

Die Mobilität Jugendlicher als Faktor der Standortqualität am Beispiel ausgewählter steirischer Bezirksstädte

**Forschungsbericht
Jürgen Suschek-Berger**

Dezember 2017

Spectro gemeinnützige Gesellschaft für wissenschaftliche Forschung GmbH
Teinfaltstraße 8/5, A-1010 Wien; FN 335783z
www.spectro.st

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	8
2	THEORETISCHER ZUGANG UND EMPIRISCHE DATEN	9
2.1	Ausgangslage und theoretischer Zugang	9
2.2	Mobilität in Österreich	13
2.3	Mögliche Mobilitätsformen für Jugendliche	15
2.3.1	Das Top-Ticket.....	15
2.3.2	Der Mopedführerschein.....	15
2.3.3	Der L17-Führerschein	16
3	ERGEBNISSE DER GESAMTEN BEFRAGUNG	17
3.1	Gesamtergebnis der quantitativen Befragung	17
3.1.1	Einleitung	17
3.1.2	Ergebnisse der Gesamtbefragung.....	18
3.1.3	Resümee der Gesamtbefragung	34
4	ERGEBNISSE DER BEFRAGUNGEN UND INTERVIEWS IN DEN EINZELNEN STÄDTEN	36
4.1.1	Stadt Hartberg.....	36
4.1.2	Mobilität in der Stadt Hartberg.....	36
4.1.3	Ergebnisse der quantitativen Befragung in Hartberg	37
4.1.4	Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Hartberg.....	47
4.1.5	Resümee für Hartberg.....	52
4.2	Stadt Weiz	53
4.2.1	Mobilität in der Stadt Weiz.....	53
4.2.2	Ergebnisse der quantitativen Befragung in Weiz	55
4.2.3	Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Weiz.....	65
4.2.4	Resümee für Weiz.....	71
4.3	Stadt Judenburg	73
4.3.1	Mobilität in der Stadt Judenburg.....	73
4.3.2	Ergebnisse der quantitativen Befragung in Judenburg	74
4.3.3	Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Judenburg.....	85
4.3.4	Resümee für Judenburg.....	91
4.4	Stadt Mürzzuschlag	92
4.4.1	Mobilität in der Stadt Mürzzuschlag.....	92
4.4.2	Ergebnisse der quantitativen Befragung in Mürzzuschlag	93
4.4.3	Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Mürzzuschlag.....	103

4.4.4	Resümee für Müzzschlag.....	111
5	VERGLEICHENDE BETRACHTUNG, SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN.....	113
5.1	Vergleich zwischen den Städten.....	113
5.2	Änderungen von sozialen Praktiken.....	115
5.3	Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	117
6	LITERATURVERZEICHNIS.....	121
7	ANHANG.....	123
7.1	Fragebogen.....	123
7.2	Interviewleitfaden.....	128

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Elemente sozialer Praktiken	11
Abbildung 2: Dimensionen der Personenmobilität	12
Abbildung 3: Verteilung auf die Städte.....	18
Abbildung 4: Geschlechtsverteilung der Befragten	19
Abbildung 5: Altersverteilung der Befragten.....	19
Abbildung 6: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter)	20
Abbildung 7: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer).....	20
Abbildung 8: Zeitdauer für den Weg zur Schule/Lehre (im Winter)	21
Abbildung 9: Zeitdauer für den Weg zur Schule/Lehre (im Sommer)	21
Abbildung 10: Zahl der nötigen Umstiege für den Weg.....	22
Abbildung 11: Entfernung der nächsten Haltestelle vom Wohnort	22
Abbildung 12: Entfernung der nächsten Haltestelle von der Schule/Lehrstätte	23
Abbildung 13: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem.....	23
Abbildung 14: Wahl des Verkehrsmittels - Einkaufen	24
Abbildung 15: Wahl des Verkehrsmittels – Freunde/Bekannte treffen	24
Abbildung 16: Wahl des Verkehrsmittels - Sportplatz	25
Abbildung 17: Wahl des Verkehrsmittels – abendlicher Treff.....	25
Abbildung 18: Wahl des Verkehrsmittels – Ausflug am Wochenende	26
Abbildung 19: Wahl des Verkehrsmittels – Veranstaltungen, Konzerte.....	26
Abbildung 20: Wahl des Verkehrsmittels – andere Orte.....	27
Abbildung 21: Probleme, Ziele zu erreichen	27
Abbildung 22: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein	28
Abbildung 23: Gründe für Einschränkung der persönlichen Mobilität.....	29
Abbildung 24: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln	30
Abbildung 25: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen.....	30
Abbildung 26: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit.....	31
Abbildung 27: (Nicht)Besitz von Führerschein	31
Abbildung 28: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie.....	32
Abbildung 29: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr	32
Abbildung 30: Nutzung technischer Medien für die Information	33
Abbildung 31: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren	33
Abbildung 32: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Hartberg	38
Abbildung 33: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Hartberg	38
Abbildung 34: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Hartberg.....	39

Abbildung 35: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Hartberg.....	39
Abbildung 36: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Hartberg.....	40
Abbildung 37: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Hartberg.....	40
Abbildung 38: Probleme, Ziele zu erreichen - Hartberg.....	41
Abbildung 39: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Hartberg	41
Abbildung 40: Gründe für Einschränkung der persönlichen Mobilität - Hartberg.....	42
Abbildung 41: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Hartberg.....	43
Abbildung 42: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Hartberg.....	43
Abbildung 43: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Hartberg.....	44
Abbildung 44: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Hartberg.....	44
Abbildung 45: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie - Hartberg.....	45
Abbildung 46: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Hartberg.....	45
Abbildung 47: Nutzung technischer Medien für die Information - Hartberg.....	46
Abbildung 48: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Hartberg.....	46
Abbildung 49: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Weiz.....	55
Abbildung 50: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Weiz.....	56
Abbildung 51: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Weiz.....	56
Abbildung 52: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Weiz.....	57
Abbildung 53: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Weiz.....	58
Abbildung 54: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Weiz.....	59
Abbildung 55: Probleme, Ziele zu erreichen - Weiz.....	59
Abbildung 56: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Weiz.....	60
Abbildung 57: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Weiz.....	61
Abbildung 58: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Weiz.....	62
Abbildung 59: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Weiz.....	62
Abbildung 60: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Weiz.....	63
Abbildung 61: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Weiz.....	63
Abbildung 62: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie - Weiz.....	64
Abbildung 63: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Weiz.....	64
Abbildung 64: Nutzung technischer Medien für die Information - Weiz.....	65
Abbildung 65: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Weiz.....	65
Abbildung 66: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) – Judenburg.....	74

Abbildung 67: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Judenburg	75
Abbildung 68: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Judenburg	75
Abbildung 69: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Judenburg.....	76
Abbildung 70: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Judenburg	77
Abbildung 71: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Judenburg	78
Abbildung 72: Probleme, Ziele zu erreichen - Judenburg	78
Abbildung 73: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Judenburg.....	79
Abbildung 74: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Judenburg	80
Abbildung 75: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Judenburg	81
Abbildung 76: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Judenburg	81
Abbildung 77: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Judenburg.....	82
Abbildung 78: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Judenburg	82
Abbildung 79: Führerschein machen – Fahrzeugkategorie - Judenburg	83
Abbildung 80: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Judenburg.....	83
Abbildung 81: Nutzung technischer Medien für die Information - Judenburg	84
Abbildung 82: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Judenburg	84
Abbildung 83: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Mürzzuschlag	94
Abbildung 84: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Mürzzuschlag	94
Abbildung 85: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Mürzzuschlag.....	95
Abbildung 86: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Mürzzuschlag.....	95
Abbildung 87: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Mürzzuschlag.....	96
Abbildung 88: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Mürzzuschlag	97
Abbildung 89: Probleme, Ziele zu erreichen - Mürzzuschlag	97
Abbildung 90: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Mürzzuschlag.....	98
Abbildung 91: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Mürzzuschlag	99
Abbildung 92: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Mürzzuschlag	99
Abbildung 93: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Mürzzuschlag	100
Abbildung 94: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Mürzzuschlag.....	100
Abbildung 95: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Mürzzuschlag	101
Abbildung 96: Führerschein machen – Fahrzeugkategorie - Mürzzuschlag	101
Abbildung 97: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Mürzzuschlag	102
Abbildung 98: Nutzung technischer Medien für die Information - Mürzzuschlag	102

Abbildung 99: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Mürzzuschlag	103
Abbildung 100: Re-crafting practices	115
Abbildung 101: Replacing less sustainable practices with more sustainable alternatives ...	116
Abbildung 102: Change how practices interlock	116

1 Einleitung

Dieser Endbericht beschreibt die geleisteten Arbeiten und die Ergebnisse des Projektes „Die Mobilität Jugendlicher als Faktor der Standortqualität am Beispiel ausgewählter steirischer Bezirksstädte“.

Ziel dieser Arbeit war es zu erheben, welche Mobilitätsbedürfnisse Jugendliche und junge Erwachsene (SchülerInnen, StudentInnen, Lehrlinge) vor allem in den ländlich geprägten Regionen, aber auch in den industriell geprägten Zentren des obersteirischen Raums haben und wie es möglich ist, dieses mit nachhaltigen Angeboten, also vorrangig des Öffentlichen Verkehrs, aber auch darüber hinaus (z.B. Bike- oder Carsharing) zu befriedigen. Es sollte erarbeitet werden, welche Faktoren es sind, die für die Mobilität junger Erwachsener Relevanz haben und wie das Zusammenspiel dieser Faktoren zu neuen nachhaltigen Mobilitätsmustern führen kann. Die Zielgruppe „Jugendliche“ wird dafür in erster Linie in einem Alterssegment von 14 bis 18 Jahren definiert.

Forschungsfragen hierbei waren:

- Welche Mobilitätsangebote werden von den Jugendlichen genutzt bzw. welche würden sie gerne nutzen? Welche Faktoren sind dafür verantwortlich?
- Welche Mobilitätsbedürfnisse haben diese jungen Menschen und unterscheiden sich diese noch nach speziellen Zielgruppen? Wie wichtig sind dabei Führerscheinbesitz oder Besitz eines eigenen Autos?
- Welcher Mobilitätsanreize bedarf es, um diese jungen Menschen in ihren Heimatorten eine so attraktive Umgebung zu bieten, dass diese nicht in die großen Ballungszentren abwandern? Genügen informationstechnologisch basierte Angebote, um sie in ihren Heimatgemeinden zu halten?

Das Kapitel 2 beschreibt einen theoretischen Zugang zum Thema, skizziert das Modell der „Sozialen Praktiken“ in Zusammenhang mit Mobilität und stellt empirische Daten zum allgemeinen Mobilitätsverhalten in Österreich dar.

In Kapitel 3 werden die Ergebnisse der gesamten quantitativen Befragung der Jugendlichen beschrieben.

In Kapitel 4 folgen die Darstellung der Ergebnisse der quantitativen Erhebung differenziert nach den vier ausgewählten steirischen Städten Hartberg, Weiz, Judenburg und Mürzzuschlag sowie eine Beschreibung des Mobilitätsangebotes in diesen Städten. Ebenso werden in diesem Kapitel die Ergebnisse der ExpertInneninterviews in den Städten vorgestellt.

Kapitel 5 beinhaltet einen Vergleich zwischen den untersuchten Städten, ein Resümee und Schlussfolgerungen zu den erzielten Ergebnissen sowie Empfehlungen für die weitere Umsetzung des Themas „Jugend und nachhaltige Mobilität“.

Kapitel 6 und 7 beinhalten das Literaturverzeichnis und die verwendeten Erhebungsinstrumente.

2 Theoretischer Zugang und empirische Daten

2.1 Ausgangslage und theoretischer Zugang

Im Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ (Land Steiermark, 2008) liegt ein klarer Fokus auf einer Verkehrs- und Mobilitätsgestaltung im Sinne der Nachhaltigkeit in der gesamten Steiermark. Ein Mit- und Nebeneinander von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft ist für eine lebenswerte Steiermark durch unterschiedlichste Mobilitätsangebote notwendig.

Es können aber deutliche Unterschiede bzgl. der Mobilitätsangebote in den städtischen Groß- und Zentralräumen wie z.B. Graz oder Leoben im Vergleich zu peripheren Zentren oder Regionen (wie z.B. Hartberg, Fürstenfeld oder Liezen) festgestellt werden. Diese Regionen sind von Angeboten des Öffentlichen (Linien)Verkehrs oft abgekoppelt oder nicht mehr in der notwendigen Dichte und Qualität erfasst.

In eher ländlich geprägten Räumen (geringere Bevölkerungsdichte, disperse Siedlungsstrukturen, herausfordernde Versorgungsstrukturen, topographische Rahmenbedingungen etc.), aber auch in industriell orientierten, oft mit Abwanderungstendenzen konfrontierten Regionen sind klassische Öffentliche liniengebundene Verkehre teilweise inzwischen aufgelassen oder wirtschaftlich ineffizient.

Insbesondere sind daher in den nicht großstädtischen Gebieten Jugendliche von der Problematik betroffen, dass sie ohne eigenes Fahrzeug ihre Mobilitätsbedürfnisse nur sehr schwer ausleben können. Dies ist erst möglich, wenn sie ein Moped besitzen oder über einen A- oder B-Führerschein verfügen, der ihnen das Lenken eines Motorrads oder Autos erlaubt. Um ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können, müssen sie oft also auf eigene individualisierte motorisierte Mobilitätsmuster zurückgreifen. Damit nimmt die Abhängigkeit vom privaten Pkw in diesen Gegenden zu und die Motorisierungsrate steigt.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den werktäglichen Wegen hat sich in Österreich zwischen 1995 und 2005 von 51 auf 58% gesteigert (bmvit, 2012; Kubitzki, 2014). Bezogen auf die österreichweite Personenverkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer aller VerkehrsteilnehmerInnen pro Jahr) hatte das Auto im Jahr 2010 gar einen Anteil von 73% (bmvit, 2012). Der Öffentliche Verkehr machte hier 24% aus und dem Fuß- und Fahrradverkehr verblieben drei Prozent.

Diese Situation ist gesellschaftlich höchst herausfordernd, da damit oft ein Verlust an Know-how und Kompetenz der jungen Generation verloren geht, die noch in ihrem Heimatort ausgebildet wurden, dann aber z.B. in den Großraum Graz oder Wien abwandern und nicht mehr zurückkehren. Dies geht einher mit dem Verlust von sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur und einer Verödung dieser Orte und Städte.

Dabei spielen sicher auch etablierte Nutzungsmuster, Lebensstile und Präferenzen von VerbraucherInnen (z. B. Bequemlichkeit, Geschwindigkeit) eine Rolle. Dem Auto kommt also seine umfassende gesellschaftliche Einbettung zugute.

Dazu kommen kulturelle Werte und positive Diskurse rund um die „Freude am Fahren“ und das „Auto als Statussymbol“. Außerdem spielen hier auch die möglicherweise etablierten Meinungen von VerkehrsplanerInnen oder politischen EntscheidungsträgerInnen, die wirtschaftlichen Interessen unterliegt, eine entscheidende Rolle.

Gleichzeitig wird aber auch die Tendenz deutlich, dass junge Menschen immer öfter bereit sind, auf Führerschein und Auto zu verzichten und auf multimodale Mobilitätsangebote umzusteigen, da sie ihren Bedarf situationsgebundener anpassen (Lenz, 2013). Eine internationale Studie konnte zeigen, dass in einigen Industrieländern (z. B. Schweden, Norwegen, Großbritannien) der Anteil an jungen Führerschein-BesitzerInnen und jungen Menschen, die sich einen Pkw kaufen, zwischen 1983 und 2008 zurückgegangen ist (Sivak und Schoettle 2011). Dies lässt sich zum Einen auf sozioökonomische Veränderungen (Kubitzki, 2014) zurückführen, zum Anderen auf Entwicklungen in den Prioritäten junger Menschen (Davis et al., 2012; ifmo, 2011).

In Österreich gab es 2015 bei den 17-19-Jährigen weniger Führerschein-Neulinge als im Vorjahr. Laut Statistik Austria ist diese Zahl seit 2013, aber auch schon in den Jahren davor deutlich gesunken (2013: 66.319, 2014: 65.802, 2015: 52.825).

Dies kann mit verschiedenen Faktoren erklärt werden, z.B. mit einem erhöhten Umweltbewusstsein, einem verbesserten Angebot des Öffentlichen Verkehrs vor allem in Großstädten, wirtschaftlichen Aspekten (ein Auto muss leistbar sein) bis hin zu gesetzlichen Regelungen (strengere Führerscheinprüfungen) und technologischen Faktoren (die Nutzung sozialer Medien für Kommunikation anstelle persönlicher Zusammentreffen).

Veränderungen im Verkehrssystem haben z.B. durch die Förderung des Radverkehrs oder Online-Informationssysteme des Öffentlichen Verkehrs die Angebotsqualität bei den Alternativen zum Pkw gesteigert. Außerdem dürfte sich eben auch die zunehmende Durchdringung des Alltags mit IKT gerade auf die Mobilitätsmuster junger Menschen auswirken. Ein sehr leistungsfähiges Internet hat eine Vielfalt virtueller Kommunikationsformen befördert (Hopkins und Stephenson, 2014). Auch die Vermeidung von Fahrten durch die Nutzung von virtuellen Austauschmöglichkeiten wie sozialen Netzwerken („virtual mobilities“) ist denkbar.

Im Gegensatz zu früheren Typologieansätzen, die NutzerInnen relativ starr in fixe Typen hinsichtlich der Verkehrsnutzung einordneten, gehen neuere Ansätze dazu über, der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Menschen über verschiedene Verhaltensweisen verfügen, die sich je nach Anlass ändern können. Soziodemographische Merkmale sind nach wie vor wichtige Einflussgrößen, jedoch werden im Modell der Nutzungspraktiken verschiedene Bedürfnisse innerhalb von Nutzergruppen berücksichtigt.

Bei psychologischen Studien liegt der Fokus meist auf den Einstellungen und dem Verhalten von Individuen. Dabei werden Mobilitätsmuster meist als das Ergebnis eines Aggregats individueller Entscheidungen gesehen (z.B. Kaiser et al., 1999). Die Annahme, die psychologischen Untersuchungen dabei oft zugrunde liegt, ist,

dass Veränderungen in individuellen Einstellungen auch Veränderungen im Verhalten nach sich ziehen. Aus diesem Grund zielen Politikempfehlungen von PsychologInnen meist auf die Bereitstellung von Informationen und die Durchführung von Aufklärungskampagnen (z.B. Brög et al., 2002, Prillwitz und Barr, 2011).

Ein theoretischer Forschungsansatz, mit dem das Thema Mobilität im Allgemeinen, aber auch speziell das Thema „Mobilität und Jugendliche“ gut gefasst werden kann, ist der Zugang über „Soziale Praktiken“.

Soziale Praktiken beschreiben die geordneten, regelhaften Aspekte sozialer Aktivitäten, welche über Raum und Zeit stabil sind (Giddens, 1984). Dabei werden weder das Verhalten des einzelnen Individuums noch die Gesellschaft als Ganzes ins Zentrum der Aufmerksamkeit gestellt. Stattdessen werden Praktiken als Verhaltensweisen, als routinemäßige Durchführung von dem, was als „normal“ angesehen wird, definiert (Giddens, 1984; Shove, 2004). Zentral ist dabei einerseits die Materialität von Handlungsabläufen, ihre Verankerung in Körpern und Artefakten, und andererseits das praktische Wissen, das für ihre erfolgreiche und sinngebende Ausführung benötigt wird (Reckwitz, 2003).

Verschiedene AutorInnen haben mehr oder weniger stark variierende Stränge der Theorie sozialer Praktiken entwickelt (Reckwitz, 2003), wobei sich in der sozialwissenschaftlichen Technikforschung jener von Elizabeth Shove etabliert hat. Shove definiert soziale Praktiken als Konstellationen aus drei Elementen (vgl. Abbildung 1): meanings (symbolische Inhalte, Ideen und Bedeutungen), materials (Dinge, Technologien, physische Entitäten, Materialien) und competences (Kompetenzen, Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten) (u.a. Shove et al., 2012).

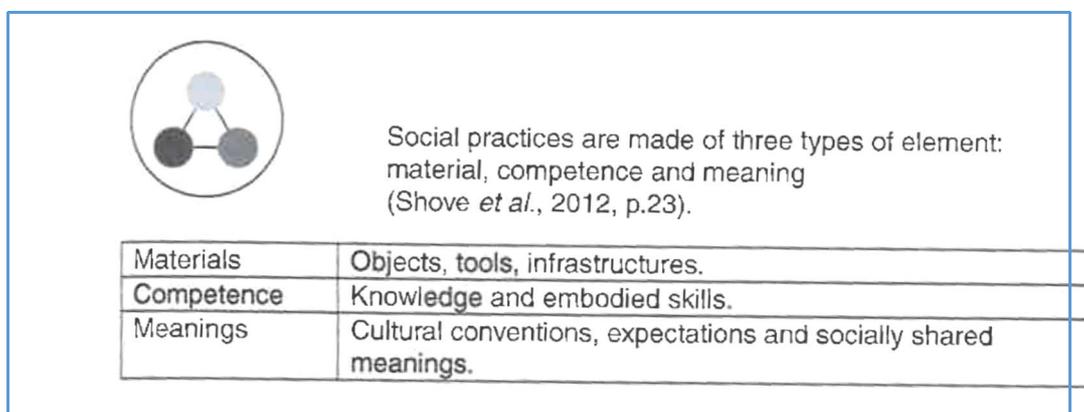


Abbildung 1: Elemente sozialer Praktiken

Jedes Mal, wenn eine Praktik ausgeführt wird, werden Elemente der drei Kategorien miteinander kombiniert und es ist nicht möglich, die Praktik auszuführen, bis alle erforderlichen Elemente vorhanden sind (Spurling & McMeekin 2015), wobei alle Elemente von PraktikerInnen durch wiederholte und regelmäßige Ausübung einer Tätigkeit zu einem Ganzen verwoben werden (Hargreaves, 2011). Soziale Praktiken sind somit wesentlich mehr als reine Tätigkeiten, da sie auch von geteil-

ten Bedeutungszuschreibungen gekennzeichnet sind und durch vorhandene Kompetenzen und materielle Infrastrukturen stabilisiert werden (Lounsbury & Crumley, 2007).

