24:00 Uhr** reichen sollten, um die Reisebedürfnisse bestmöglich abzudecken.

Wochentage

Die meisten Befragten sind **hauptsächlich an Werktagen** unterwegs, vor allem von Montag bis Freitag.

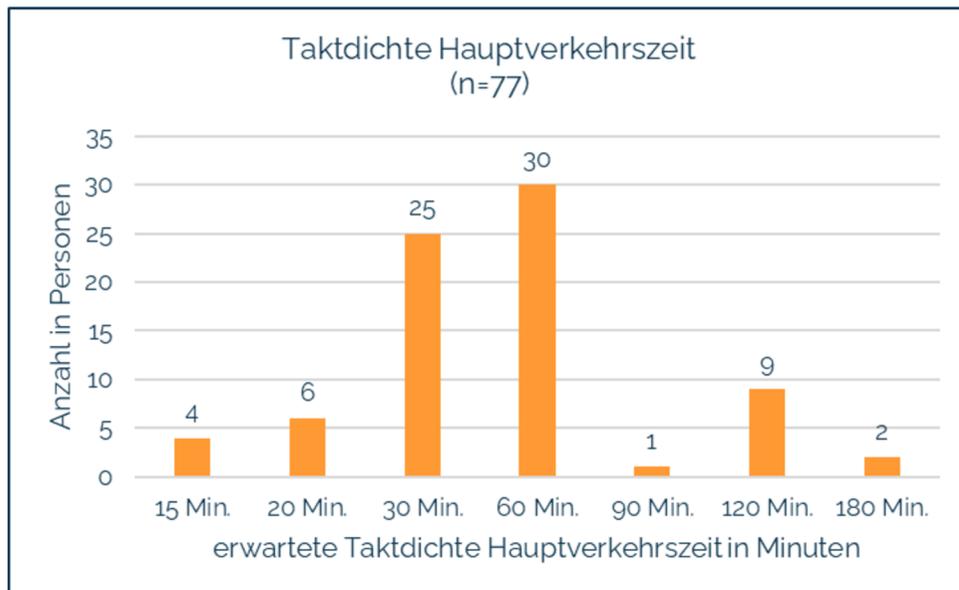


Fast die Hälfte nutzt den besprochenen Weg jedoch auch am Wochenende, entweder durchgängig von Montag bis Sonntag oder von Donnerstag bzw. Freitag bis Sonntag. Einige sind ausschließlich am Wochenende unterwegs. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, **auch am Wochenende** ein Angebot mit ausreichender Taktung bereitzustellen.



Taktdichte

- 45% der befragten Personen erwarten sich eine Taktdichte zu den **Hauptverkehrszeiten von 15 – 30 Minuten** und dazwischen von 30 – 60 Minuten.
- 40% wollen einen durchgängigen Stundentakt.
- 15% sind auch mit größeren Intervallen zufrieden.
- Diese Erwartungen an die Taktdichten sind jedoch wesentlich vom Fahrtziel abhängig. Jene Personen, die in **Richtung Graz fahren, bevorzugen hohe Taktdichten** von 30 – 60 Minuten oder darunter. **Nach Wien können die Intervalle größer sein**, nämlich stündlich bis zweistündlich.
- **Werktags** wird eine hohe Taktdichte am Morgen und am Nachmittag bevorzugt. **Am Wochenende** sind hohe Intervalldichten weniger bedeutsam, jedoch ist die regelmäßige, mindestens stündliche Bedienung in der Nacht bis jedenfalls 24:00 Uhr wichtig.



Wegeziele mit dem Autobahn-Expressbus

In den Interviews wurden die möglichen Fahrtziele des Autobahn-Expressbusses besprochen. Er wird vor allem als **schnelle Direktverbindung zwischen der Oststeiermark und den Ballungsräumen** gesehen.

In **Graz ist das Stadtzentrum das wichtigste Ziel**, gefolgt vom Süden, wo zahlreiche **Industrie- und Gewerbegebiete** liegen. Zudem besteht ein spürbarer Wunsch nach einer Anbindung an den **Flughafen Graz**.

Auch in **Richtung Wien** gibt es großes Interesse an einer schnellen öffentlichen Verkehrsverbindung. Bevorzugte Ziele sind das **Stadtzentrum** (Karlsplatz/Girardipark), der **Westbahnhof** und der **Matzleinsdorfer Platz**. Der Westbahnhof wird als wichtiger Verkehrsknoten mit Anbindungen in den Westen und Norden Wiens geschätzt (U3, U6). Der Matzleinsdorfer Platz gewinnt mit der künftigen U2-Anbindung an Bedeutung und bietet zudem eine schnelle Weiterfahrt über den S-Bahn-Hauptast in den Osten und Süden Wiens.