Jüngere Forschungsarbeiten zu Mobilität bekräftigen immer mehr, dass der singuläre Blick auf individuelles Verkehrsverhalten an sich zu kurz greifen. Mobilität wird immer mehr gesehen als ein Teil des alltäglichen Lebens, der einerseits über die bloße Aktivität der Fortbewegung, andererseits auch über den traditionellen, instrumentellen Blick hinausgeht (aus Schiefenbusch 2015, S. 50, vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

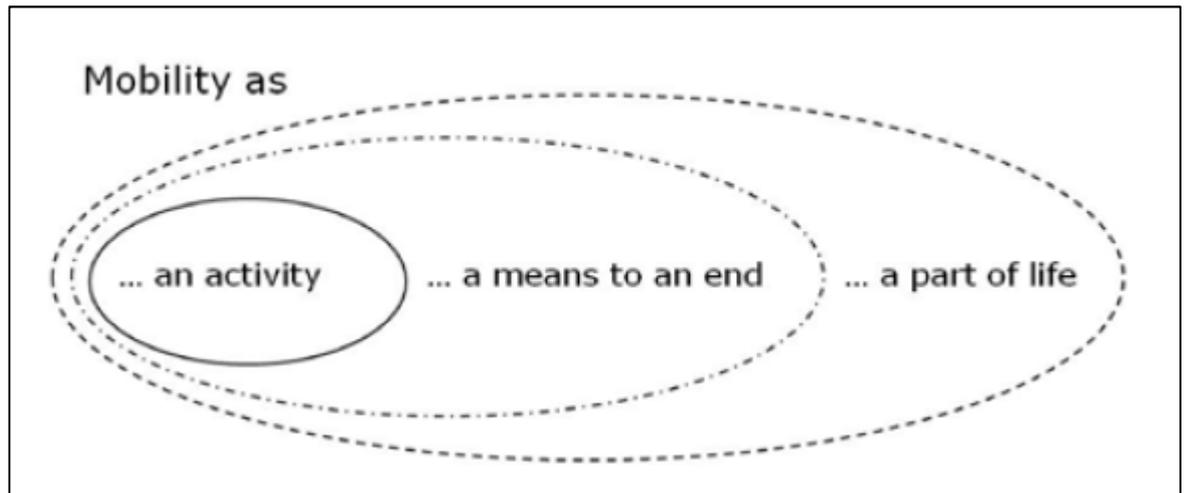


Abbildung 2: Dimensionen der Personenmobilität

Durch die Anwendung der Theorie sozialer Praktiken auf das Feld der Mobilität können Praktiken als ein Zusammenspiel einer Vielzahl an Faktoren gesehen werden. Das gleiche gilt auch für Alltagsmobilität im urbanen Kontext. So argumentieren Shove und Walker (2010), dass die Einführung der Londoner Citymaut als Intervention in alltägliche Mobilitätspraktiken von Millionen von Menschen verstanden werden muss. Das bedeutet, dass sich das Ergebnis dieser Intervention in dynamischer Weise daraus ergibt, wie betroffene Personen verschiedene Elementen (z.B. Autos, Fahrräder, Informationssysteme, zeitliche Abläufe) neu kombinieren und damit bisherige Mobilitätspraktiken modifizieren.

Andererseits weisen Nettleton und Green (2014) darauf hin, dass gerade der Zugang der sozialen Praktiken Aufschluss über die Veränderungsresistenz von Mobilitätsmustern gibt. Die Verankerung einer Tätigkeit (wie z.B. Autofahren) in kulturellen Bedeutungszuschreibungen, physisch-materiellen Voraussetzungen und Kompetenzen bedeutet auch, dass Neukonfigurationen dieser Elemente für die involvierten Akteure oft undenkbar oder nicht umsetzbar erscheinen.

So wird z.B. in ländlichen Gebieten die soziale Praktik „Auffahren“, die mit der Zuschreibung des Autos als Statussymbol oder als Verkehrsmittel, das bei anderen peers Bewunderung auslöst, der Möglichkeit, über ein eigenes Auto oder das Auto der Eltern zu verfügen und die Kompetenz, das Auto durch den Besitz eines Führerscheins lenken zu dürfen, verbunden ist, sehr schwer zu ändern sein.

Interessant ist nun für unser Anliegen, welche physischen Artefakte, Bedeutungszuschreibungen und Kompetenzen für die Mobilitätspraktiken junger Erwachsener relevant sind. Das umfasst etwa infrastrukturelle Voraussetzungen (ÖV-Anbindung, Radwege, etc.) sowie die mobilitätsbezogene materielle Kultur junger Erwachsener. Unter materieller Kultur verstehen wir dabei Verkehrsmittel (z.B. Moped, Auto, Fahrrad), aber auch IKT Technologien und damit einhergehende Nutzungsformen (z.B. Smartphones, Mobilitäts-Apps, etc.). Wichtig ist aber auch noch die Frage, welche Formen von Mobilität als „normal“ gelten. Wir werden auf dieses Thema und das Thema der Sozialen Praktiken im Schlusskapitel zurückkommen.

Bevor wir uns die Ergebnisse der eigenen Befragung ansehen, wollen wir nach dieser theoretischen Erörterung noch einen Blick auf das Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen werfen, um auch einen Vergleich mit unseren Befragungsergebnissen zu haben.

2.2 Mobilität in Österreich

Die Studie „Österreich unterwegs“ 2013/2014 des BMVIT bietet einige interessante empirische Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen. Es ist die erste Mobilitätserhebung in Österreich seit 1995. Sie wurde im Zeitraum September bis Oktober 2013 bis Oktober 2014 durchgeführt. An der Befragung beteiligten sich ca. 17.000 Haushalte und damit ca. 38.000 Personen.

In Österreich wird im Durchschnitt an Werktagen fast jeder zweite Weg mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als LenkerIn zurückgelegt, weitere 12% als MitfahrerIn. Der Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt bei 18%, mit dem Fahrrad werden 7% der Wege zurückgelegt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) beträgt an Werktagen rund 17%.

Am Wochenende, insbesondere an Sonn- und Feiertagen, zeigt sich ein anderes Bild. Dort werden mehr Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, allerdings mit einem wesentlich höheren Besetzungsgrad und damit einem geringeren Anteil an MIV-LenkerInnen, zurückgelegt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs fällt beim sonntäglichen, vorwiegend freizeitbedingten, Verkehr auf unter 10% (BMVIT 2016, S. II).

Wege zur oder von der Arbeit werden sehr selten zu Fuß zurückgelegt, während die Anteile des MIV (bei sehr niedrigem Besetzungsgrad) und des ÖV sehr hoch sind. Beim Ausbildungsverkehr dominiert dagegen der ÖV, der für fast die Hälfte dieser Wege genutzt wird.

Bei Begleitwegen (Bringen und Holen von Personen) dominiert der MIV, darüber hinaus weist dieser Zweck die geringsten Anteile beim Radverkehr und beim ÖV auf.

Einkaufswegen werden dagegen häufig zu Fuß und auch mit dem Fahrrad zurückgelegt, selten aber mit dem ÖV.

Private Erledigungen weisen einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Mitfahrenden im MIV auf, am größten ist dieser bei den reinen Freizeitwegen. Diese haben (nach den Ausbildungswegen) den geringsten Anteil an MIV-Wegen als LenkerIn, welche jedoch einen hohen Besetzungsgrad aufweisen. Die Anteile der Fuß- und Radwege sind bei den Freizeitwegen am größten, während der Anteil der Wege mit dem Öffentlichen Verkehr hier relativ gering ist (BMVIT 2016, S. III).

Unterschieden nach Geschlechtern ist bzgl. des Führerscheinbesitzes in der Erhebung festgestellt worden, dass Männer zwar nach wie vor deutlich häufiger einen Führerschein besitzen, der Anstieg in der Führerscheinbesitzquote im Vergleichszeitraum 1995 bis 2013/14 allerdings fast ausschließlich auf die Frauen zurückzuführen ist. Auch hier fand eine deutliche Angleichung zwischen den Geschlechtern statt (BMVIT 2016, S. 38).

Unterschieden nach Altersklassen ist ersichtlich, dass der Anstieg beim Führerscheinbesitz alleine auf die älteren Personen beginnend ab 45 Jahren und besonders stark auf die ab 65-Jährigen zurückzuführen ist. Hier ist dieser Anteil um fast 70% gestiegen.

Darin spiegelt sich ein Alterskohorten-Effekt der letzten zwei Jahrzehnte wider. Das heißt, dass jene Personen, die in der Jugend einen Führerschein erworben haben, diesen bis ins hohe Alter behalten. Interessant ist darüber hinaus der Rückgang der Führerscheinbesitzquoten bei den Personen bis 24 Jahre. Das deutet darauf hin, dass der Führerschein immer häufiger nicht mehr gleich mit 17 (bzw. 18) Jahren, sondern erst etwas später gemacht wird (BMVIT 2016, S. 40).

Österreichweit ist der Anteil jener Personen, die keinen Pkw zur Verfügung haben, seit dem Jahr 1995 um rund ein Viertel auf 24% gesunken, wobei auch hier die stärkste Veränderung außerhalb der Städte stattgefunden hat. In Wien ist dieser Anteil nur leicht zurückgegangen.

Auffällig ist aber die Verschiebung der Anteile zwischen jederzeitiger und teilweiser Verfügbarkeit eines Pkw. Der Anteil der Personen, die jederzeit einen Pkw zur Verfügung haben, hat sich im genannten Zeitraum mehr als verdoppelt. Selbst in Wien kam es zu einem Anstieg um mehr als 50% des Ausgangswertes. Neben der höheren Anzahl an Fahrzeugen pro Haushalt und den geringeren Haushaltsgrößen kann dafür – speziell in Wien – auch ein unterschiedliches NutzerInnenverhalten verantwortlich sein. Der Pkw bleibt beispielsweise im städtischen Bereich öfter im Wohnbereich anstatt tagsüber ungenutzt beim Arbeitsort eines Haushaltsmitgliedes und steht somit den anderen Haushaltsmitgliedern heute häufiger für andere Zwecke zur Verfügung (BMVIT 2016, S. 41).

Der Anteil an Personen, die über eine Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr verfügen, ist seit 1995 von 13% auf 22% gestiegen. Dieser Anstieg zieht sich durch alle Bezirke durch, wobei der Anteil an ÖV-ZeitkartenbesitzerInnen erwartungsgemäß in den peripheren Bezirken mit 11% am geringsten ist (BMVIT 2016, S. 43).

Ungefähr zwei Drittel der Bevölkerung (ab 6 Jahren) verfügt über ein eigenes Fahrrad. Hier zeigen sich außerhalb Wiens nur geringe Unterschiede zwischen den

Gemeinden und ein deutlich niedrigerer Anteil an Fahrrad-BesitzerInnen in Wien (BMVIT 2016, S. 45).

2.3 Mögliche Mobilitätsformen für Jugendliche

Es gibt für Jugendliche in Österreich und der Steiermark mehrere Möglichkeiten, individuell mobil zu sein. Da diese für die weitere Betrachtung von Interesse sind, sollen sie hier kurz dargestellt werden. Neben Radfahren, zu-Fuß-Gehen und Mitfahren sind für Jugendliche besonders interessant: die Nutzung des Top-Tickets, der Erwerb eines Mopedausweises („Mopedführerschein“) und der Erwerb eines L17-Führerscheins.

2.3.1 Das Top-Ticket¹

Das Top-Ticket ist eine uneingeschränkte Jahres-Netzkarte für alle Verbundlinien innerhalb der Steiermark sowie von/nach Tamsweg. Damit können alle Nah- und Fernverkehrszüge, alle Regionalbusse und alle städtischen Verkehrsmittel benutzt werden. Der Gesamtpreis inkl. Selbstbehalt beträgt Euro 106,00. Das Top-Ticket erhalten alle SchülerInnen und Lehrlinge bis zum Ende jenes Monats, in dem sie das 24. Lebensjahr vollenden. Weiters muss für sie die österreichische Familienbeihilfe bezogen werden. Der Hauptwohnsitz oder die Schule/Lehrstelle muss in der Steiermark liegen.

Das Top-Ticket gibt es für alle SchülerInnen und Lehrlinge, auch wenn sie weniger als drei bzw. vier Mal pro Woche zur Ausbildungsstelle fahren. Das Top-Ticket gilt jeweils von 1. September bis 30. September des Folgejahres an allen Tagen der Woche – also von Montag bis Sonntag und auch in den Sommerferien. Das Top-Ticket gilt nicht für StudentInnen.

2.3.2 Der Mopedführerschein²

Ein Moped darf man ab 15 Jahren mit einem Mopedausweis und der Zustimmung der Erziehungsberechtigten fahren. Die Mopedausbildung kann bereits sechs Monate vor dem 15. Geburtstag beginnen, jedoch wird der Mopedausweis frühestens zum 15. Geburtstag ausgestellt.

Um den Ausweis (umgangssprachlich auch oft als Mopedführerschein bezeichnet) zu erhalten, muss man folgende Ausbildung machen:

- Theoriekurs über 6 Unterrichtseinheiten
- Praxiskurs über 8 Unterrichtseinheiten (davon mind. 2 im Verkehr und 6 am Übungsplatz)

¹ Vgl. <https://www.verbundlinie.at/schuelerlehrlinge/tickets/top-ticket>, aufgerufen am 14.11.2017

² Vgl. <https://www.fahrschulen.or.at/fuehrerschein/mopedausweis.html>, aufgerufen am 14.11.2017

Das Erlernte aus dem Theoriekurs wird mittels einer Prüfung bei einem Automobilclub oder bei einer Fahrschule überprüft (= Mopedprüfung).

Voraussetzungen für einen Mopedausweis sind also:

- Absolvierung des Theorie- und Praxiskurses
- Ablegung der Mopedprüfung (Theoriefragen)
- ausreichende Fahrzeugbeherrschung
- Einwilligung eines Erziehungsberechtigten (für 15-Jährige)
- Mindestalter von 15 Jahren

2.3.3 Der L17-Führerschein³

Wer schon vor 18 mit Autos fahren möchte, kann die L17-Ausbildung (B-Führerschein mit 17 Jahren, ("vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B")) absolvieren. Die Ausbildung in der Fahrschule kann in diesem Fall bereits mit 15,5 Jahren begonnen werden, der Führerschein kann (frühestens) mit 17 Jahren ausgestellt werden.

L17-Ausbildungsfahrten können als ein Teil der Führerscheinausbildung mit einer berechtigten Begleitperson (z.B. Eltern, Verwandte, Freundinnen/Freunde) im privaten Rahmen durchgeführt werden. Die übrige Ausbildung ist verpflichtend in einer Fahrschule zu absolvieren.

Für die L17-Ausbildung gibt es außer dem Mindestalter für das Ablegen der praktischen Fahrprüfung (17 Jahre) und den Beginn mit der Ausbildung in der Fahrschule (15,5 Jahre) keine Altersbeschränkung. Es gibt auch keine Beschränkung, dass die Ausbildungsfahrten nur auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten durchgeführt werden dürfen. Es darf jedoch nur innerhalb Österreichs gefahren werden.

Die L17-Lenkberechtigung ist zwei Jahre lang, aber jedenfalls bis zum 21. Geburtstag ein Probeführerschein. Innerhalb des ersten Jahres nach Erteilung der Lenkberechtigung muss die Mehrphasenausbildung absolviert werden.

Jeder neue Führerschein (alle Führerscheinklassen, außer Klasse AM und Klasse F) ist in den ersten drei Jahren ein Probeführerschein. Bei L17 und Klasse A1 dauert die Probezeit jedenfalls bis zum 21. Geburtstag.

Innerhalb der Probezeit gilt eine Alkoholgrenze von 0,1 Promille (statt 0,5 Promille). Wird innerhalb der Probezeit gegen die 0,1-Promille-Grenze verstoßen oder ein sonstiges schweres Verkehrsstraftat (z.B. Fahrerflucht, Handybenutzung am Steuer, Vorrangverletzung, höhere Geschwindigkeitsübertretung etc.) begangen, ist von der Behörde eine Nachschulung anzuordnen.

³ Vgl. <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.0401101.html>, aufgerufen am 14.11.2017

3 Ergebnisse der gesamten Befragung

3.1 Gesamtergebnis der quantitativen Befragung

3.1.1 Einleitung

Um einen Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse der Jugendlichen in den ausgewählten vier Bezirksstädten Hartberg, Judenburg, Mürzzuschlag und Weiz zu bekommen, wurde in diesen Städten in der Ost- und Obersteiermark eine quantitative Befragung der Zielgruppe durchgeführt. Diese vier Städte wurden einerseits ausgewählt, weil sie für die Zwecke und den Hintergrund der Aufgabenstellung gut geeignet zu sein scheinen (keine Großstädte, aber doch größere Zentren der jeweiligen Region, unterschiedliches Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten, mehrere Schulen und Unternehmen in der Stadt oder im Umfeld) und andererseits, um eine Differenzierung zwischen zwei eher ländlich geprägten und zwei industriell geprägten Gemeinden erreichen zu können.

Für die Befragung wurde ein Fragebogen verwendet, in dem die Mobilitätsgewohnheiten und –praktiken der Jugendlichen, die Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten, die Verwendung von Informationstechnologien für die Nutzung von Mobilitätsangeboten sowie die Bedürfnisse und Wünsche der jungen Erwachsenen erhoben wurden. Der Fragebogen wurde einerseits online gestellt, um ein Ausfüllen über das Internet zu ermöglichen und andererseits in Kooperation mit Schulen, Unternehmen, die Lehrlinge ausbilden und Jugendzentren an die Jugendlichen verteilt. Der Fragebogen befindet sich im Anhang (Kapitel 7).

Über diese beiden Schienen konnten insgesamt 710 auswertbare Fragebögen erreicht werden, 320 davon wurden online ausgefüllt, 390 davon wurden schriftlich ausgefüllt und mussten für die Auswertung zusätzlich händisch in das Auswertungsprogramm eingegeben werden. Die Auswertung der Befragung wurde mit dem Statistikpaket SPSS durchgeführt. Die erreichte Anzahl von 710 Fragebögen übertraf die Erwartung bei weitem (400 Fragebögen, ca. 100 pro Stadt, waren die Erwartung), führte aber auch zu einem großen Mehraufwand in der Dateneingabe und –auswertung. Aus diesem Grund – und auch, weil die Ergebnisse der quantitativen Befragung schon sehr gut sind - wurde auf eine weitere qualitative Befragung der Jugendlichen verzichtet.

Es wurden insgesamt 16 Schulen in den ausgewählten Städten angeschrieben, 20 Unternehmen und vier Jugendzentren. Diese Institutionen wurden zuerst per mail über die Befragung informiert, und dann telefonisch ihre Bereitschaft erfragt, teilzunehmen. Schlussendlich beteiligten sich insgesamt alle 16 Schulen an der Befragung, vier Jugendzentren, aber leider nur sechs Unternehmen. Daher haben sich leider auch nur 22 Lehrlinge an der Befragung beteiligt, was für eine eigene statistische Auswertung zu wenig ist.

Ebenso wurden die wichtigsten öffentlichen Mobilitätsangebote in den untersuchten Gemeinden recherchiert, um diese mit den Befragungsergebnissen in Beziehung setzen zu können.

Um die Ergebnisse der quantitativen Befragung noch zu verfeinern und zu vertiefen und aus einer anderen Perspektive zu ergänzen, wurden mit ausgewählten ExpertInnen und

Stakeholdern in den vier Gemeinden qualitative Interviews durchgeführt, um deren Sichtweise des Themas kennenzulernen. Hier konnten insgesamt 16 ExpertInnen interviewt werden. Die Ergebnisse dieser Interviews sind in den jeweiligen Kapiteln zu den einzelnen Bezirksstädten dargestellt. Die einzelnen Interviewpassagen sind den Interviewten nicht zugeordnet, da dies der Wunsch von einigen InterviewpartnerInnen war. Der Interviewleitfaden befindet sich im Anhang (Kapitel 7).

3.1.2 Ergebnisse der Gesamtbefragung

Insgesamt wurden 710 Fragebögen retourniert. Es herrscht eine ungefähre Gleichverteilung zwischen den vier Städten, aus Müzzuschlag 29%, aus Hartberg, ca. 26%, aus Weiz ca. 25% und aus Judenburg ca. 20% (vgl. Abbildung 3).

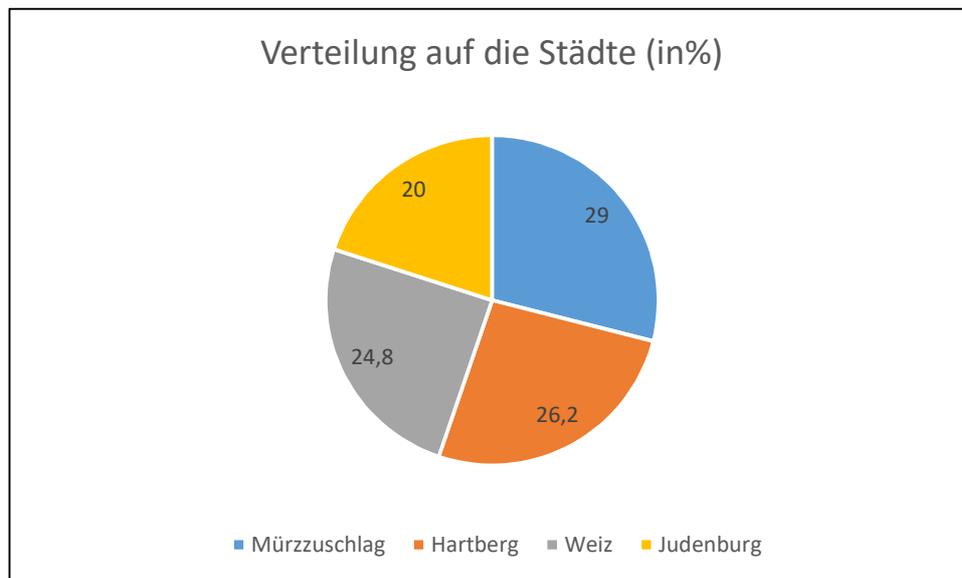


Abbildung 3: Verteilung auf die Städte

Was die Aufteilung zwischen SchülerInnen und Lehrlingen betrifft, ergibt sich hier ein großes Übergewicht zugunsten der Schulen. Insgesamt haben 688 SchülerInnen den Fragebogen ausgefüllt, aber leider nur 22 Lehrlinge.

Die Geschlechtsverteilung zeigt einen Überhang an weiblichen BefragungsteilnehmerInnen (ca. 63%) und einige geringere Anzahl an männlichen TeilnehmerInnen (ca. 27%) (vgl. Abbildung 4).

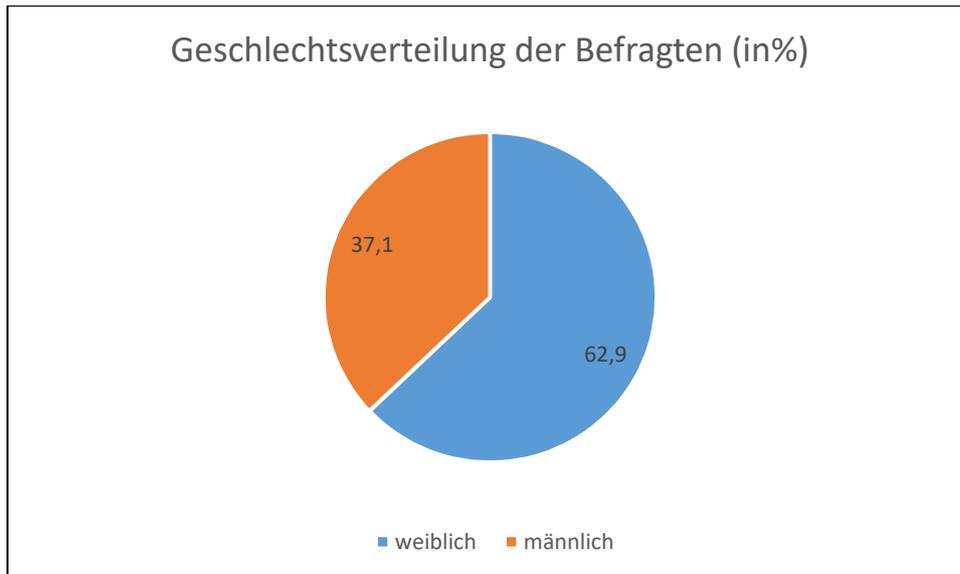


Abbildung 4: Geschlechtsverteilung der Befragten

Von der Altersverteilung her überwiegen die 14- bis 16-Jährigen, sie machen zusammen ca. 70% der Befragten aus, die 17- bis 20-Jährigen ca. 30% (vgl. Abbildung 5).

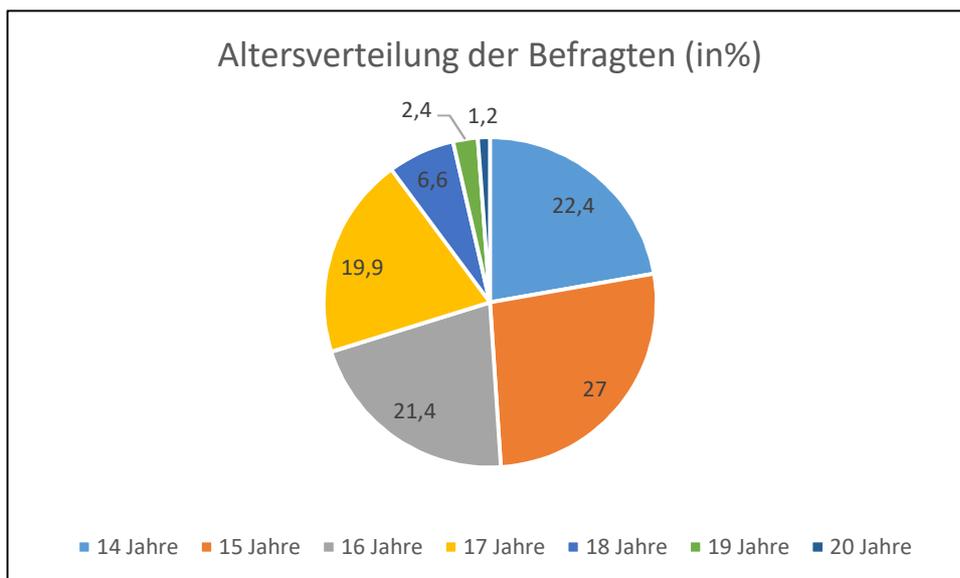


Abbildung 5: Altersverteilung der Befragten

3.1.2.1 Wege zur Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit

Mit welchem Verkehrsmittel legen die Jugendlichen ihre Wege zur Schule bzw. zur Ausbildung zurück? Dies hängt natürlich davon ab, wie weit die Jugendlichen von ihrer Schul- oder Ausbildungsstätte entfernt wohnen, dies kann je nach Jahreszeit auch unterschiedlich sein. Daher zuerst eine Darstellung für den Winter – es zeigt sich, dass der Großteil der Jugendlichen mit Bahn oder Bus (72%), weiters als MitfahrerInnen (ca. 24%) oder zu Fuß (ca. 20%) diesen Weg zurücklegt (vgl. Abbildung 6, Mehrfachnennungen waren möglich).

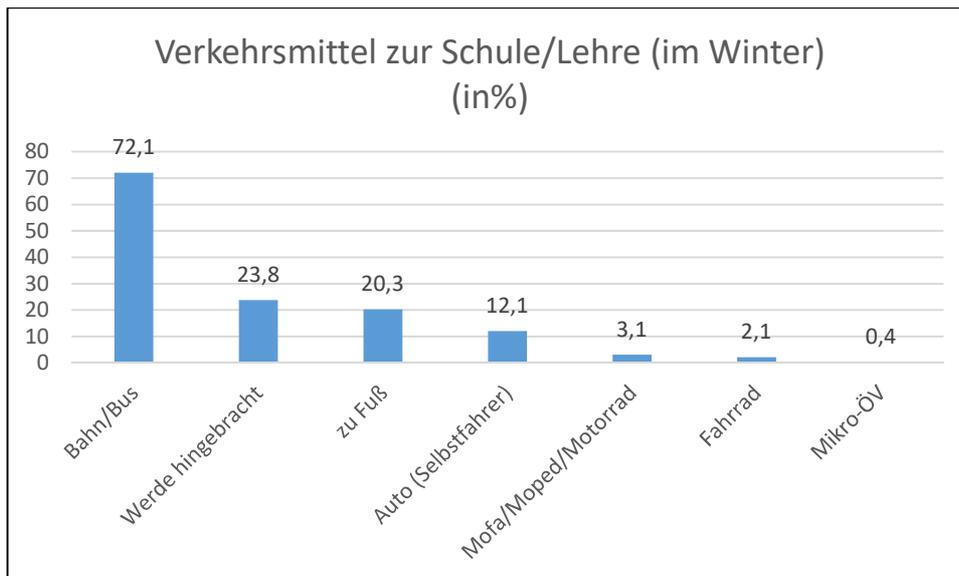


Abbildung 6: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter)

Die Verteilung im Sommer sieht sehr ähnlich aus, erwartungsgemäß erhöhen sich die Anteile für Fahrrad und Mofa, Moped und Motorrad (vgl. Abbildung 7, Mehrfachnennungen waren möglich).

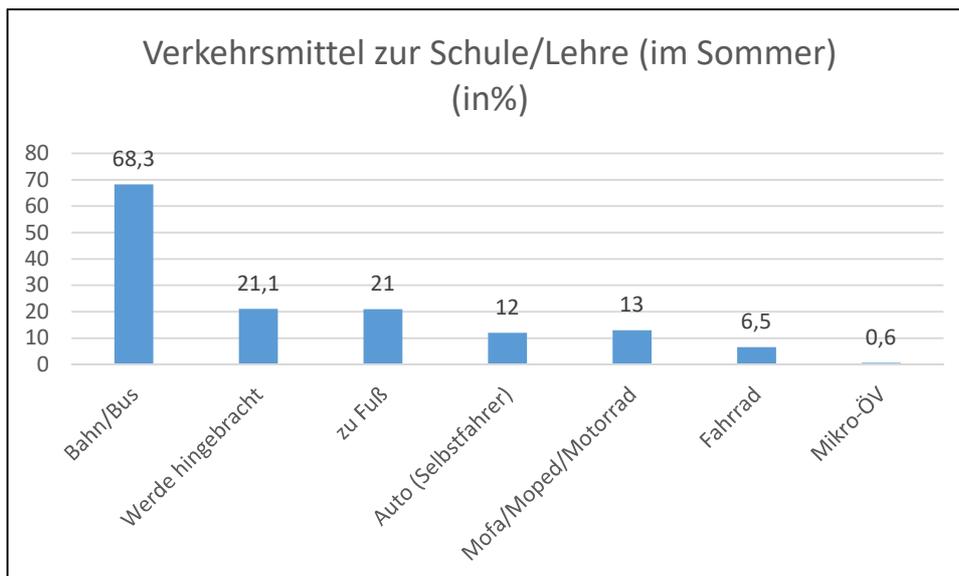


Abbildung 7: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer)

Wie lange benötigen die Jugendlichen für ihren Schulweg? Auch hier wurde wieder nach Jahreszeit differenziert – im Winter sind es für über die Hälfte der Befragten zwischen 15 und 45 Minuten (vgl. Abbildung 8).

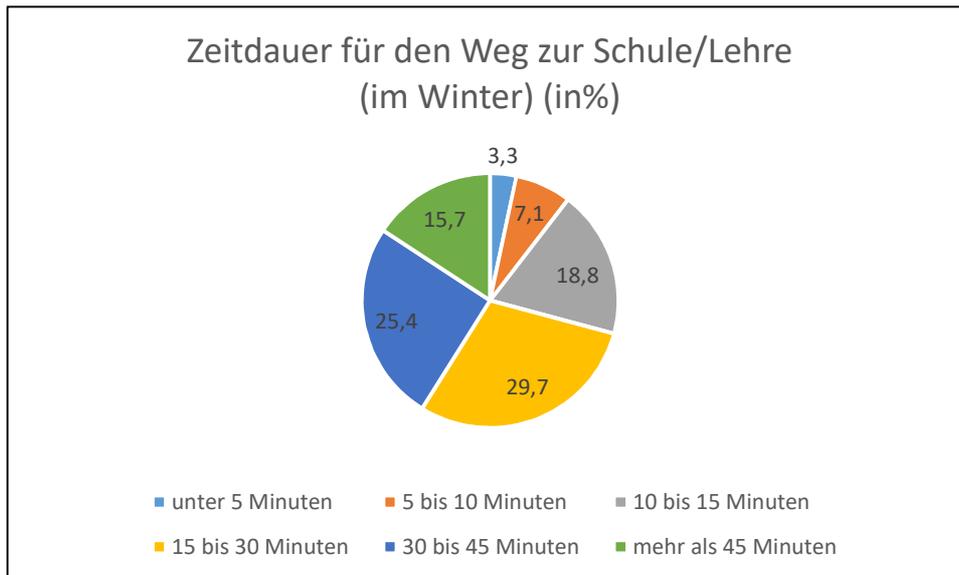


Abbildung 8: Zeitdauer für den Weg zur Schule/Lehre (im Winter)

Im Sommer vermindert sich die Wegdauer durch die Möglichkeit der Nutzung des Fahrrades oder des Motorrades doch um einiges (vgl. Abbildung 9).

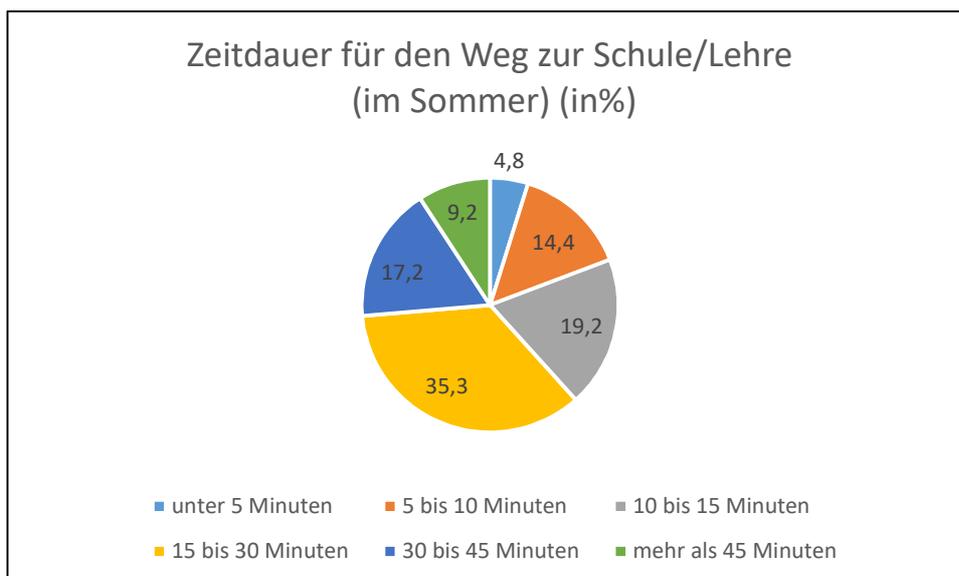


Abbildung 9: Zeitdauer für den Weg zur Schule/Lehre (im Sommer)

Die Verbindungsmöglichkeiten für den Weg zur Schule bzw. zur Ausbildungsstätte dürften prinzipiell recht gut sein – so müssen fast drei Viertel der Jugendlichen überhaupt nicht umsteigen, ca. 20% nur einmal (vgl. Abbildung 10).

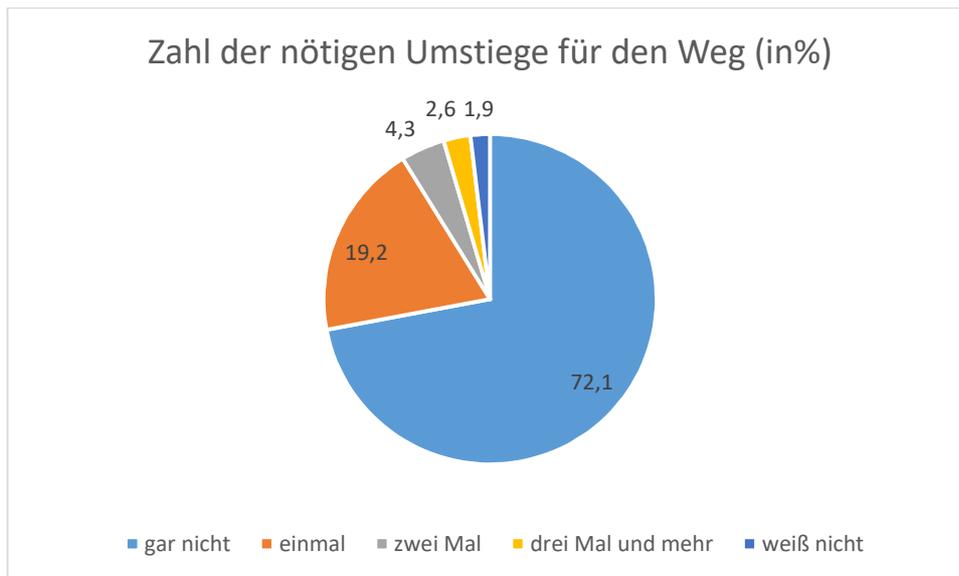


Abbildung 10: Zahl der nötigen Umstiege für den Weg

Wie weit ist eine öffentliche Haltestelle vom Wohnort der Jugendlichen entfernt? Für über der Hälfte der Jugendlichen ist eine Haltestelle unter fünf Gehminuten erreichbar, für fast drei Viertel unter acht Minuten (vgl. Abbildung 11).

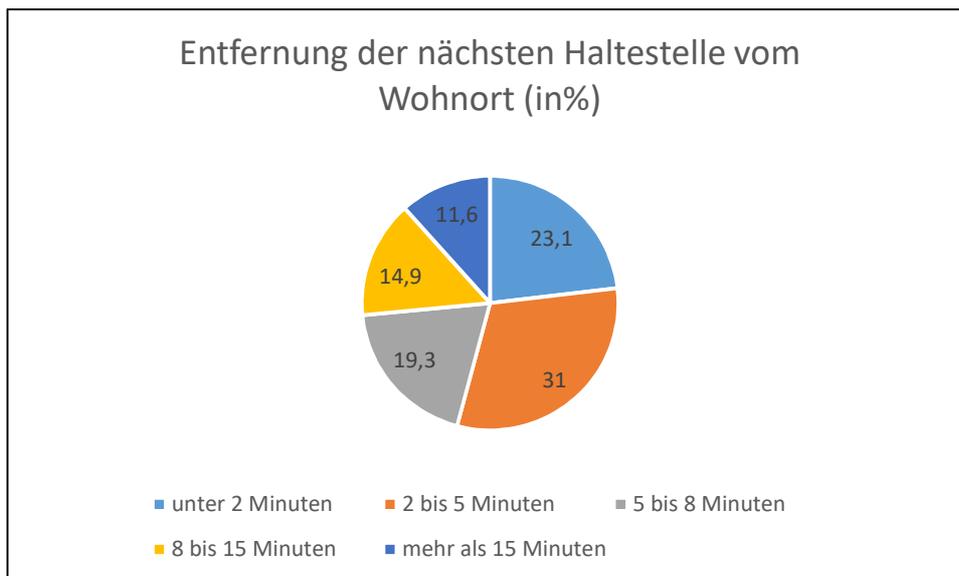


Abbildung 11: Entfernung der nächsten Haltestelle vom Wohnort

Bei der Entfernung der nächsten öffentlichen Haltestelle vom Schulort bzw. Ausbildungsort verhält es sich ähnlich – auch hier haben über 50% eine Haltestelle innerhalb von fünf Gehminuten zur Verfügung, ein Viertel innerhalb von acht Gehminuten (vgl. Abbildung 12).

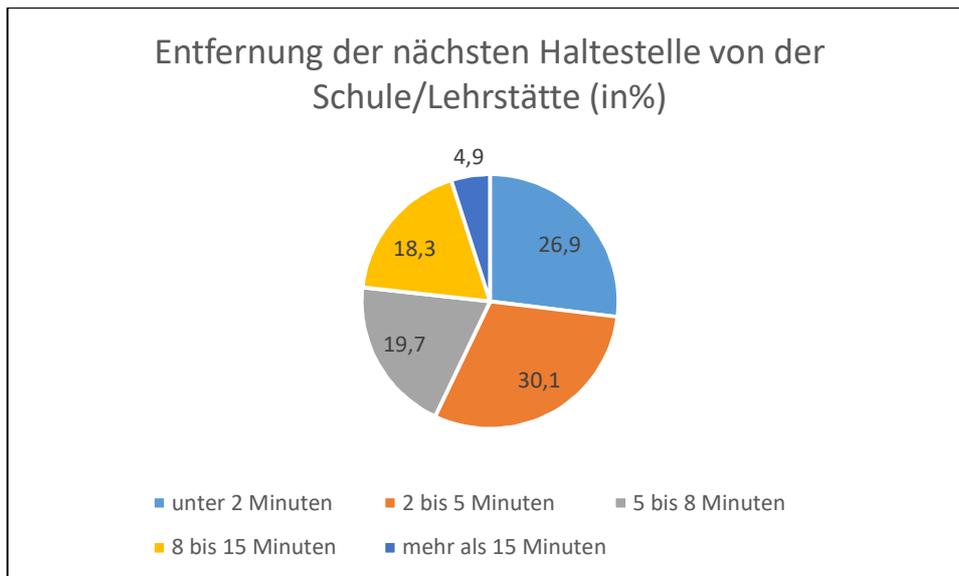


Abbildung 12: Entfernung der nächsten Haltestelle von der Schule/Lehrstätte

Als letztes Thema zu diesem Themenblock wurden die Jugendlichen gefragt, welche Verbesserungen im Mobilitätssystem ihnen für ihren Weg zur Schule bzw. Berufsstätte am wichtigsten wären. Hier zeigt sich, dass sich die Jugendlichen zu mehr als drei Viertel schnellere öffentliche Verkehrsmittel wünschen, zu drei Viertel kürzere Intervalle bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu fast 70% bequemere öffentliche Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 13).

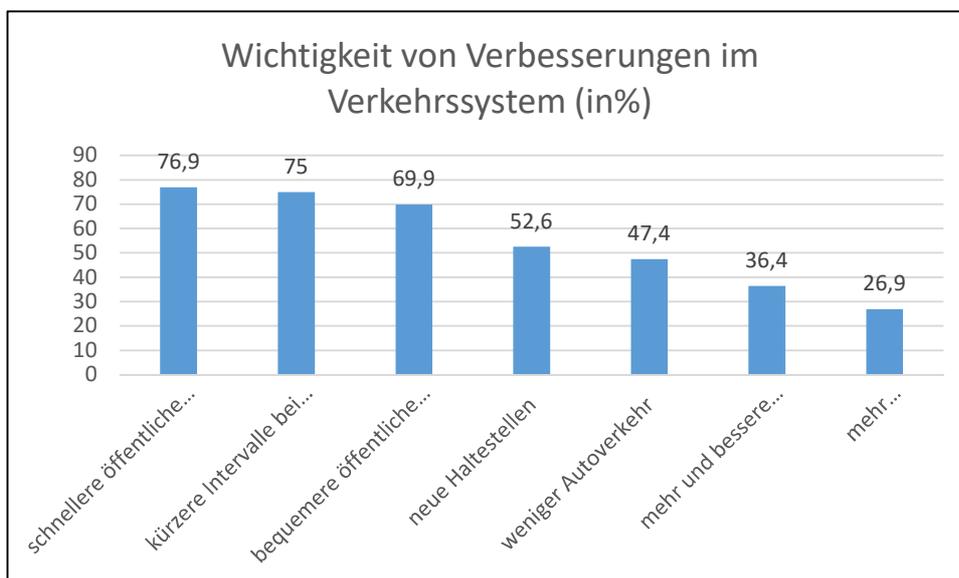


Abbildung 13: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem

3.1.2.2 Wege in der Freizeit

Wie legen die Jugendlichen in den vier ausgewählten Bezirksstädten ihre Wege in der Freizeit zurück? Hier wurde im Fragebogen differenziert zwischen den Themen Einkaufen, Freunde und Bekannte treffen, sportliche Aktivitäten, abendlicher Treff, Ausflüge am Wochenende, Besuch von Veranstaltungen und überhaupt das Erreichen anderer Orte.

Beim Einkauf wird der Großteil der Jugendlichen mitgenommen, was naheliegend ist – sie fahren wohl meist mit den Eltern mit, sind aber zu fast einem Viertel dabei auch zu Fuß unterwegs (vgl. Abbildung 14).

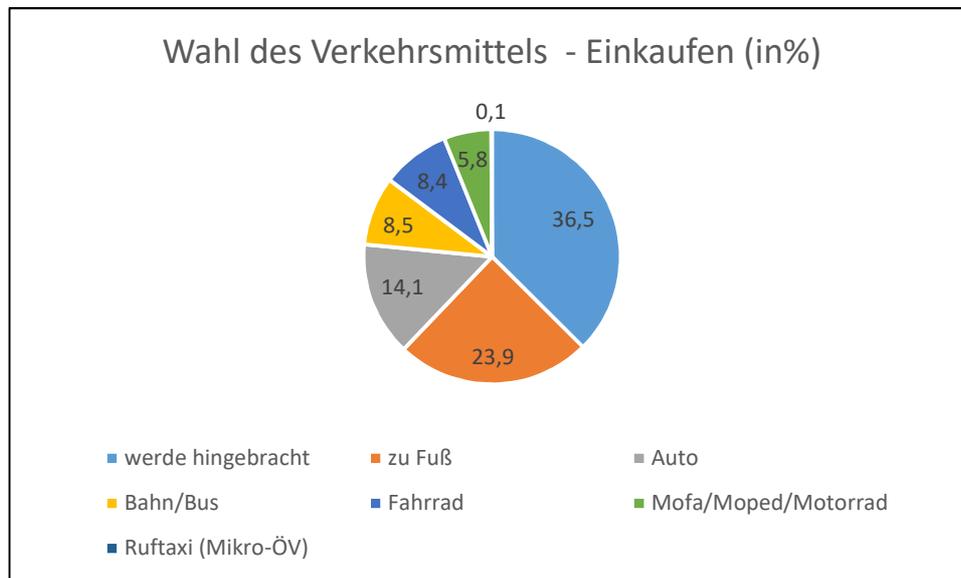


Abbildung 14: Wahl des Verkehrsmittels - Einkaufen

Beim Treffen mit Freunden oder Bekannten ist es ähnlich – zu ca. 30% werden die Jugendlichen gebracht, zu ca. 17% gehen sie zu Fuß, die anderen Verkehrsmittel sind ungefähr gleichverteilt (vgl. Abbildung 15).

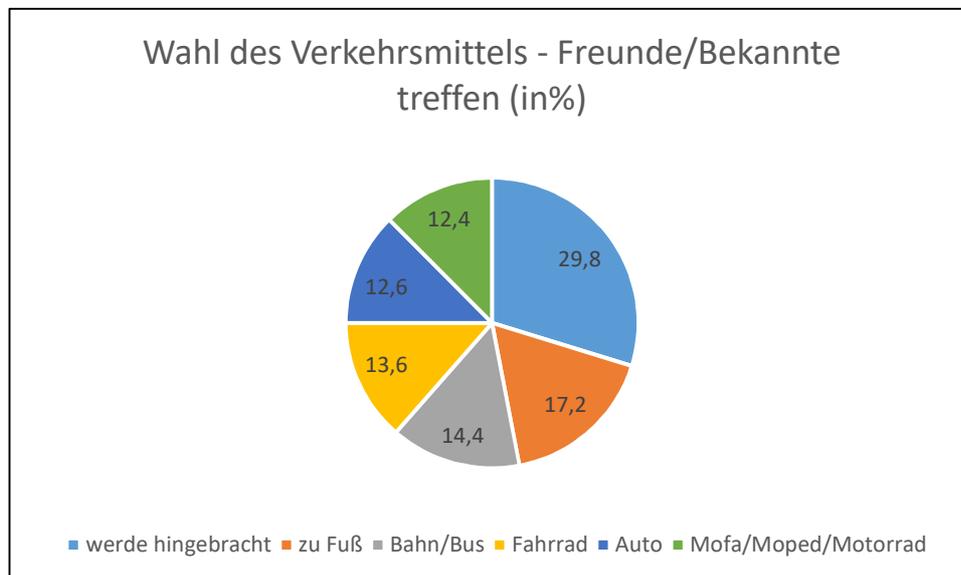


Abbildung 15: Wahl des Verkehrsmittels – Freunde/Bekannte treffen

Bei den sportlichen Aktivitäten dreht sich die Wahl des Verkehrsmittels um – hier gehen ca. 35% zu Fuß, ca. 21% werden hinggebracht. Ca. 18% fahren mit dem Fahrrad (vgl. Abbildung 16).