Ein weiteres zentrales Anliegen ist die Anbindung an den **Flughafen Wien**. Derzeit dauert die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehrere Stunden, während die Fahrt mit dem Pkw zwar schneller ist, aber hohe Parkgebühren verursacht. Ein direkter Autobahn-Expressbus aus der Oststeiermark würde eine schnelle und kostengünstigere Alternative bieten.



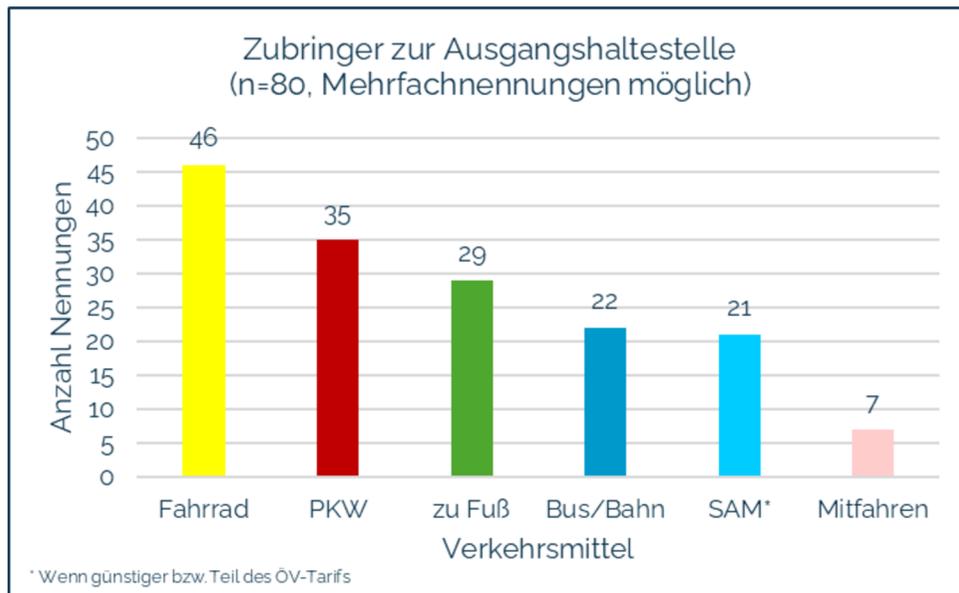
Weg zur Autobahn-Expressbus-Haltestelle

In den Interviews wurden verschiedene Möglichkeiten für den Weg zur Autobahn-Schnellbus-Haltestelle diskutiert.

Mehr als die Hälfte der Befragten zieht das **Fahrrad** als Option in Betracht, vor allem aufgrund des neuen Radwegenetzes in Gleisdorf, das die Haltestelle beim Bahnhof anbindet. Wichtige Voraussetzungen sind überdachte Fahrrad-Abstellanlagen mit Absperrbügeln.

Fast die Hälfte plant, mit dem **Pkw** zur Haltestelle zu fahren, weshalb ausreichend P&R-Stellplätze erforderlich sind. Viele bevorzugen es, **zu Fuß** zu gehen, da die Haltestelle oft in Gehdistanz liegt.

Für längere Strecken werden **öffentlicher Verkehr** und das flexible **Mobilitätsangebot SAM** genutzt. Allerdings wird so ein Sammeltaxi häufig nur dann als Option gesehen, wenn es mit einem Öffi-Ticket für die Zubringerfahrt kombiniert werden kann.



Änderungsbereitschaft des Mobilitätsverhaltens

Eine Analyse von Veränderungen im Mobilitätsverhalten ergab, dass 80 % der Befragten dieses bereits mindestens einmal grundlegend verändert haben.

- **Infrastruktur & Angebote:** Fast 50 % passten ihr Verhalten aufgrund geänderter Rahmenbedingungen an z.B. verbesserte Öffi-Verbindungen, Radwege am neuen Wohnort, Übersiedelung in ländliche Gebiete ohne Busverbindung.
- **Klimaticket:** 20 % reduzierten damit ihre PKW-Nutzung, vor allem weil der Arbeitsweg dadurch wesentlich kostengünstiger wird.
- **Lebensveränderungen:** Ein Drittel veränderten ihre Mobilität durch neue Lebensphasen (z. B. Familiengründung, Pensionierung).
- **Einfluss von Firmen:** Dienstautos, Firmenparkplätze oder Mobilitätsförderungen beeinflussen das Verhalten.
- **Umweltschutz** spielt eine untergeordnete Rolle.