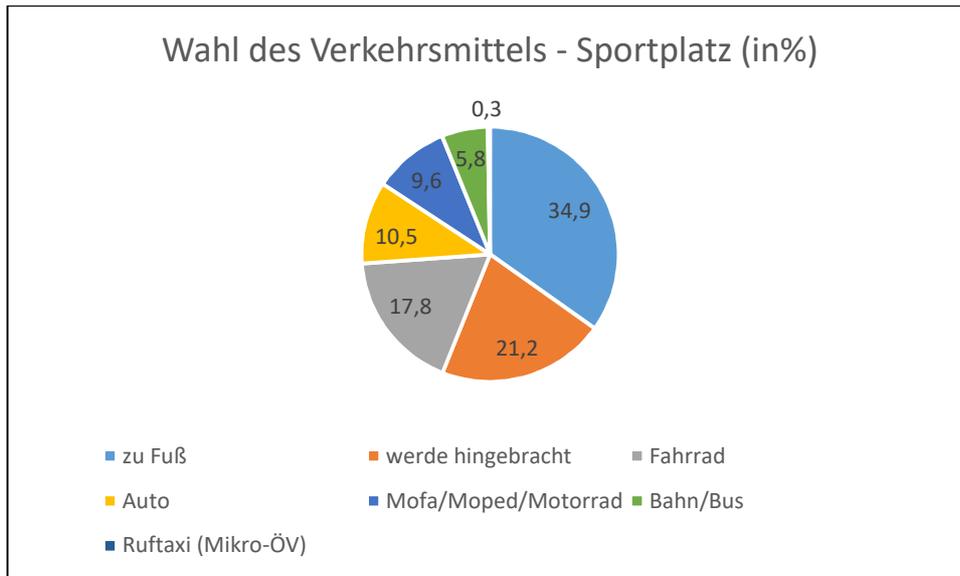


Abbildung 16: Wahl des Verkehrsmittels - Sportplatz

Bei abendlichen Aktivitäten liegt wiederum das Gebraucht werden mir ca. 45% voran, 18% gehen zu Fuß (vgl. Abbildung 17).

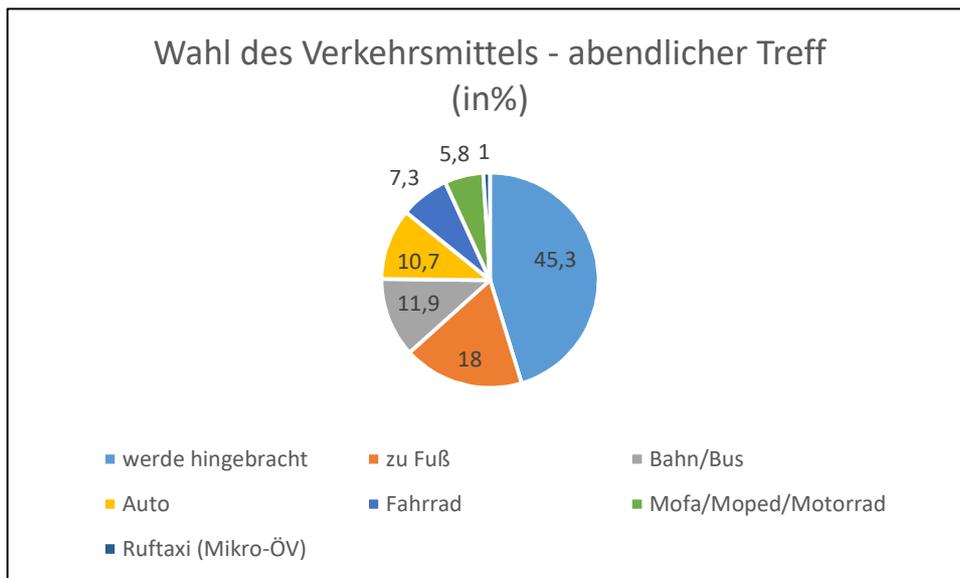


Abbildung 17: Wahl des Verkehrsmittels – abendlicher Treff

Beim Ausflug am Wochenende wird der Großteil der Jugendlichen mitgenommen – auch naheliegend, hier sind sie wohl meist mit den Eltern unterwegs (vgl. Abbildung 18).

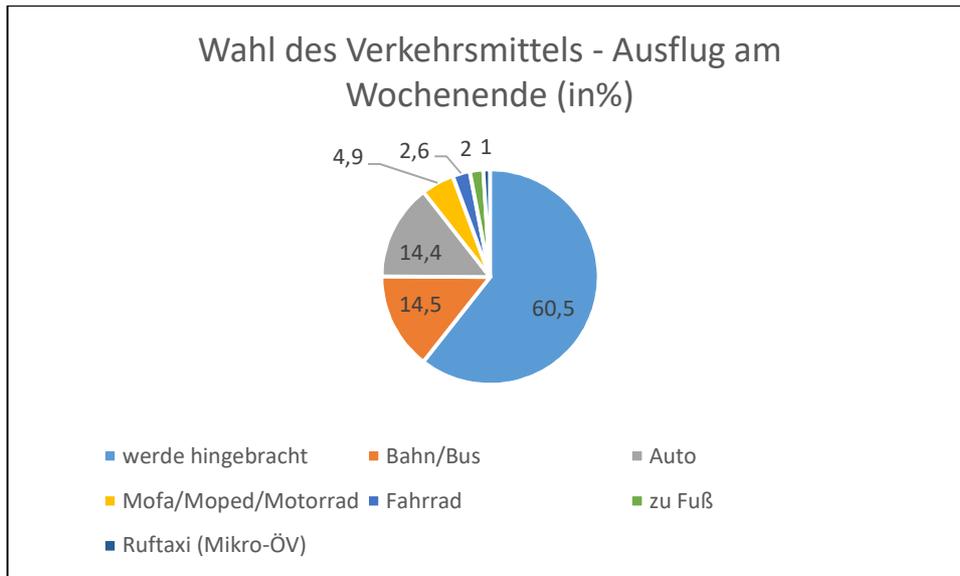


Abbildung 18: Wahl des Verkehrsmittels – Ausflug am Wochenende

Beim Besuch von Veranstaltungen oder Konzerten wird wiederum ein Großteil der Jugendlichen hingebacht, nämlich zwei Drittel (vgl. Abbildung 19).

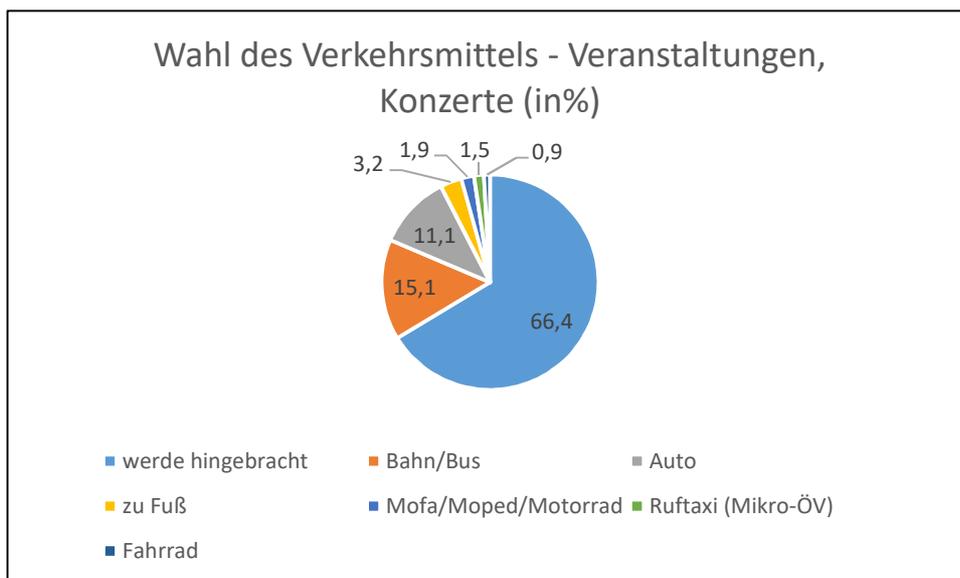


Abbildung 19: Wahl des Verkehrsmittels – Veranstaltungen, Konzerte

Als letztes ging es noch darum, wie die Jugendlichen überhaupt zu Orten in der näheren Umgebung kommen – hier spielt auch das Gebrecht werden zu einem guten Drittel die wichtigste Rolle, aber auch das Zu Fuß gehen ist mit einem Fünftel gut vertreten (vgl. Abbildung 20).

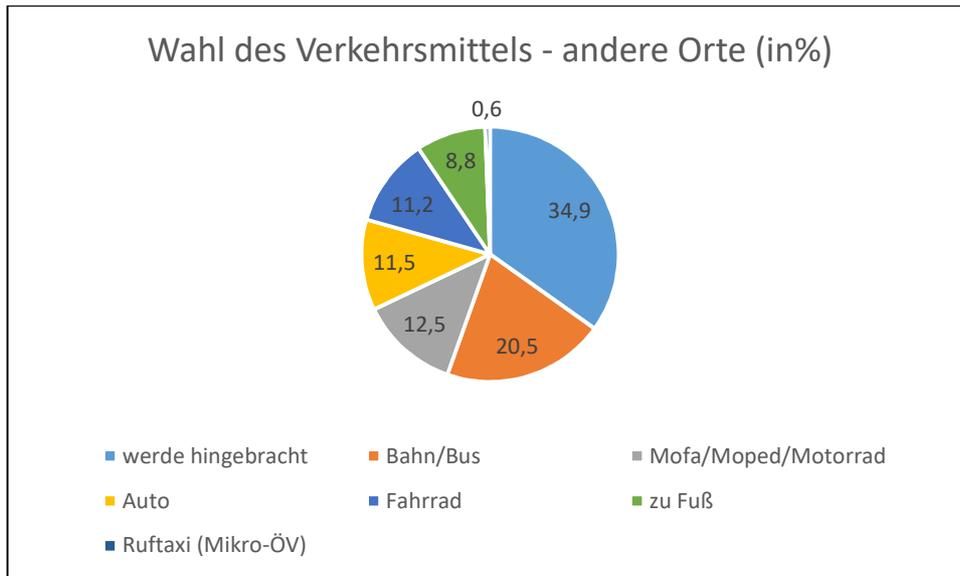


Abbildung 20: Wahl des Verkehrsmittels – andere Orte

Wie weit ist es für die Jugendlichen überhaupt schwierig, gewisse Orte oder gewisse Treffpunkte zu erreichen?

Am ehesten gibt es Probleme bei Erreichen von Abendveranstaltungen (ca. 27%) sowie von Ausflugszielen am Wochenende und beim Erreichen von anderen Orten (je ca. 23%) (vgl. Abbildung 21, jeweils Summe aus „immer“ und „oft“).

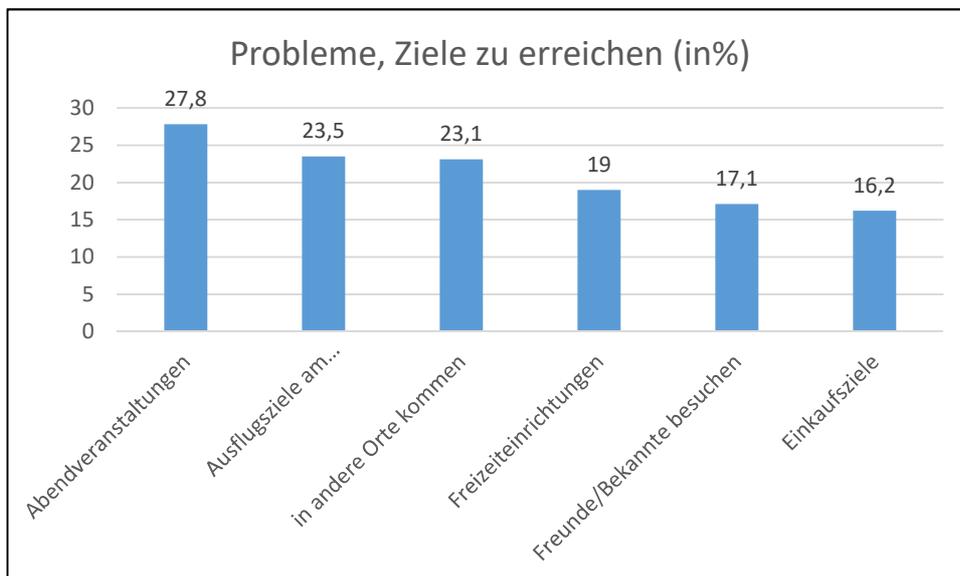


Abbildung 21: Probleme, Ziele zu erreichen

Inwieweit fühlen sich die Jugendlichen daher in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt bzw. wie oft können Sie ein gewünschtes Ziel mangels möglicher Fahrgelegenheit nicht erreichen? Über 40% meinen, dass dies kaum bzw. selten der Fall sei, ca. 30% meinen doch, dass dies teilweise so sei bzw. öfters vorkomme (vgl. Abbildung 22).

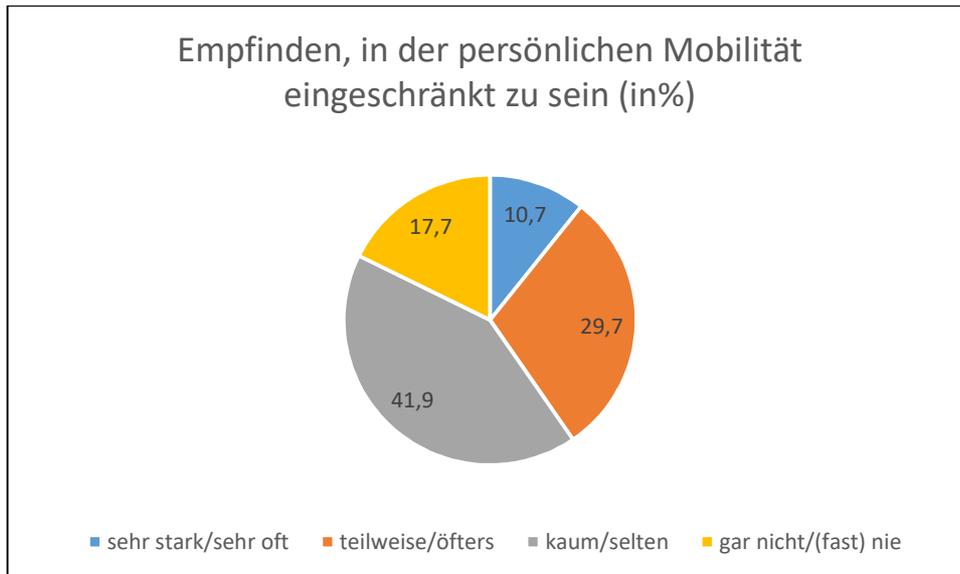


Abbildung 22: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein

Und welche Gründe gibt es dafür, dass sich die Jugendlichen in ihrer Mobilität beim Erreichen von gewünschten Zielen eingeschränkt fühlen?

Hier ist es vor allem der Grund, dass es zum Zu Fuß gehen oder für das Fahrrad zu weit ist (über 50%) bzw. kein Öffentlicher Verkehr verfügbar ist, wenn es benötigt würde (knapp 50%) (vgl. Abbildung 23 Abbildung 23, Mehrfachnennungen waren möglich).

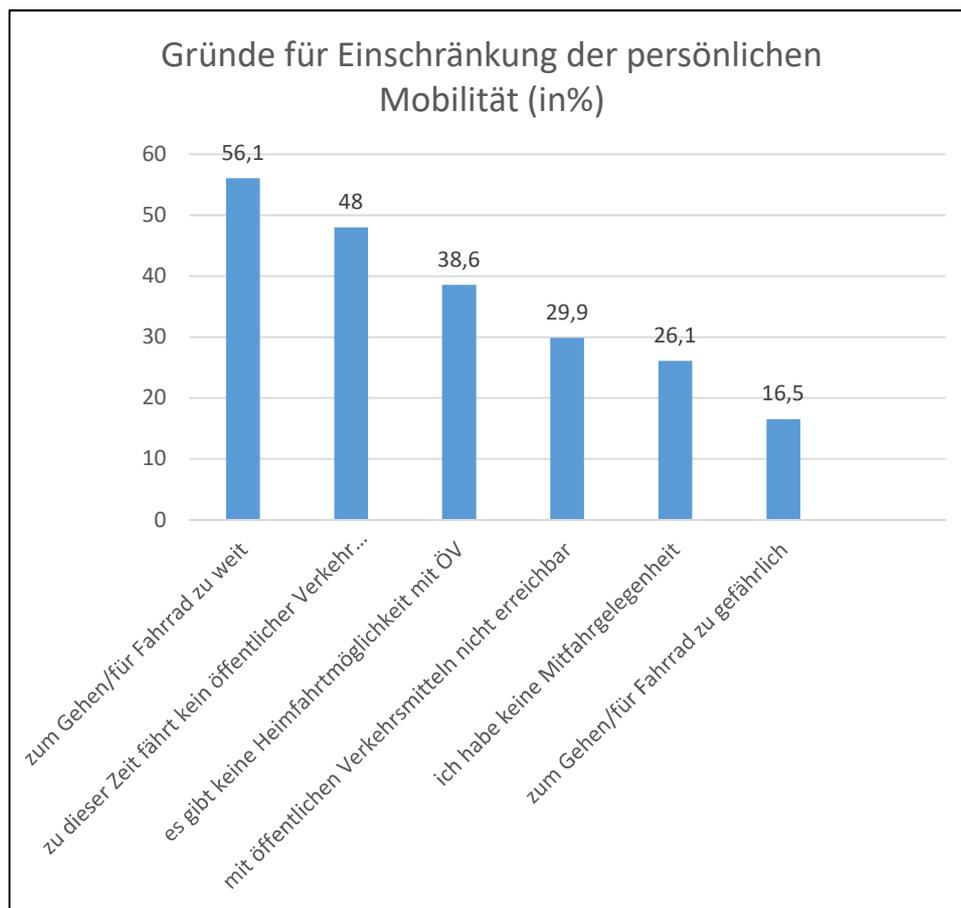


Abbildung 23: Gründe für Einschränkung der persönlichen Mobilität

3.1.2.3 Allgemeine Fragen zur Mobilität

Welche Verkehrsmittel und wie oft werden diese von den Jugendlichen in den vier Bezirksstädten genutzt?

Täglich (mehrmals) werden Bus oder Bahn genutzt (40,4%), gefolgt von Mitfahren im Auto oder am Motorrad oder Mofa (19,4%). Dann folgt das Auto als Selbstfahrer (10,1%) sowie Mofa/Moped/Motorrad als Selbstfahrer (8,1%).

Addiert man die Antwortmöglichkeit „pro Woche mehrmals“ zur Antwortmöglichkeit „täglich mehrmals“ hinzu, so ändern sich die Prozentzahlen, aber nicht die Reihung der Verkehrsmittel, bei der Kategorie „mehrmals pro Woche“ alleine steigt allerdings der Anteil beim Mitfahren auf über 50% (vgl. Abbildung 24 (Summe aus „täglich mehrmals“ und „pro Woche mehrmals“)).

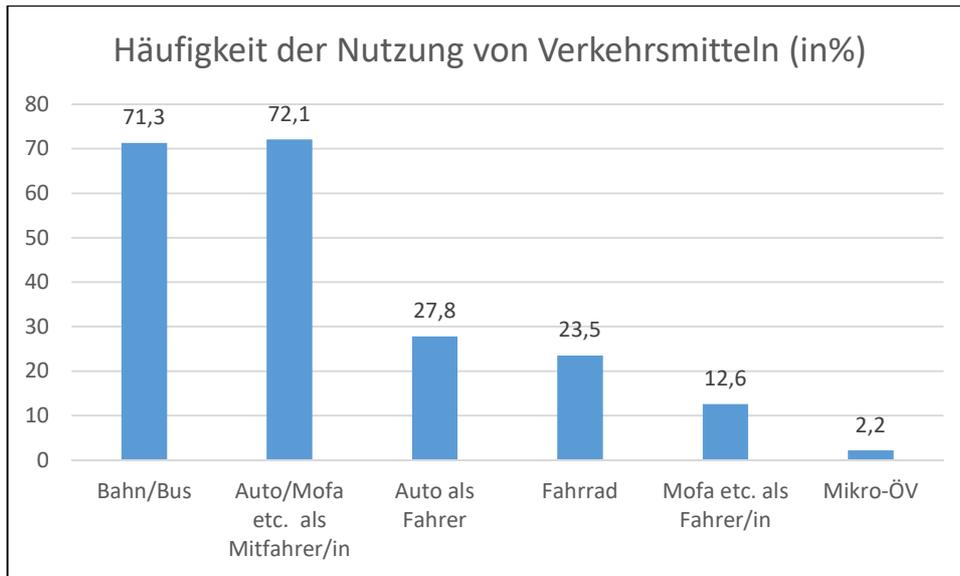


Abbildung 24: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln

Aber mit welchen Verkehrsmitteln wären die Jugendlichen gerne unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten? Hier zeigt sich eine große Affinität zum Auto (über 70%), gefolgt von Bus und Bahn ziemlich gleichauf (jeweils über 40%) (vgl. Abbildung 25 (bis zu drei Nennungen waren möglich)).

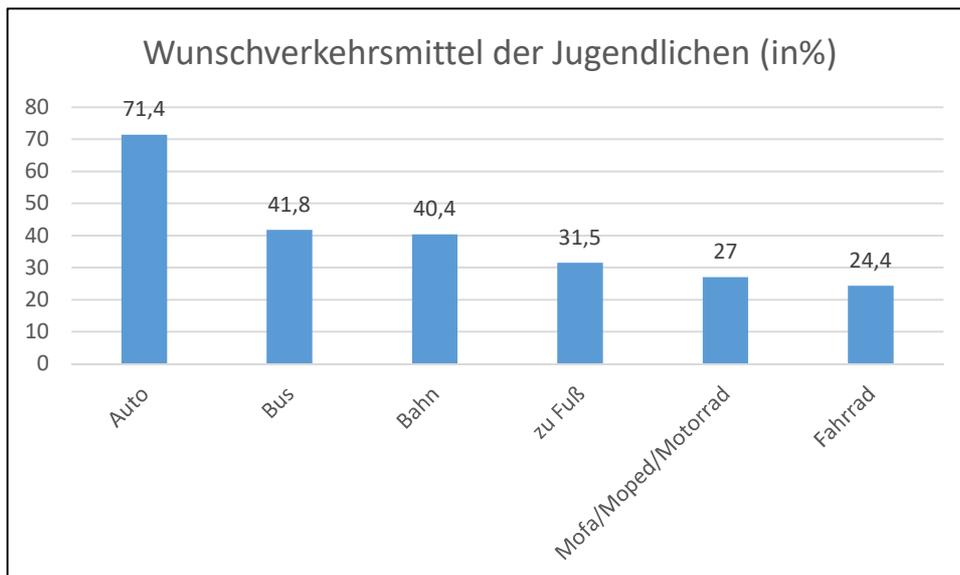


Abbildung 25: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen

Und welche Kriterien spielen bei der Wahl der Verkehrsmittel eine wichtige Rolle?

Hier kann keine wirkliche Differenzierung getroffen werden, die Kriterien „Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“, „Kostensparnis“ und „Sicherheit“ liegen alle um ca. 90% Zustimmung (bei Summierung der Antwortmöglichkeiten „wichtig“ und „eher wichtig“, nur das Kriterium „Umweltschutz“ fällt etwas zurück und liegt bei ca. 76% (vgl. Abbildung 26, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“)).

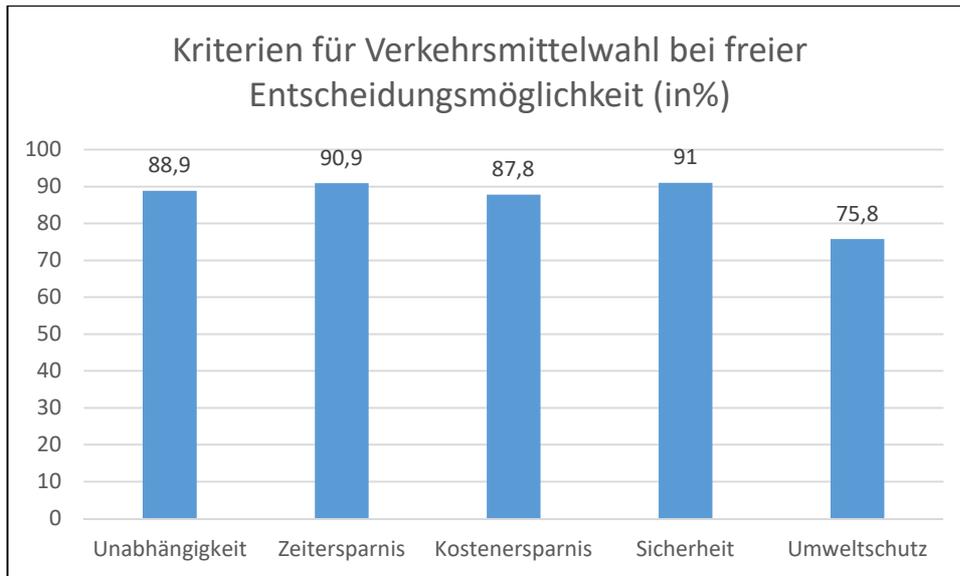


Abbildung 26: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit

Wie sieht es mit dem Führerscheinbesitz bei den Jugendlichen aus bzw. wollen sie einen machen, falls sie noch keinen besitzen? Und wenn ja, für welche Fahrzeugkategorie?

32% der Befragten besitzen einen Führerschein für Auto oder Moped/Motorrad, ca. 13% geben an, dass sie keinen Führerschein besitzen und so schnell auch keinen machen möchten, 35% derjenigen, die keinen besitzen, wollen ihn so schnell wie möglich machen (vgl. Abbildung 27).

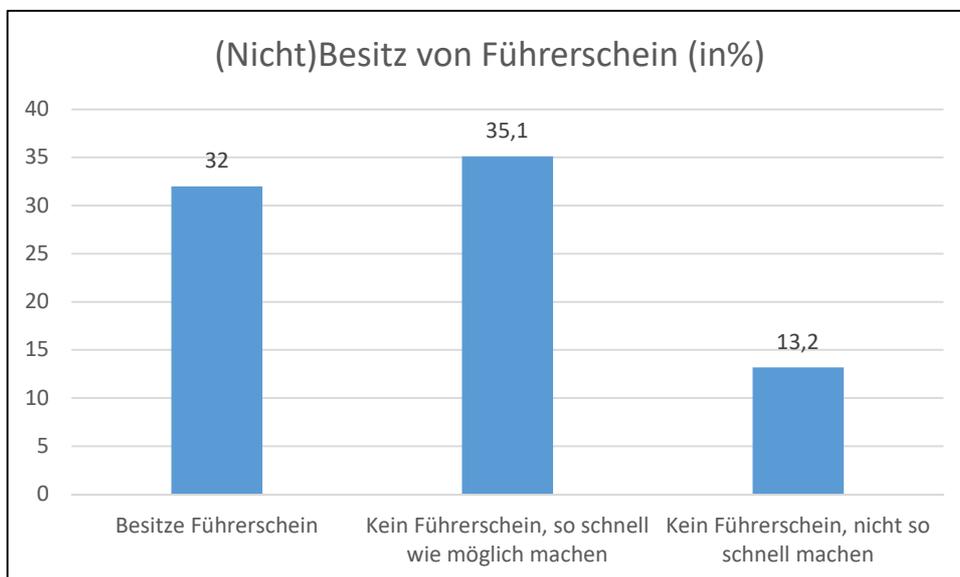


Abbildung 27: (Nicht)Besitz von Führerschein

Für welche Fahrzeugkategorien wird die Führerscheinprüfung gemacht? 17% für Mofa bzw. Moped, ca. 15% für Lkw, ca. 11% für Motorrad und ca. 10% für Auto (vgl. Abbildung 28).

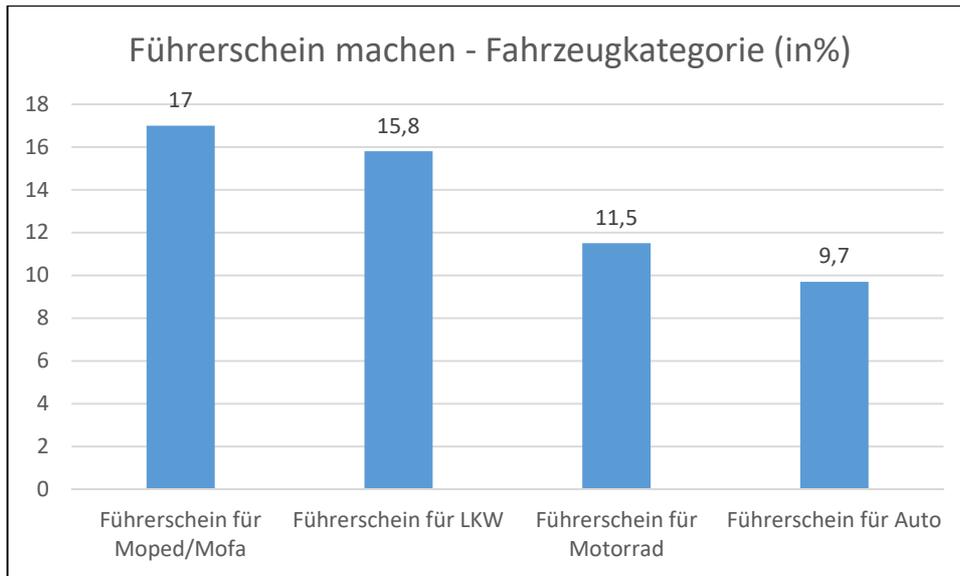


Abbildung 28: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie

Wie gut fühlen sich die Jugendlichen über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Ihrer Stadt informiert?

43% der befragten Jugendlichen fühlen sich eher gut informiert, nur knapp 16% sehr gut, immerhin über 40% weniger oder gar nicht gut (vgl. Abbildung 29).

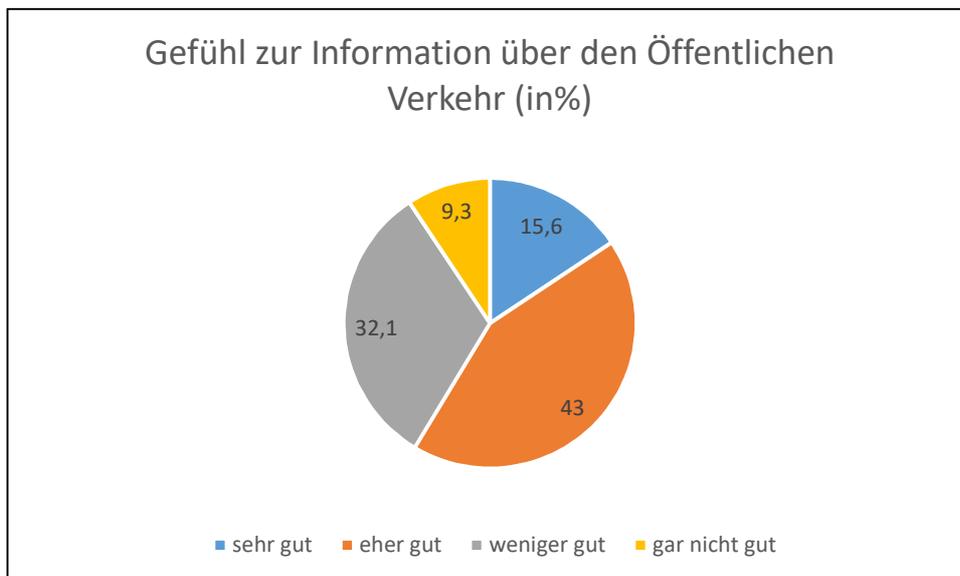


Abbildung 29: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr

Welche Medien werden von den Jugendlichen für die Information über den Öffentlichen Verkehr genutzt?

Hier liegt das Smartphone einsam an der Spitze (ca. 85%), gefolgt von Apps (ca.48%). Websites und die Nutzung des Computers liegen zwischen 36 und 34% (vgl. Abbildung 30, Mehrfachnennungen waren möglich).

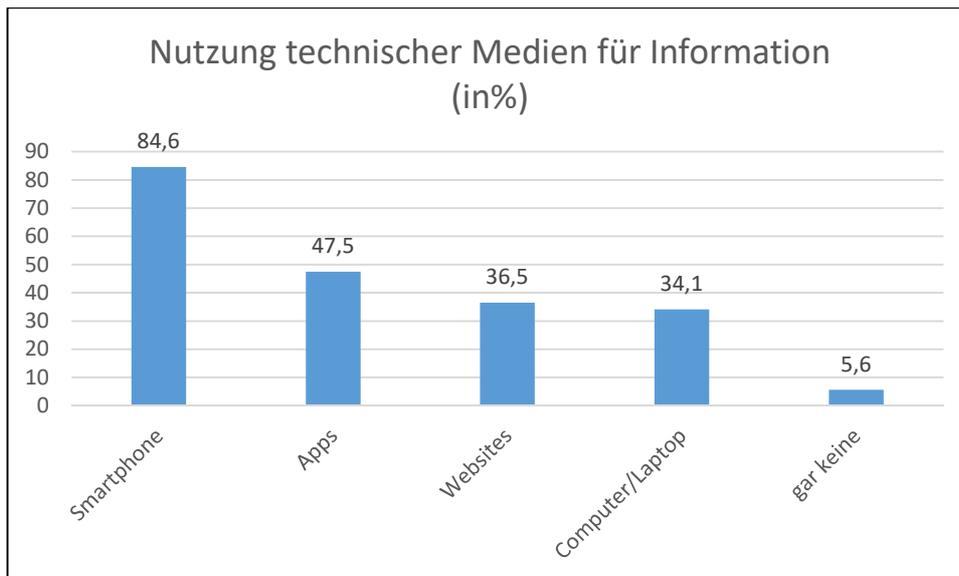


Abbildung 30: Nutzung technischer Medien für die Information

Als Abschlussfrage wurden die unter 18-Jährigen noch gefragt, wie sie sich bzgl. ihrer Mobilität verhalten werden, sobald sie 18 sind.

Hier meinen fast 50%, dass sie sofort den Auto-Führerschein machen werden, sobald dies möglich ist, über 40% meinen, sie werden dann auch hauptsächlich mit dem Auto fahren, fast 30% wollen sich auch ein eigenes Auto kaufen. Nur ca. 10% meinen, dass sie kein eigenes Auto brauchen werden und nur ca. 8% meinen, dass sie sich ein Motorrad kaufen werden (vgl. Abbildung 31, Mehrfachnennungen waren möglich).

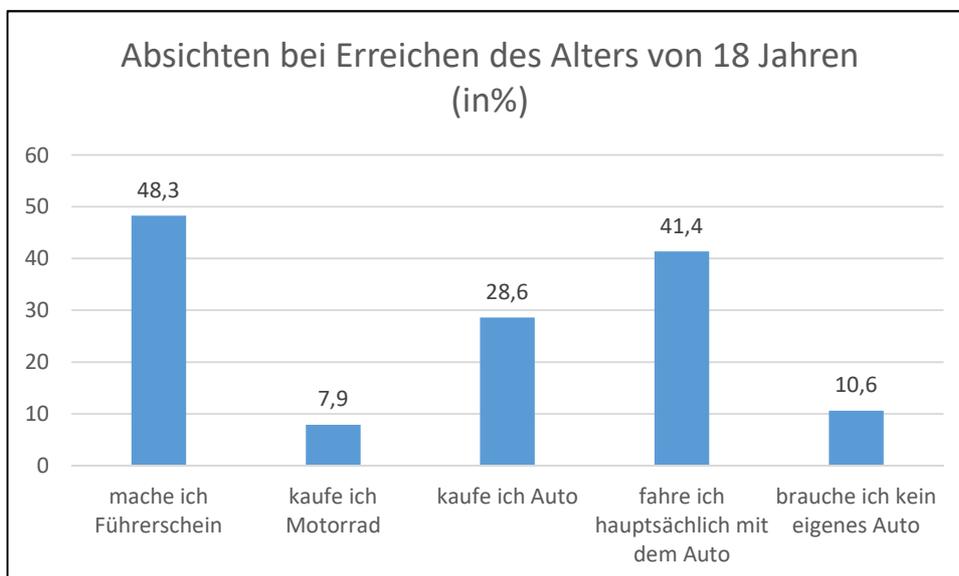


Abbildung 31: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren

Im Fragebogen gab es auch noch eine offene Frage, welche Wünsche oder Verbesserungsvorschläge die Jugendlichen hätten, um den Öffentlichen Verkehr, die Fußgänger-mobilität und das Fahren mit dem Rad attraktiver zu gestalten. Im Folgenden sind diese Vorschläge zusammengefasst, gereiht nach der Häufigkeit ihrer Nennungen:

Öffentlicher Verkehr:

- 1) Mehr, bessere und besser aufeinander abgestimmte Bus- und Zugverbindungen
- 2) Mehr Angebot von Zug- und Busverbindungen am Abend, in der Nacht und am Wochenende
- 3) Weniger überfüllte (Schüler)busse
- 4) Mehr Öffentlicher Verkehr in den peripheren und kleinen Gemeinden
- 5) Mehr Haltestellen auch in kleinen Gemeinden
- 6) Mehr Pünktlichkeit im Öffentlichen Verkehr
- 7) Billiger Öffentlicher Verkehr
- 8) Mehr Freundlichkeit des Personals
- 9) Behindertengerechte Ausstattung des Öffentlichen Verkehrs

Fahrrad:

- 1) Mehr und bessere Radwege
- 2) Von der Straße getrennte Radwege
- 3) Mehr Sicherheit beim Radfahren

Zu Fuß gehen:

- 1) Mehr Gehwege- und Gehsteige
- 2) Mehr Schutzwege und Zebrastreifen
- 3) Mehr Sicherheit beim Zu Fuß gehen

3.1.3 Resümee der Gesamtbefragung

Zusammengefasst zeigt sich für die Gesamtauswertung der Befragung, dass der Öffentliche Verkehr gut angenommen wird und im Großen und Ganzen auch gut funktionieren dürfte. Bus und Bahn werden für den Weg zur Schule oder zur Lehrstelle benutzt, die Wegzeiten sind erträglich und ohne mehrmaliges Umsteigen bewältigbar, Bus- oder Bahnhaltstellen sind für einen Großteil der Jugendlichen in relativ kurzer Wegdauer erreichbar.

Der Öffentliche Verkehr ist auch das Verkehrsmittel, das von den Jugendlichen am meisten genutzt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielen vor allem die Kriterien „Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“ und „Sicherheit“ eine wichtige Rolle.

In der Freizeitmobilität dominiert das Mitfahren bzw. Mitgenommen werden, vor allem bei den Wegezwecken „Ausflug am Wochenende“ und „Veranstaltungen, Konzerte“. An zweiter Stelle liegt meist das Zu-Fuß-gehen mit der Ausnahme der sportlichen Aktivitäten, dieser Weg wird als erstes zu Fuß zurückgelegt.

Je ca. ein Viertel der Jugendlichen gibt an, Probleme beim Erreichen von diversen Zielen wie Abendveranstaltungen, Wochenendaktivitäten oder beim Erreichen benachbarter Orte zu haben, ein größerer Teil der Jugendlichen fühlt sich aber in

seiner Mobilität nicht eingeschränkt. Wenn es Probleme gibt, hat dies vor allem damit zu tun, dass Ziele nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar sind und auch die Alternative des Öffentlichen Verkehrs nicht zur Verfügung steht.

Ca. ein Drittel der befragten Jugendlichen verfügt bereits über eine Art von Führerschein, ein weiteres Drittel will den Führerschein so schnell wie möglich machen, sobald es möglich ist. 70% der Jugendlichen würden am liebsten mit dem Auto unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten und es für sie möglich wäre, nur ein kleiner Teil kann sich vorstellen, ohne Führerschein und Auto auszukommen.

Die relativ hohe Affinität zum motorisierten Individualverkehr zeigt sich auch bei den unter 18-Jährigen darin, dass ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen auf jeden Fall den Führerschein machen wollen und ca. 40% meinen, dass sie sicher mit dem Auto fahren werden.

Zumindest 60% der Jugendlichen fühlen sich über die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs in ihrer Heimatgemeinde sehr gut oder eher gut informiert, wobei diese Informationen hauptsächlich über das Smartphone abgerufen werden.

Bzgl. Verbesserungen wünschen sich die Jugendlichen vor allem schnellere Verkehrsmittel und kürzere Intervalle, aber auch bequemere Transportmöglichkeiten.

Diese Ergebnisse decken sich zum Großteil auch sehr gut mit den Ergebnissen der Studie „Österreich unterwegs“, die aber naturgemäß, da in ihr ja nicht nur Jugendliche befragt wurden, in einigen Bereichen einen höheren Anteil an motorisiertem Individualverkehr ausweist.

4 Ergebnisse der Befragungen und Interviews in den einzelnen Städten

4.1.1 Stadt Hartberg

4.1.2 Mobilität in der Stadt Hartberg

Hartberg ist eine Stadt mit knapp 7000 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2017) und liegt Südosten der Steiermark. Sie ist Verwaltungsmittelpunkt des Bezirks Hartberg-Fürstenfeld und liegt im Gerichtsbezirk Fürstenfeld.⁴

Die Stadt Hartberg nennt sich auch „Stadt der Sinne“. Geschichte schrieb Hartberg ist Mitglied des „Città Slow“-Netzwerkes. Der Ursprung der 1999 gegründeten „Città Slow“-Bewegung liegt in Orvieto, Italien. Sie stellt eine Erweiterung der „Slow Food“-Philosophie dar. Während bei „Slow Food“ die Suche nach Lebensqualität am Geschmack und der Qualität der Lebensmittel ansetzt, werden der Città Slow wesentliche Elemente bei den Grundidealen hinzugefügt.

Hartberg verpflichtete sich, die Richtlinien dieses internationalen Städtebündnisses einzuhalten. Innovative Umwelttechnologien, die auf die Schonung der Ressourcen Rücksicht nehmen, gilt es zu forcieren. Die Erhaltung der Vielfalt, von der Pflanzen- und Tierwelt bis zu den verschiedenen Handwerks- und Kunstsparten, ist durch regionalverträgliche Konzepte zu fördern. Die Eigenart und Schönheit der Stadt, die Erhaltung der Identität ist mit traditionellen Brauchtümern und Festlichkeiten ebenso zu erhalten wie die regionale Produktion von Lebensmitteln und Handelswaren.⁵

Hartberg liegt an der Süd Autobahn A 2 und damit an der Hauptverkehrsader von Wien nach Graz. Die Stadt wird auch von der Wechsel Straße B 54 von Wiener Neustadt nach Gleisdorf durchquert, die aber seit Fertigstellung der Süd Autobahn ihre überregionale Bedeutung verloren hat.

Der Bezirk Südoststeiermark, zu dem Hartberg gehört, ist jener Bezirk der Steiermark, wo es im Verhältnis zur Einwohnerzahl die meisten Autos gibt. Im Jahr 2013 gab es im Bezirk pro 1.000 Einwohner 646 Pkw, das ist im Österreich-Vergleich der sechsthöchste Wert.

Der Modal Split von Hartberg teilt sich auf in 55% motorisierten Individualverkehr, fünf Prozent Öffentlicher Verkehr, acht Prozent Fahrradverkehr und 33% zu Fuß gehen.⁶

Durch die Thermenbahn ist Hartberg auch auf der Schiene sowohl mit Wien, Graz, (über Fehring), als auch mit Fürstenfeld mit zweistündlich verkehrenden Regionalzügen verbunden; der Strecke kommt im Vergleich zur Südbahn aber nur untergeordnete Bedeutung zu.⁷

Hartberg ist zur Landeshauptstadt Graz vor allem über Busverbindungen inzwischen sehr gut angeschlossen, die fast im Halb-Stunden-Takt zumindest an Wochentagen zwischen den beiden Städten verkehren. Am Wochenende wird das Angebot allerdings dürftiger, es

⁴ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Hartberg>, aufgerufen am 15.11.2017

⁵ Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=1130>, aufgerufen am 15.11.2017

⁶ Vgl. https://www.mobilitaetswoche.at/dl/gmLtJKJllKJqx4KoJK/9_Good_Practice_Hartberg_Anton_Schuller.pdf, aufgerufen am 15.11.2017

⁷ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Hartberg>, aufgerufen am 15.11.2017

kann zu eineinhalbstündigen oder längeren Wartezeiten zwischen zwei Verbindungen kommen.⁸

Am 25. April 2014 startete die Stadtgemeinde Hartberg als erste steirische Gemeinde ein innovatives Mobilitätsprojekt. Das benzinbetriebene Gemeindeauto wurde auf ein innovatives, umweltfreundliches Elektroauto umgestellt. Zusätzlich können dieses Elektroauto BürgerInnen der Stadt Hartberg über Carsharing für den alltäglichen Gebrauch nutzen.⁹

In der Stadt Hartberg verkehrt ein Citybus, der der Hartberger Bevölkerung früher kostenlos zur Verfügung stand, seit 2016 ist für eine Fahrt zu bezahlen (Einzelfahrt ein Euro). Es gibt auch 10er-Blöcke, Tages- und Jahreskarten zu günstigeren Tarifen. Für Jugendliche bis 15 ist er gratis. Der Bus bedient insgesamt 58 Haltestellen in der Stadt Hartberg und im näheren Umfeld und verkehrt Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag ganztags von ca. 6 Uhr bis 18 Uhr sowie Mittwoch und Samstag am Vormittag bis ca. 13 Uhr.¹⁰

Hartberg verfügt über 54 E-Ladetankstellen für Elektrofahrzeuge.¹¹

Hartberg versucht, sein Radwegenetz auszubauen und für RadfahrerInnen attraktiver zu werden. Es gibt auf der Stadtwebsite eine eigene Feedbackseite für RadfahrerInnen, die für Rückmeldungen zum Zustand der Radwege, für Vorschläge und Anregungen für Verbesserungsmöglichkeiten genutzt werden kann.¹²

Hartberg hat im Rahmen eines „Smart City Projektes“ auch zwei Shared Spaces im Innenstadtbereich von Hartberg geschaffen.¹³

In Hartberg gibt es eine Mobilitätsförderung für Jugendliche. Jugendliche, die im Zeitraum von 1.1.1996 - 31.12.2001 geboren sind und ihren Hauptwohnsitz in Hartberg haben, erhalten im Bürgerservice der Stadtgemeinde Taxigutscheine im Gesamtwert von 30 € pro Person gratis ausgehändigt. Diese Gutscheine können in der Folge bei einem Taxiunternehmen, die auf der Rückseite des Mobilitätsschecks angeführt sind, eingelöst werden.¹⁴

4.1.3 Ergebnisse der quantitativen Befragung in Hartberg

Betrachten wir nun ausgewählte Ergebnisse aus den einzelnen Städten. Wie liegen diese im Vergleich zum Gesamtergebnis bzw. zu den anderen untersuchten Städten?

Für Hartberg konnten 181 Fragebögen ausgewertet werden, das entspricht 26,2% aller ausgewerteten Fragebögen.

In Hartberg sind ca. drei Viertel der Befragten weiblich, ca. ein Viertel männlich. Von der Alterskategorie her überwiegen die 14 bis 16-Jährigen (in jeder Kategorie ca. ein Viertel).

Beim Verkehrsmittel, das für den Schulweg verwendet wird, liegt im Winter hier an erster Stelle wie zu erwarten der Transport mit Bus oder Bahn (ca. 77%), gefolgt von Mitfahren

⁸ Vgl. <https://verkehrsauskunft.verbundlinie.at/>, aufgerufen am 15.11.2017

⁹ Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=1015>, aufgerufen am 15.11.2017

¹⁰ Vgl. <http://www.hartberg.at/0uploads/dateien4122.pdf>, aufgerufen am 15.11.2017

¹¹ Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=1017>, aufgerufen am 15.11.2017

¹² Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=1089>, aufgerufen am 15.11.2017

¹³ Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=1051>, aufgerufen am 15.11.2017

¹⁴ Vgl. <http://www.hartberg.at/index.php?seitenId=995&newsberichtId=426>, aufgerufen am 15.11.2017

(ca. 29%), das aber schon weit abgeschlagen ist. Noch weiter dahinter folgt das Auto als Selbstfahrer (ca. 18%) (vgl. Abbildung 32, maximal zwei Nennungen waren möglich).

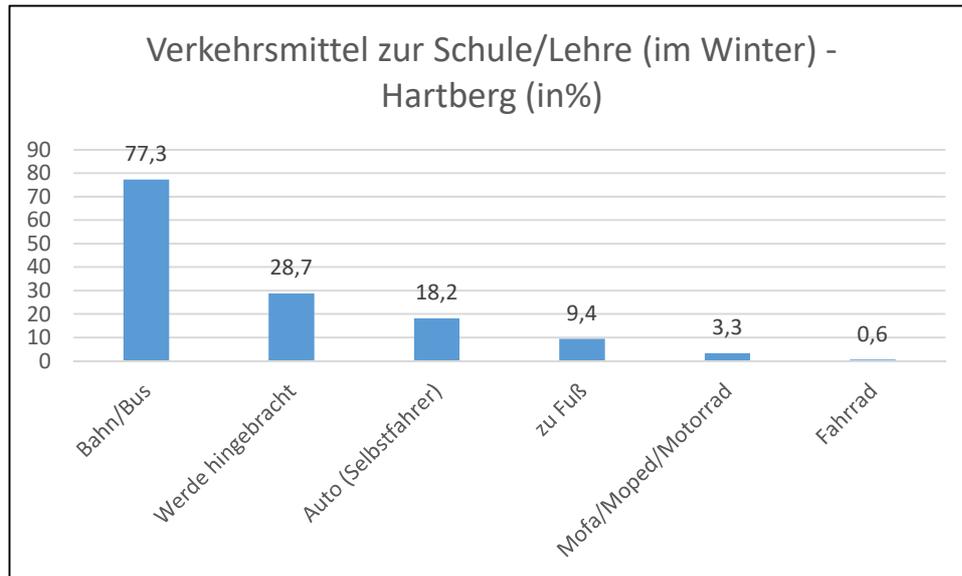


Abbildung 32: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Hartberg

Wie sieht die Situation im Sommer aus? Auch hier überwiegt der Transport mit Bus oder Bahn (ca. drei Viertel), gefolgt von „Gebraucht werden“ mit knapp einem Viertel. Selbstfahren mit dem Auto liegt bei ca. 17%, Mofa, Moped und Motorrad gewinnen im Sommer erwartungsgemäß und liegen auch bei ca. 17%. Interessanterweise spielen zu Fuß gehen (mit ca. 10%) und Fahrrad fahren (mit überhaupt nur ca. 3%) in Hartberg auch im Sommer eine nur sehr untergeordnete Rolle (vgl. Abbildung 33, maximal zwei Nennungen waren möglich).

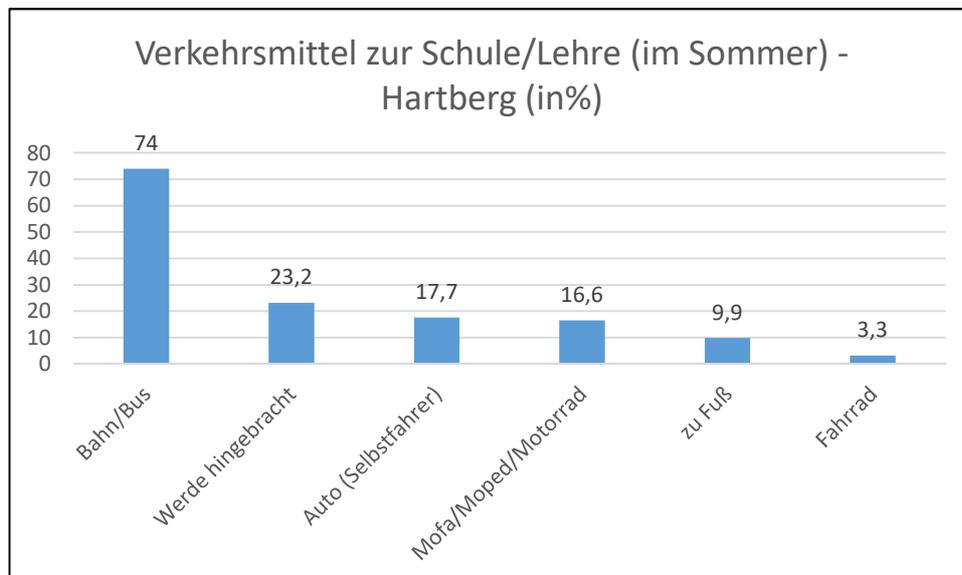


Abbildung 33: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Hartberg

Für den Schulweg benötigen die Jugendlichen in Hartberg im Winter zu fast 30% 15 bis 30 Minuten und zu 25% 30 bis 45 Minuten (vgl. Abbildung 34).

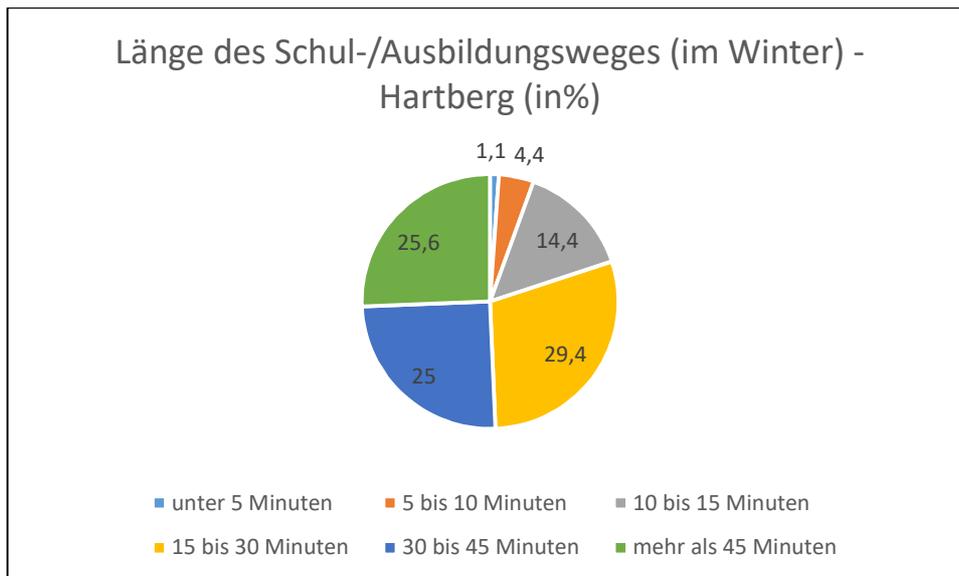


Abbildung 34: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Hartberg

Im Sommer benötigen sie zu fast 38% 15 bis 30 Minuten und zu je ca. 17% 10 bis 15 oder 30 bis 45 Minuten (vgl. Abbildung 35).

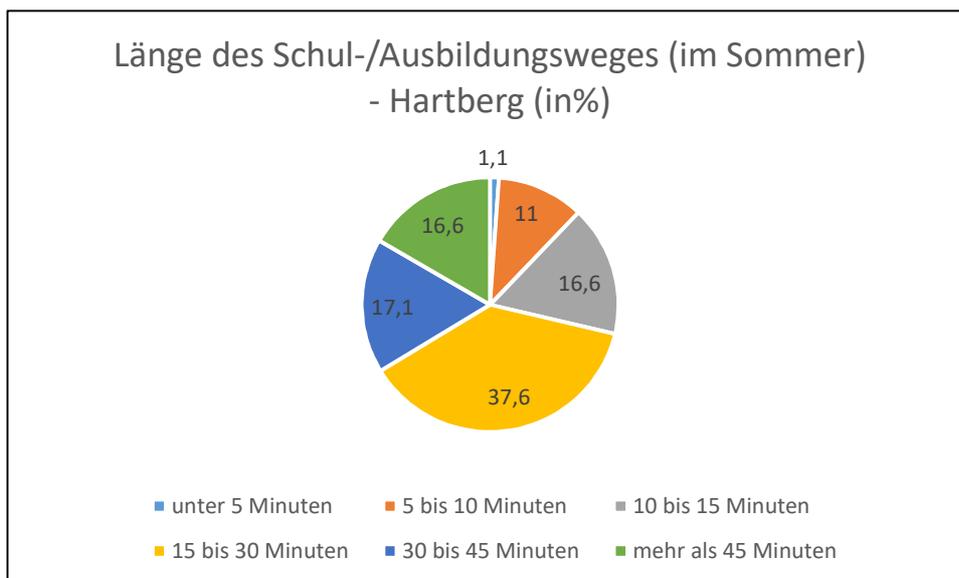


Abbildung 35: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Hartberg

65% der Befragten in Hartberg müssen auf diesem Weg gar nicht umsteigen, 25% einmal. Die nächste öffentliche Haltestelle ist für ca. 31% in Hartberg nur zwei bis fünf Minuten vom Wohnort entfernt, für ca. 23% weniger als zwei Minuten, von der Schule für ca. 42% zwei bis fünf Minuten, allerdings für nur 13% unter zwei Minuten.

Welche Kriterien und Verbesserungen wären für die Jugendlichen in Hartberg wichtig, um die Situation des öffentlichen Verkehrs für ihren Schulweg zu verbessern?

Am wichtigsten wären den Jugendlichen kürzere Intervalle bei Bus und Bahn (ca. 78%), gefolgt von schnelleren öffentlichen Verkehrsmitteln (ca. 76%) und bequemerer öffentlichen Verkehrsmitteln. (vgl. Abbildung 36, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

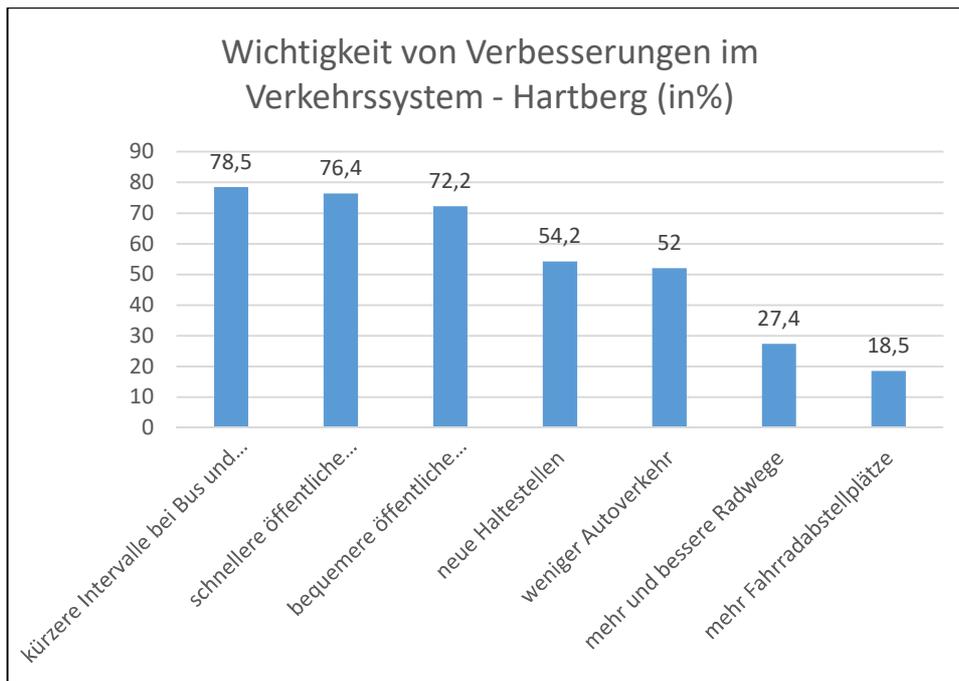


Abbildung 36: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Hartberg

Wie legen die Jugendlichen in Hartberg ihre Wege in der Freizeit zurück?

Beim Einkaufen dominiert das Gebracht werden mit ca. ca. 37%, beim Treffen von Freunden oder Bekannten ebenfalls, allerdings nur noch mit 25%, gefolgt von zu Fuß gehen mit 23%, bei Sportaktivitäten sind es ca. 31%, die zu Fuß dorthin unterwegs sind, ca. 24% werden gebracht. Zu abendlichen Freizeitaktivitäten werden 60% der Jugendlichen hingebbracht, ebenso werden sie zu 70% bei Ausflügen am Wochenende und zu Veranstaltungen oder Konzerten mitgenommen. Überhaupt andere Orte erreichen ca. 45% der Jugendlichen in Hartberg mit Mitfahrgelegenheiten (vgl. Abbildung 37).

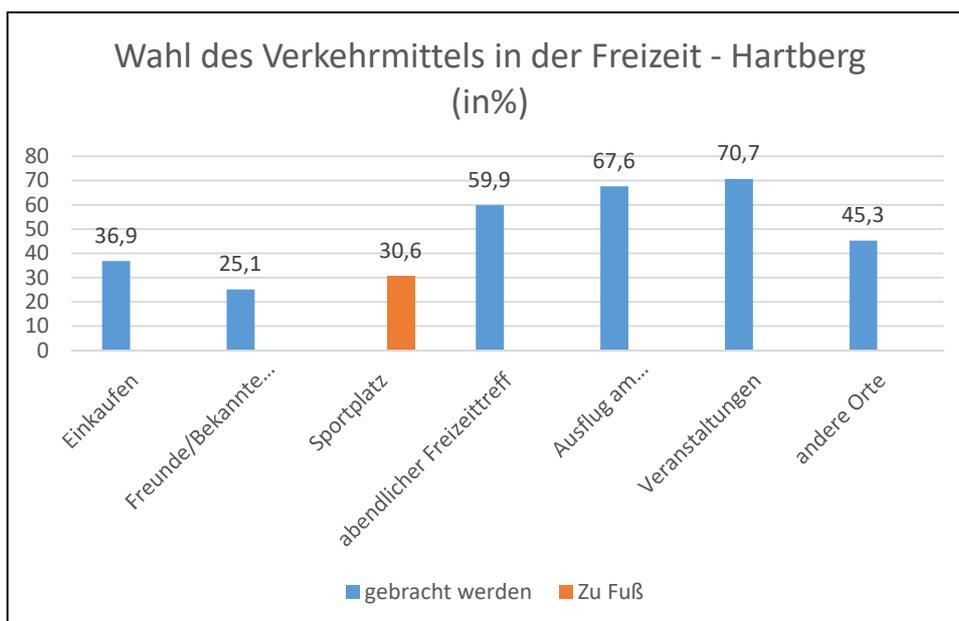


Abbildung 37: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Hartberg

Bei welchen Zielen haben die Jugendlichen in Hartberg Probleme, diese zu erreichen?

Bei Einkaufszielen ist dies nur in 11% der Fälle so, bei Besuch von Freunden oder Bekannten in ca. 14% der Fälle. Beim Erreichen von Freizeiteinrichtungen auch nur in 14% der Fälle, bei Ausflügen in ca. 19% der Fälle, bei Abendveranstaltungen in ca. 24% der Fälle und überhaupt beim Erreichen von anderen Orten in ca. 18% der Fälle (vgl. Abbildung 38, Summe aus „immer“ und „oft“).

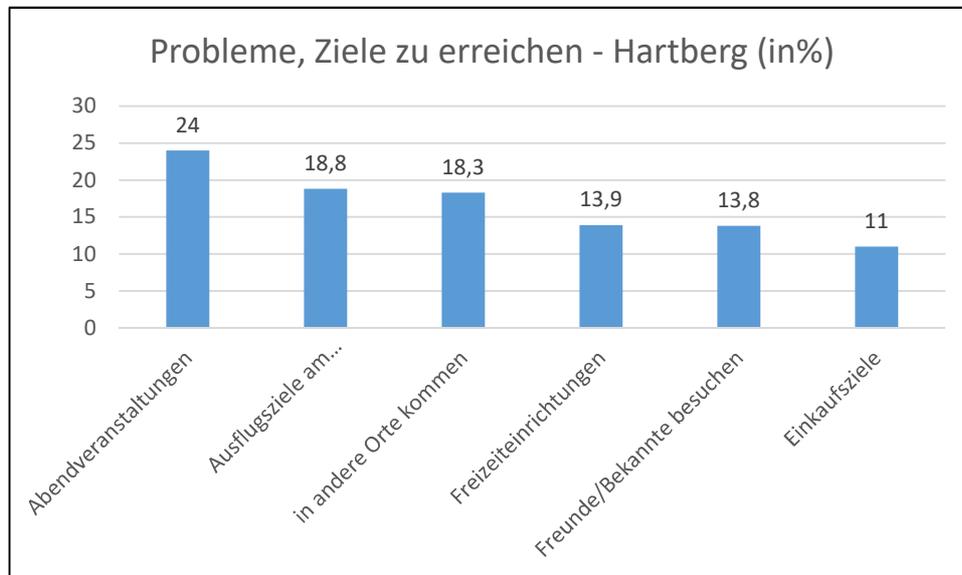


Abbildung 38: Probleme, Ziele zu erreichen - Hartberg

Wie sehr fühlen sich die Jugendlichen in Hartberg überhaupt in ihrer Mobilität eingeschränkt bzw. wie oft passiert es ihnen, dass sie ein Ziel nicht erreichen können? In Hartberg haben dieses Gefühl bzw. diese Schwierigkeiten ca. 34% der Befragten teilweise bzw. öfter, insgesamt ca. 61% aber kaum bzw. selten und gar nicht bzw. fast nie (vgl. Abbildung 39).

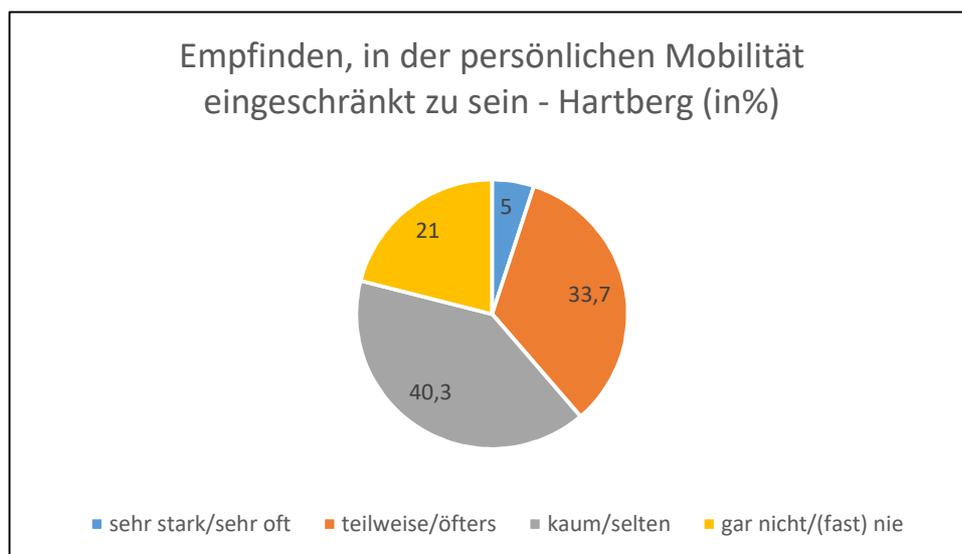


Abbildung 39: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Hartberg

Wodurch – falls es der Fall ist – fühlen sich die Jugendlichen in Hartberg in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt? Ca. 62% meinen, dass das Erreichen des gewünschten

Ziels für Gehen oder zum Fahren mit dem Fahrrad zu weit ist, ca. 23% meinen, es ist dafür zu gefährlich. 65% meinen, es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar bzw. ca. 51% meinen, es fährt kein öffentlicher Verkehr zur gewünschten Zeit zum gewünschten Ziel. Ca. 41% sagen, es gibt keine Heimfahrmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr von dem Ziel nach Hause und ca. 29% haben keine Mitfahrgelegenheit (vgl. Abbildung 40).

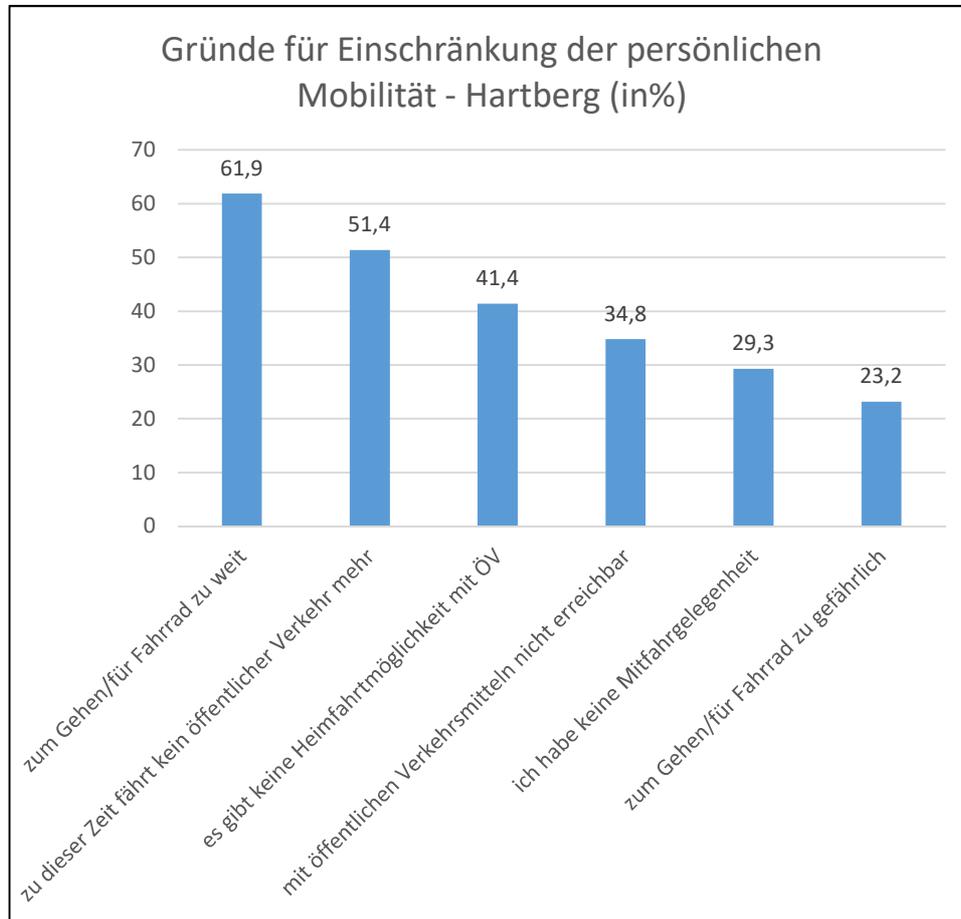


Abbildung 40: Gründe für Einschränkung der persönlichen Mobilität - Hartberg

Wie oft werden welche Verkehrsmittel von den Jugendlichen in Hartberg benutzt? Das Fahrrad wird von insgesamt ca. 14% der Jugendlichen in Hartberg täglich oder pro Woche mehrmals genutzt, Bahn oder Bus von fast 70% täglich oder pro Woche mehrmals, Moped, Mofa oder Motorrad von ca. 27%. Selbst mit dem Auto fahren ca. 36% der Hartberger Jugendlichen und als MitfahrerInnen sind es ca. 72%, die täglich oder mehrmals pro Woche zu einem gewünschten Zielort mitgenommen werden (vgl. Abbildung 41, Summe aus „täglich mehrmals“ und „pro Woche mehrmals“).

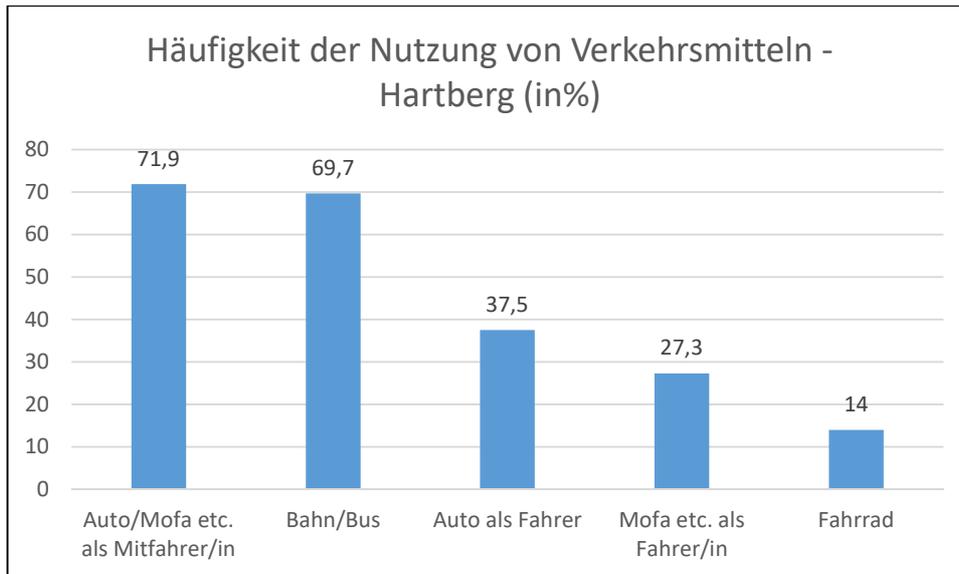


Abbildung 41: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Hartberg

Und mit welchen Verkehrsmitteln wären die Jugendlichen am liebsten in ihrer Umgebung unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten? In Hartberg würden ca. 86% gerne mit dem Auto unterwegs sein, ca. 46% gerne mit dem Bus bzw. fast 40% mit der Bahn, ca. 30% mit dem Motorrad oder Mofa und ca. 22% zu Fuß und ca. 18% mit den Fahrrad (vgl. Abbildung 42, bis zu drei Nennungen waren möglich).

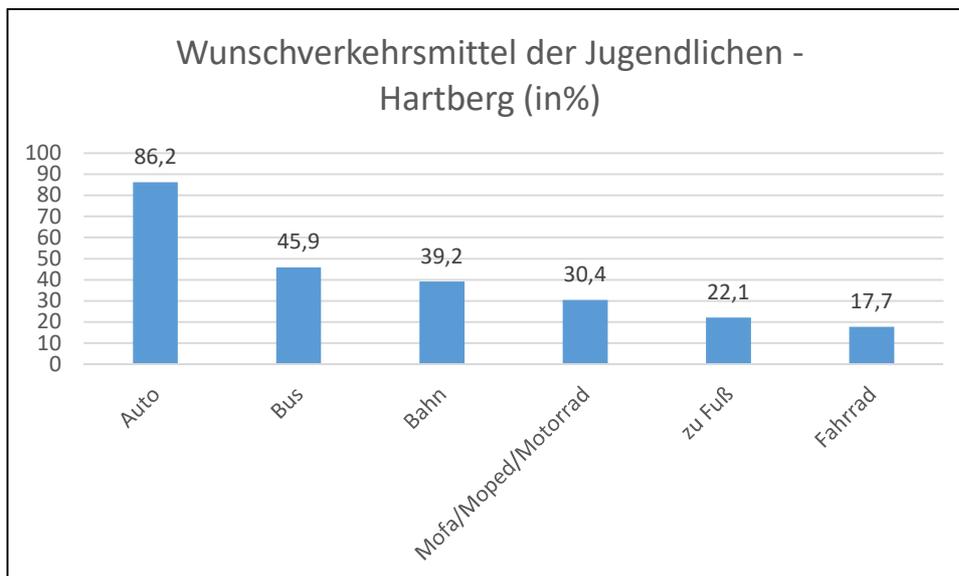


Abbildung 42: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Hartberg

Welche Kriterien sind den Jugendlichen in Hartberg bei der Wahl ihres Verkehrsmittels wichtig?

An erster Stelle liegt in Hartberg die Sicherheit (ca. 96%) vor der Zeitersparnis (ca. 94%) und der Unabhängigkeit (ca. 93%). Es folgen die Kostenersparnis (ca. 91%). Der Umweltschutz liegt mit ca. 87% an letzter Stelle, ist aber nicht sehr abgeschlagen (vgl. Abbildung 43, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

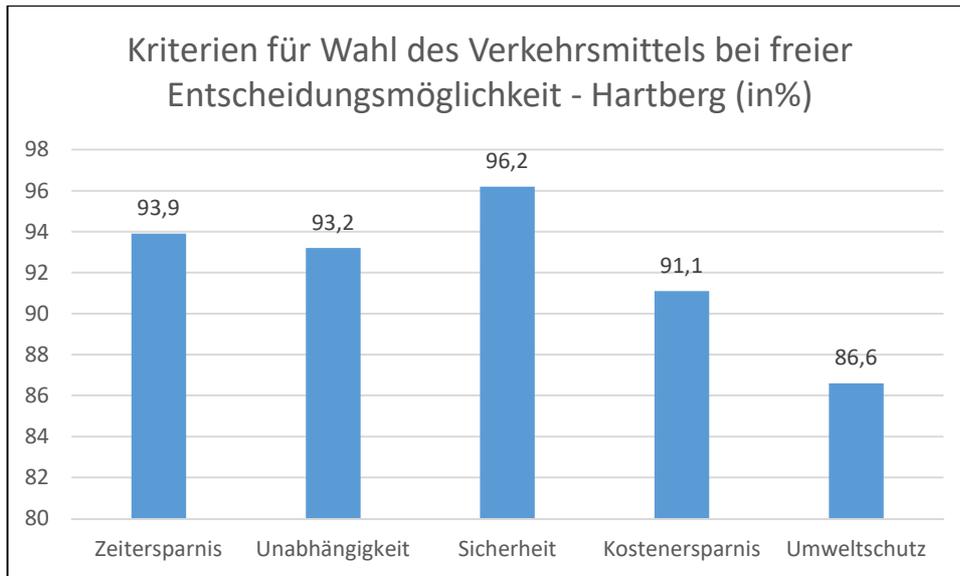


Abbildung 43: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Hartberg

Ca. die Hälfte der befragten Hartberger Jugendlichen besitzt einen Führerschein, ca. 6% meinen, dass sie keinen Führerschein machen werden, ca. 29% der Führerscheinlosen meinen, sie werden diesen so schnell wie möglich machen (vgl. Abbildung 44).

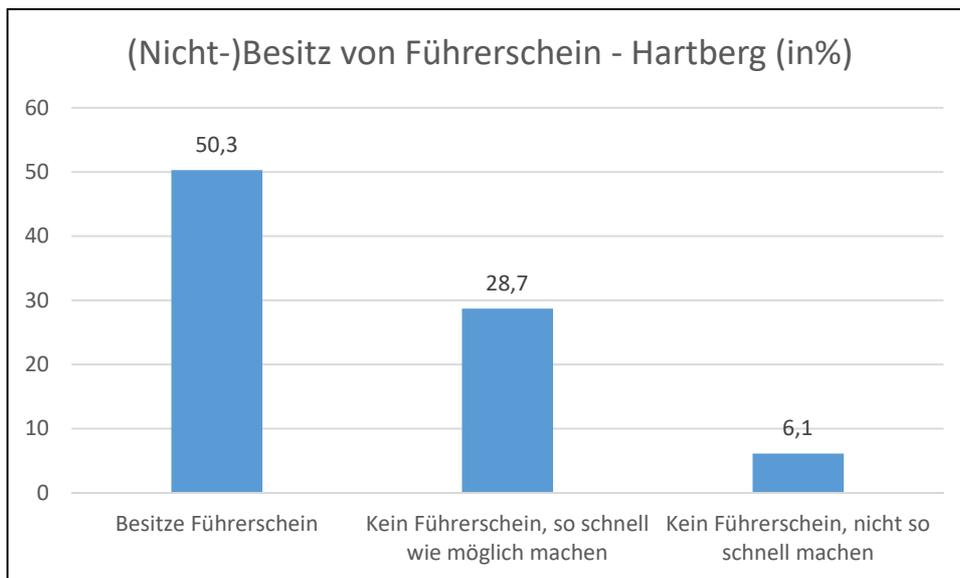


Abbildung 44: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Hartberg

Ca. 22% machen gerade einen Führerschein für Mofa, ca. 18% einen für Motorrad, ca. 5% für Auto und ca. 28% für Lkw (wobei diese 28% im Gegensatz zu den 5% beim Auto als zu hoch erscheinen (vgl. Abbildung 45)).

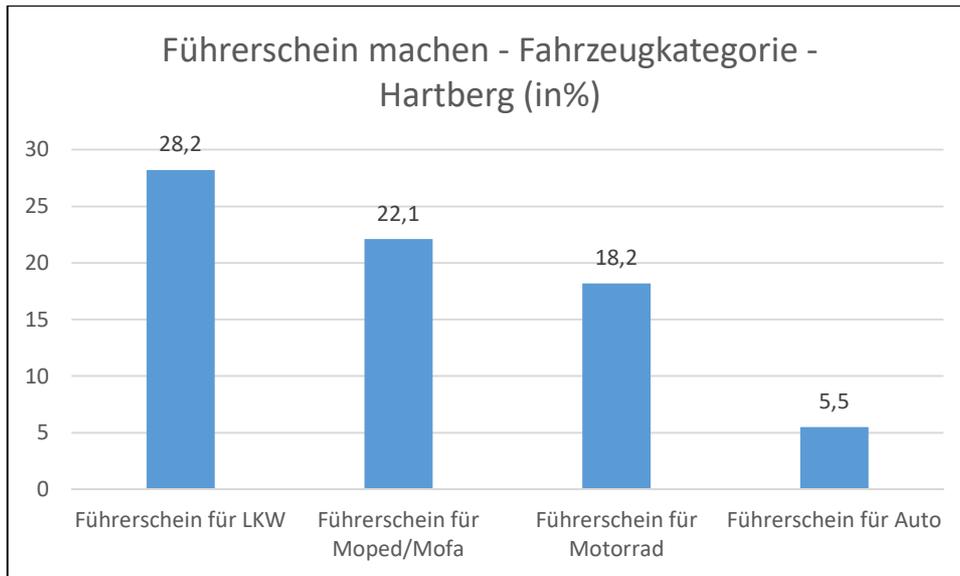


Abbildung 45: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie - Hartberg

Wie gut fühlen sich die Jugendlichen in Hartberg über das Angebot zum Öffentlichen Verkehr in Ihrer Stadt bzw. ihrer Region informiert?

43% der befragten Jugendlichen in Hartberg meinen, sie seien eher gut informiert, ca. 40% meinen, dass sie weniger gut informiert seien (vgl. Abbildung 46).

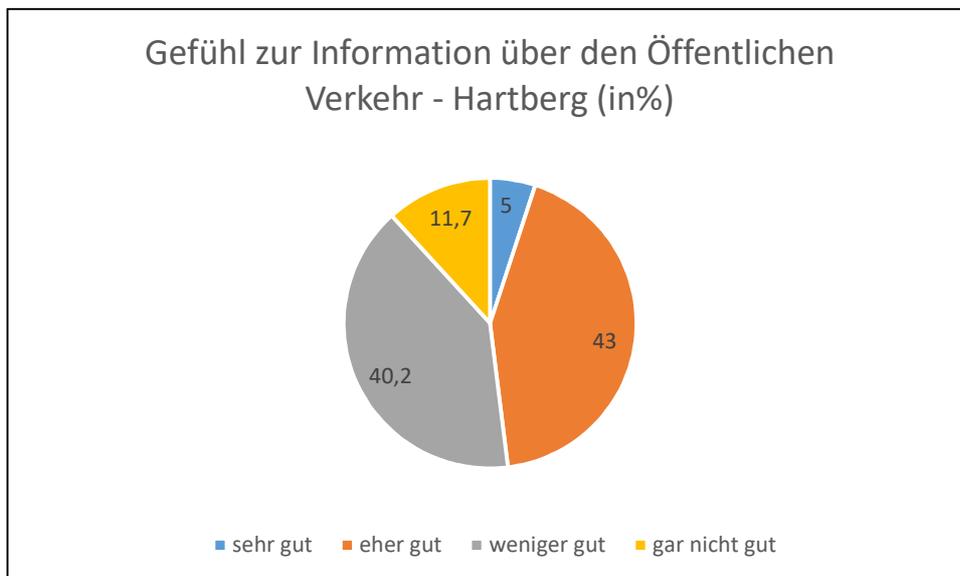


Abbildung 46: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Hartberg

Welche technischen Geräte und Möglichkeiten nutzen die befragten Hartberger Jugendlichen, um sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs zu informieren?

Hier steht an erster Stelle das Smartphone mit ca. 90%, mit Respektabstand gefolgt von Apps (ca. 50%) und Websites (40%) (vgl. Abbildung 47, Mehrfachnennungen waren möglich).

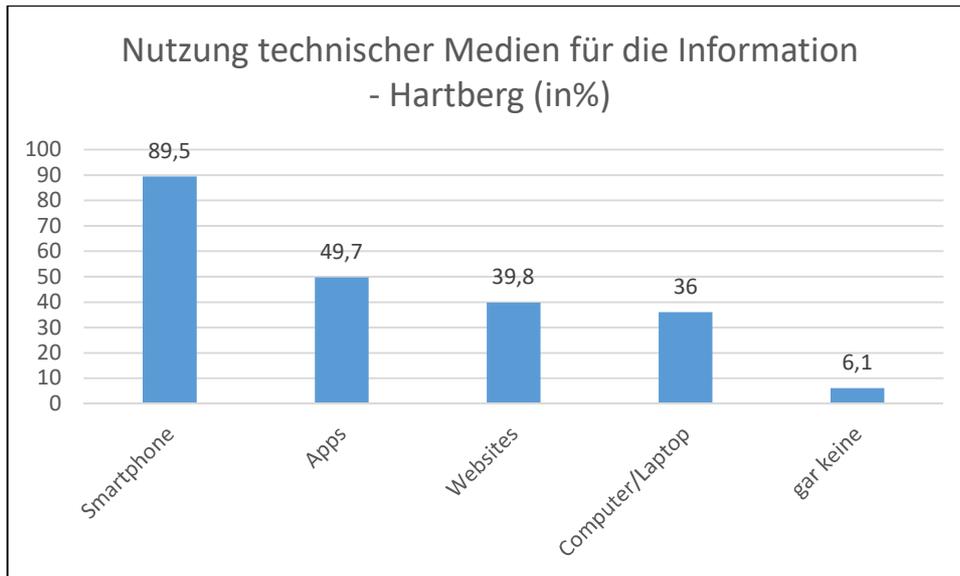


Abbildung 47: Nutzung technischer Medien für die Information - Hartberg

Die unter 18-Jährigen wurden noch zu ihren Absichten befragt, die sie bzgl. ihrer Mobilität ab 18 Jahren haben.

In Hartberg wollen ca. 46% dieser Gruppe sofort den Führerschein machen, wenn es möglich ist, ca. 4% wollen sich ein eigenes Motorrad kaufen und ca. 26% wollen sich ein eigenes Auto kaufen. Fast die Hälfte der Befragten (ca. 49%) meint, dass sie dann hauptsächlich mit dem Auto fahren werden, und nur ca. 12% meinen, dass sie kein eigenes Auto brauchen werden (vgl. Abbildung 48, Mehrfachnennungen waren möglich).

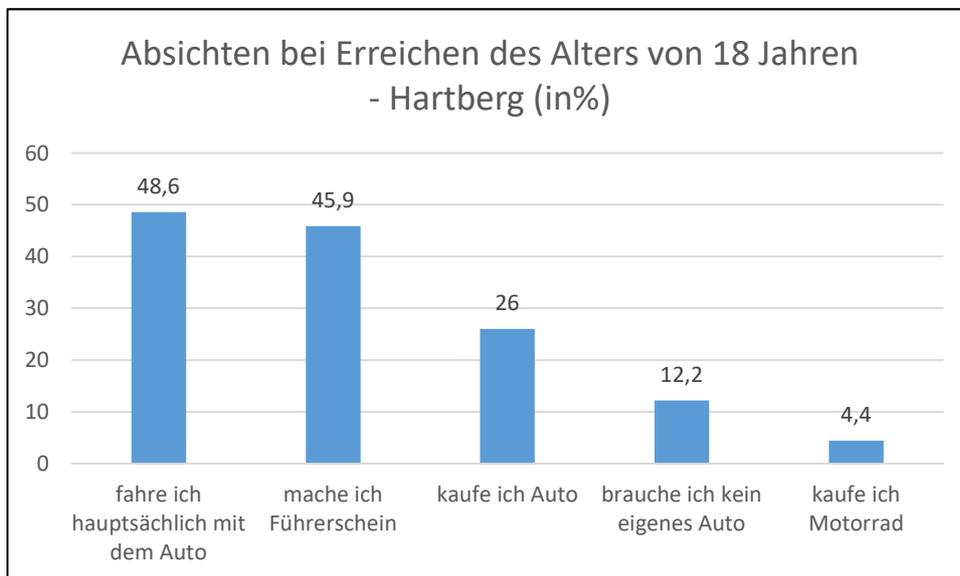


Abbildung 48: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Hartberg

4.1.4 Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Hartberg

Die folgenden ExpertInnen standen für ein Experteninterview zum Thema „Jugendliche und Mobilität“ in Hartberg zur Verfügung:

Julia Muhr, Regionalmanagement Oststeiermark, Regionales Jugendmanagement

Anton Schuller, Leiter des Referats für Energie und Klima der Stadt Hartberg

Manfried Schuller, Leiter Stadtbauamt Hartberg

4.1.4.1 Allgemeine Mobilität und Öffentlicher Verkehr in Hartberg

Die allgemeine Mobilitätssituation in Hartberg wird von den ExpertInnen als eine eher vom motorisierten Individualverkehr geprägte beschrieben. Hartberg ist ja ein sehr Pkw-orientierter Bezirk. Hier wird die Individualmobilität großgeschrieben, quasi von Kind auf „erlernt“.

„Die Mobilität in der Nacht ist in Hartberg sicher ein Problem, weil alles sehr stark verteilt ist. Man muss überallhin sehr weit zu Fuß gehen. Ohne Auto oder Moped ist das oft nicht zu schaffen – da ist die Mobilität zu Freizeitzwecken oft auch sehr eingeschränkt“.

„Meine Sicht ist jene aus der Verkehrsplanersicht. Ich glaube, dass wir im oststeirischen Raum die erlernte Individualmobilität haben und diese auch schwer abzulegen sein wird“.

„Grundsätzlich dass man im höchst motorisierten Bezirk in der Steiermark das Auto braucht, das ist noch immer gegeben“.

„Die Fortgehlokale liegen in der Peripherie von Hartberg, nicht im Zentrum, Hartberg ist geteilt in ein Einkaufszentrum weiter draußen, welches zu Fuß unerreichbar ist, eine verkehrsplanerische Katastrophe.“

Die Verbindungen mit dem Öffentlichen Verkehr nach Wien und Graz funktionieren gut, die Verbindungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Bezirks oft weniger.

„Zentral von Hartberg in andere Gemeinden ist die Situation wesentlich schlechter, da gibt es nur eine geringe Taktung“.

In Hartberg verkehrt der Citybus, der aber eher ein Transportmittel für die älteren BewohnerInnen von Hartberg ist, und für den seit einiger Zeit nun auch etwas bezahlt werden muss, wenn auch in erträglichem Rahmen. Für die Jugendlichen ist er bis zum Erreichen des Alterslimits von 15 Jahren allerdings gratis.

„Es gibt einen Citybus, der war früher gratis, jetzt ist er es nicht mehr. Wird sehr stark von Pensionisten genutzt, von Jugendlichen wenig, die Fahrt kostet einen Euro“.

„Der Citybus wird von Jugendlichen praktisch nicht genutzt, obwohl er für unter 15jährige kostenfrei ist“.

Der Schülerbusverkehr funktioniert nach Einschätzung der ExpertInnen sehr gut, das ist auch wichtig, weil Hartberg ein großes Bundesschulzentrum beherbergt.

„Das Schulbussystem funktioniert gut, das ist auch wichtig, denn es sind viele Schulen in Hartberg, und es gibt auch ein großes Lehrlingshaus“.

Allerdings könnten diese Wege nach Ansicht eines Experten auch sehr gut mit dem Fahrrad bewältigt werden:

„Für mich ist es erschütternd, wie wenig Jugend – wir haben eine Stadt mit 6000 Einwohnern und haben 3500 Schüler, wie wenig Schüler an guten Tagen mit dem Fahrrad in die Schule kommen. Es bringt nicht nur der Schulbus die Kinder in die Schule, sondern es sind die Eltern, die die Kinder bringen“.

Problematisch sind die Verbindungen am Abend oder am Wochenende, an denen der Öffentliche Verkehr ausgedünnt ist. Nachtbuslinien stehen nicht zur Verfügung. Da die Lokale, die für die Jugendlichen interessant sind, in der Region oft sehr verstreut sind, stellt dies ein Problem dar.

„Die Fortgehlokale liegen in der Peripherie von Hartberg, nicht im Zentrum ... Zu den Lokalen an der Peripherie muss man mit dem Taxi fahren“.

4.1.4.2 Radfahren

Von allen ExpertInnen wird einstimmig festgestellt, dass das Radfahren in Hartberg keine große Rolle spielt. Die Entfernungen sind zwar teilweise groß, weil die Ziele in Hartberg oft weit auseinanderliegen, werden aber nicht mit dem Rad bewältigt, auch nicht von Jugendlichen, obwohl es sehr viele Investitionen in die Radinfrastruktur gegeben hätte.

„In Hartberg wird wenig mit dem Rad gefahren“.

„Wir haben in den letzten Jahren sehr viel in die Radinfrastruktur investiert, vor allem in die Radwege, die in die Schulen bzw. zu den Freizeiteinrichtungen führen. Es ist so, dass die Jugend schon auf diesen Verkehr vorbereitet ist, es wird in den Schulen der Fahrradführerschein angeboten, der wird auch von vielen gemacht, aber es sind leider die wenigsten, die es sich zutrauen, die eigentlich aktiv mit dem Rad zur Schule fahren“.

„Wir versuchen viel für das Bewusstsein zum Radfahren zu machen, aber es fahren trotzdem nicht viele mit dem Rad“.

Es wird auch von Versuchen berichtet, bei denen die Kinder an Sammelstellen aufgesammelt wurden, um mit ihnen gemeinsam, begleitet von einem Erwachsenen, in die Schule zu fahren. Diese Aktion hat gut funktioniert, aber nur solange, solange sich jemand darum angenommen hat – ein Selbsttäufer ist es nicht geworden.

„Ein Freund von mir hat mit der Bikeline ein Modell geschaffen, wo Jugendliche gemeinsam mit dem Rad in die Schule fahren und auch von Erwachsenen begleitet werden. Solange das Modell begleitet war, solange es ständig kommuniziert wurde, solange es einen Kümmerer gab, wurde es angenommen“.

4.1.4.3 Freizeitmobilität

Bei der Freizeitmobilität ist das Problem, dass der an sich gute Öffentliche Verkehr am Abend oder am Wochenende nicht zur Verfügung steht, daher sind die Jugendlichen auf Mopeds, Autos oder Fahrgemeinschaften angewiesen. Diese spielen eine große Rolle in der Mobilität von Jugendlichen, bei denen eine/r der Jugendlichen sich bereit erklärt, mit

dem Auto zu fahren und die anderen mitzunehmen und auch keinen Alkohol zu trinken, was sehr gut funktioniert.

„Bei Jugendlichen sind aber Fahrgemeinschaften sehr wichtig, da reden sich die Jugendlichen eher zusammen und organisieren sich, bei Führerschein mit 17 ist das leichter, und das Bewusstsein nichts zu trinken, hat sich in den letzten Jahren schon sehr geändert.“

„Das ist eine Spur anders geworden als früher, da spielt auch eine Rolle, dass der Probe Führerschein Usus geworden ist und dass die Jugend ein anderes Verhältnis zum Alkohol und zum Fahren mit Alkohol geändert hat“.

„Fahrgemeinschaften spielen eine große Rolle“.

Durch die Zur-Verfügung-Stellung von Taxigutscheinen ist es möglich, dieses Problem bis zu einem gewissen Grad abzufangen.

„Es gibt eine Taxiunterstützung für Jugendliche“.

„Der Taxiverkehr hat durch die Taxigutscheine für Jugendliche sehr zugenommen“.

Es gibt auch Versuche der Stadt Hartberg, die Jugendlichen in ihrer Freizeit in der Stadt zu halten, indem es z.B. ein Kino in Hartberg gibt, das von der Stadt unterstützt wird. Aber die größeren Eventkinos wie es z.B. eines in Oberwart im Burgenland gibt, sind für die Jugendlichen attraktiver. Dorthin können sie nur mit dem motorisierten Individualverkehr gelangen.

„Von Hartberg wird eher in Richtung Oberwart gefahren, wir haben einen privaten Kinobetreiber, der nach wie vor ein Kino mit vier Sälen betreibt, es war immer ein Anliegen der Stadt, dieses Kino zu erhalten, das funktioniert nach wie vor, die Jugend will aber alles haben, da lässt es sich nicht verhindern, dass die Jugend sich ins Auto setzt und weiterfährt“.

4.1.4.4 Moped, Auto und Führerschein

Mopeds sind für die Jugendlichen ein sehr wichtiges Transportmittel, die die Möglichkeit bieten, unabhängig zu sein. Wichtig ist zuerst das Erreichen des Alterslimits für den Mopedführerschein, der dann fast übergangslos in das Erwerben des Autoführerscheins mit 17 (L17) oder 18 übergeht. Die Freizeitmobilität wäre ohne diese individuellen Verkehrsmittel für die Jugendlichen nicht zu bewältigen. Auch der Erwerb des ersten Autos spielt eine große Rolle.

„Mopeds und Motorräder spielen eine große Rolle, von den Außengemeinden sowieso.“

„Mopeds sind für die Jugendlichen immer wichtig“.

„Führerscheinbesitz ist sehr wichtig am Land, am 18. Geburtstag macht man die Führerscheinprüfung, da wartet keiner länger, so schnell wie möglich will jeder den Führerschein. Und alle haben ziemlich gleich ein Auto, sobald es irgendwie finanziell möglich ist“.

Eine der ExpertInnen meint aber, dass sich hier langsam doch eine Bewusstseinsänderung abzeichne.

„Es war doch schon so, dass es vor 20 oder 30 Jahren üblich war für die Jugend, den Führerschein zu machen, wir stellen heute schon fest, dass es nicht mehr unbedingt dazu

gehört, den Führerschein zu machen. Es gibt auch in unseren Breiten Jugendliche, die darauf verzichten. Das sind aber die wenigsten“.

4.1.4.5 Lehrlinge

Für Lehrlinge ist das Verkehrsmittel Moped besonders wichtig, um unabhängig vom Öffentlichen Verkehr, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. Das ist traditionell so.

„Bei Lehrlingen ist es aus der alten Tradition mit 15 Jahren das Moped und dann ehestmöglichst der Führerschein, Fahrrad und Zu Fuß gehen spielen da eine untergeordnete Rolle. Das ist im Bereich der Lehrlinge ein grundsätzliches Verständnis, ein Moped oder ein Auto zu haben“.

Da in Hartberg aber nicht so viele Schichtbetriebe angesiedelt sind, ist das Erreichen des Arbeitsplatzes mit dem Öffentlichen Verkehr einfacher. Und auch mit Schulbussen schaffbar.

„Es gibt weniger Schichtbetriebe, die meisten Betriebe sind eher im Handwerk, Gewerbe, Handel. Da beginnen viele erst um 7.30 Uhr oder 8 Uhr, das ist mit den Schulbussen machbar“.

„Für die SchülerInnen ist der Öffentliche Verkehr gut, um in die Schule zu kommen, für die Lehrlinge passen diese Fahrzeiten aber nicht immer. Allerdings haben sicher 50% der Jugendlichen hier ein gutes Angebot“.

4.1.4.6 Sharing und E-Mobility

Die Jugendlichen betreiben eine Art „Carsharing“ durch die Bildung von Fahrgemeinschaften. Ansonsten ist das Thema „Sharing“ kein so großes. Auch das von der Stadt Hartberg angebotene Carsharing wird von Jugendlichen, die altersmäßig dazu berechtigt wären, nicht genutzt.

„Bikesharing ist nicht attraktiv für Hartberg, das angebotene Carsharing wird von Jugendlichen nicht genutzt, hier gibt es oft Absprachen mit Verwandten und Eltern, dass das eigene Auto genutzt werden darf“.

„Das könnte kommen, aber an das denkt ein Jugendlicher im Moment nicht. Es sind die Eltern sehr daran interessiert und auch bereit, die Jugendlichen wo hin zu bringen und auch abzuholen, alleine, um zu sehen, was passiert“.

„Die Frage ist, ob die Jugendlichen, die einen Führerschein haben, das Carsharing nutzen, weil oft schon zwei Autos zu Hause stehen, die am Wochenende genutzt werden dürfen“.

E-Bikes sind auch problematisch, da die Eltern sind hier auch noch sehr dahinter, ihre Kinder sicher an ihre Zielorte zu bringen. Bikesharing könnte allerdings eine Möglichkeit sein.

„Das kommt auf die Altersgruppe an. Ich glaube nicht, dass man das Freizeitfahrverhalten mit E-Bikes verändern könnte, weil es meist in der Nacht ist, weil die Eltern im Sinne der Sicherheit bereit sind, die Jugendlichen zu führen, ich weiß aber nicht, ob E-Bikes für Jugendliche cool sind“.

4.1.4.7 Notwendige Änderungen und Verbesserungen

Sicher notwendig wäre für eine nachhaltigere Mobilität in Hartberg allgemein, aber speziell bezogen auf Jugendliche, ein verbessertes und dichteres Angebot vor allem am Abend und an den Wochenenden. Hier sind andere untersuchte Städte wie Mürzzuschlag mit der Nightline oder Judenburg mit dem Nachtbus voraus.

„Das komplette öffentliche Netz würde ich über die komplette Oststeiermark ziehen, weil viele Gemeinden, die nahe an der Bezirksgrenze sind, fühlen sich oft zur jeweils anderen Bezirkshauptstadt mehr verbunden. Da ein komplettes Netz drüberzulegen, bedarf natürlich großer Finanzierung.“

Überhaupt wäre es günstig, die Angebote, die nur für gewisse Zielgruppen zugänglich sind (z.B. Schülerbusse für SchülerInnen) auch für andere zu öffnen, dies ist aber eine Forderung, die aus verschiedenen Gründen schwer durchzusetzen ist.

„Aber auch das Schulbussystem wieder öffnen, entsprechende Taktung, besseres Nachtangebot und am Wochenende mit Taximöglichkeiten oder mit einer Nightline“.

Um die Idee des Sharings vor allem in Zusammenhang mit Elektromobilität zu forcieren, müsste es mehr Förderungen von Seiten der öffentlichen Stellen geben.

„Förderungen für Elektromobilität wären gut und wichtig, derzeit ist sie dreimal so teuer wie normale Mobilität“.

Auch die Verbindungen in die größeren Zentren sollten ausgebaut werden:

„Eine direkte Schnellbahn nach Graz wäre gewünscht, auch eine schnellere Verbindung nach Wien, z.B. ein Flixbus“.

4.1.4.8 Abwanderung

Aber nicht nur das verbesserte Angebot würde für einen nachhaltigeren Verkehr eine Rolle spielen, sondern auch die Bewusstseinsbildung und das Schaffen eines neuen Verständnisses für den Öffentlichen Verkehr und den Öffentlichen Raum.

„Wir sind durch die Wirtschaft dazu verdammt worden, dass viele freie Flächen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Alles, was nicht extra für Fußgänger ausgewiesen wird, wenn man mit dem Auto darauf fahren kann, dann wird darauf gefahren und geparkt. Die StVO hat das jahrzehntelang abgebildet. Wir sind in Hartberg dabei, das Grundverständnis, dass öffentlicher Raum nicht Autoparkplatz ist, umzudrehen“.

Hier müsste auch dafür gesorgt werden, dass Parkraum für Autos nicht einfach frei verfügbar ist, wie das ja in vielen kleineren Städten oder vor allem bei Shoppingcentern noch üblich ist.

„Solange die Parkplätze frei verfügbar sind, wird sich da nichts ändern. Und die Bequemlichkeit spielt sicher auch eine große Rolle. Das wird sehr lange dauern, bis es ins Bewusstsein der Leute kommt, dass man Öffentlichen Verkehr nutzen soll, da benötigt es finanzieller Anreize“.

Wichtig ist vor allem ein gutes Angebot an Arbeitsplätzen und ein gutes Bildungs- und Freizeitangebot, um die Jugendlichen in Ort zu halten bzw. dafür zu sorgen, dass sie z.B. nach ihrem Studium wieder zurückkehren. Nachhaltige Mobilität spielt hier auch eine Rolle, wenn auch eine nicht so dominante.

„Wenn man den Jugendlichen andere Möglichkeiten gibt, mit dem Ort verbunden zu bleiben, sei es Vereinsleben, seien es andere Dinge, tolles Freizeitangebot, dann ist das mehr maßgebend als das Mobilitätsangebot. Die Verbesserung des Mobilitätsangebotes führt dazu, mobiler zu sein, wo auch immer Angebote anzunehmen und dass die Mobilität den Jugendlichen in den Ort zurück zu führen, sprich, Tagespendler zu werden“.

Und sehr wichtig ist es, selbst ein Vorbild zu sein.

„Man müsste zu einer ganz grundlegenden Veränderung im Verhalten kommen, dass man den jungen Leuten das automatisch vermittelt. Nur, wenn du das vorlebst, kommt das bei den Jugendlichen an“.

Es geht um das Entwickeln eines neuen Verständnisses, die aber viel Zeit benötigt.

„Ich glaube ja, dass man gewisse Grundproblematiken in allen Städten ziemlich ähnlich haben wird. Mein Wunsch wäre, dass man ein anderes Grundverständnis zum Leben in der Stadt entwickelt, da braucht man viel Zeit dazu“.

4.1.5 Resümee für Hartberg

Wie sieht eine Zusammenfassung der Befragungsergebnisse für die Stadt Hartberg aus?

In Hartberg liegt der Öffentliche Verkehr erwartungsgemäß bei Fahrten zur und von der Schule bzw. Lehrstelle an erster Stelle. Interessant ist, dass sich der Anteil von Fahrrad und zu Fuß gehen in Hartberg im Sommer nur geringfügig nach oben verändert. Das Mitgenommen werden und der Öffentliche Verkehr sind auch die verbreitetsten Mobilitätsformen in Hartberg bei den Jugendlichen.

Die Länge des Schulweges beträgt in Hartberg für etwas weniger als die Hälfte der Jugendlichen im Winter höchstens 30 Minuten, interessanterweise im Sommer für mehr als die Hälfte, was nicht ganz erklärbar erscheint.

In der Freizeitmobilität dominiert wiederum das Mitfahren bzw. Mitgenommen werden, vor allem, wenn es um Ausflüge am Wochenende, den Besuch von Veranstaltungen, Konzerten oder abendlichen Aktivitäten geht. An zweiter Stelle liegt fast immer das Zu-Fuß-gehen außer bei sportlichen Aktivitäten, wo dieser Weg wird als erstes zu Fuß zurückgelegt wird. Wichtige Kriterien für die Verkehrsmittelwahl sind „Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“ und „Sicherheit“.

Probleme, Ziele zu erreichen, betreffen in Hartberg auch am ehesten abendliche Aktivitäten. Immerhin ca. 80% der befragten Jugendlichen in Hartberg geben an, sich in ihrer Mobilität eingeschränkt zu fühlen. Das hat vor allem damit zu tun, dass sie ihre gewünschten Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht erreichen können, weil sie zu weit weg sind und kein Öffentlicher Verkehr zum gewünschten Zeitpunkt zur Verfügung steht.

In Hartberg hat das Auto für die Jugendlichen einen sehr hohen Stellenwert. Fast 90% der Befragten meinen, dass sie am liebsten das Auto für ihre Wege nutzen würden. Ca. 50%

der Hartberger Jugendlichen besitzen bereits einen Führerschein für Moped, Motorrad oder Auto. Bei den unter 18-Jährigen gibt ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen an, auf jeden Fall den Führerschein machen zu wollen und ebenfalls ca. die Hälfte meint, dass sie später sicher mit dem Auto fahren wird.

Zumindest überraschend ist, dass sich ca. 80% der Jugendlichen in Hartberg gut über die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs informiert fühle, wobei das wichtigste Medium für Informationen dazu das Smartphone darstellt.

Bzgl. Verbesserungen wünschen sich die Jugendlichen in Hartberg vor allem schnellere Verkehrsmittel und kürzere Intervalle, aber auch bequemere Transportmöglichkeiten.

Aus Sicht der befragten ExpertInnen ist Hartberg zwar ein hochmotorisierter Bezirk, aber auch der Öffentliche Verkehr spielt eine wichtige Rolle. Ausbaupotenzial wird vor allem beim Angebot am Abend und am Wochenende gesehen, ein höherer Radanteil wäre beim Modal Split in Hartberg wünschenswert.

Da es für die Wege in der Freizeit am Wochenende kein Nachtbusangebot oder Ähnliches für die Jugendlichen gibt, werden dafür sehr oft Taxis genutzt – es gibt auch eine Unterstützung durch die Stadtgemeinde dafür. Auch Fahrgemeinschaften spielen eine wichtige Rolle.

Wichtig ist für die Jugendlichen auch die Verfügbarkeit von Mopeds, vor allem für Lehrlinge, damit diese ihre Arbeitsstelle zeitig am Morgen erreichen können. Auch hier sind Fahrgemeinschaften wichtig. Sehr bald wird – wenn möglich – vom Moped auf das Auto umgestiegen.

Sharingkonzepte sind bei den Jugendlichen in Hartberg noch nicht richtig angekommen, da gibt es noch Bedarf.

Wichtig ist für die Jugendlichen, ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu bieten und dieses weiter auszubauen, z.B. mit einer Nachtbuslinie oder einer Schnellbahn in der Nacht nach Graz oder Wien.

Überhaupt muss das soziale und wirtschaftliche Leben in der Stadt so gestaltet sein, dass die Jugendlichen gerne bleiben bzw. auch wieder nach Hause zurückkommen.

4.2 Stadt Weiz

4.2.1 Mobilität in der Stadt Weiz

Weiz ist eine Stadt mit ca. 11.000 EinwohnerInnen (Stand: 1. Jänner 2017) in der Oststeiermark und die Hauptstadt des gleichnamigen Bezirkes. Sie ist nach Feldbach die einwohnermäßig zweitgrößte Stadt der Oststeiermark bzw. die zehntgrößte Stadt der Steiermark (Stand 1. Jänner 2015) und gilt auf Grund mehrerer Industrieunternehmen als Industriestadt.¹⁵

Durch Weiz verlaufen die Rechbergstraße B 64 von Gleisdorf über Weiz nach Frohnleiten und die Weizer Straße B 72 von Graz über Weiz nach Krieglach.

¹⁵ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Weiz>, aufgerufen am 15.11.2017

Die Personenzüge der normalspurigen Landesbahn Gleisdorf–Weiz (S-Bahn Steiermark) halten in Weiz derzeit an zwei Stationen: An der Haltestelle Weiz Interspar und an der Station Weiz Bahnhof. Die wenige hundert Meter vom Bahnhof Weiz entfernt gelegene Endhaltestelle Weiz (bis 2010 Weiz Stadt) wurde im Juli 2016 aufgelassen.

Im Zuge der Bauarbeiten für die neue Ortsdurchfahrt Weiz wurde die normalspurige Anschlussbahn in das Werk der ehemaligen ELIN (heute Siemens Transformers Austria und Andritz Hydro) in neuer Gleislage durch die Kapruner-Generator-Straße geführt.

Nach Inbetriebnahme der Bahnlinie im Abschnitt zwischen dem Bahnhof und der neuen Endhaltestelle bedient die S-Bahn Steiermark in Weiz insgesamt vier Haltestellen. Im Bahnhof Weiz trifft die Landesbahn nach Gleisdorf mit der schmalspurigen Feistritzalbahn, die, neben Güterzügen zum Talkumwerk in Oberfeistritz, heute vor allem touristischen Dampfbummelzügen dient, zusammen.

Weiz gilt als Stadt der kurzen Wege. Aufgrund der topografischen Lage und einer Größe von rund 5 km² ist es ideal, zu Fuß zu gehen und im erweiterten Stadtgebiet von 17 km² mit dem Rad zu fahren. Es gibt in der Stadt zehn Kilometer Radwege.¹⁶

In Weiz gibt es die Mitfahrbörse „Happy Drive“ Die Idee hinter der Web-App „Happy Drive“ ist es, Fahrgemeinschaften unkompliziert innerhalb geschlossener Benutzergruppen zu bilden. Derzeit wird die Happy Drive Web-App in der HLW Weiz getestet und soll noch im Schuljahr 2017/2018 allen SchülerInnen des Bundesschulzentrums in Weiz zur Verfügung stehen. Registrieren können sich Schüler und Schülerinnen ab 16 Jahren (Steirisches Jugendschutzgesetz), mit einer gültigen E-Mail-Adresse des Schulzentrums.

Ziel von Happy Drive ist es die Umweltauswirkungen durch die Nutzung von PKW für den Schulweg zu reduzieren, sowie soziale Bindungen zwischen den Schülerinnen und Schülern zu erhöhen und zu einer angenehmeren Anreise beizutragen. Darüber hinaus sollen Stauzonen und Abgase in und um die Stadt Weiz reduziert werden, die Parksituation entschärft und leere Sitzplätze in den Autos vermindert werden.¹⁷

Seit vielen Jahren existiert in Österreich das Mikro-ÖV-system WASTI (Weizer Anrufsammeltaxi). Ursprünglich wurde das „WASTI“ (Start am 6. Mai 2002) für Menschen mit Mobilitätseinschränkung konzipiert. Mittlerweile wird es von vielen WeizerInnen als bequemes und komfortables Verkehrsmittel genutzt. Zur Verdichtung des bestehenden Angebots und zur lückenlosen Bedienung des gesamten Gemeindegebietes wurde 2016 das bestehende Angebot an WASTI-Haltestellen auf 175 aufgestockt.

Auch die Bedienzeiten wurden ausgedehnt, sodass das neue WASTI an Werktagen von 7 bis 19 Uhr und am Samstag von 7 bis 13 Uhr zur Verfügung steht. Eine Abholung innerhalb von 20 Minuten ist möglich. Der Fahrpreis beträgt für die einfache Fahrt zwei Euro, für Hin- und Rückfahrt drei Euro.¹⁸

Weiters wird in Weiz ein Bikesharing-System betrieben. Das WeizBike ist ein Fahrrad-Verleih-System in Weiz mit derzeit 11 Stationen und 80 Fahrrädern (davon 20 E-Bikes) und steht 24 Stunden täglich zur Verfügung. Die „WEIZCARD Deluxe“ berechtigt zur Nutzung des Systems und zur Entlehnung der Fahrräder.

¹⁶ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Weiz>, aufgerufen am 15.11.2017

¹⁷ Vgl. <http://www.weiz.at/umwelt/mobilitaet>, aufgerufen am 15.11.2017

¹⁸ Vgl. <http://www.weiz.at/service/oeffentlicher-verkehr>, aufgerufen am 15.11.2017

Das WeizBike kann an jeder der 11 Stationen entlehnt oder zurückgestellt werden. Der Benützungstarif richtet sich nach dem Zeitpunkt der Rückgabe. Die Benützungsgebühren für das WeizBike richten sich nach der Entlehnungsdauer. Es gibt keine Anmeldegebühr – der Erwerb der WEIZCARD Deluxe und das vollendete 16. Lebensjahr sind Voraussetzungen für die Teilnahme am WeizBike Fahrrad-Verleih-System.¹⁹

Seit einem Jahr gibt es in Weiz auch ein Elektroauto im Car-Sharing. Die WEIZCARD Deluxe wird dabei als Autoschlüssel verwendet Knapp 25.000 Kilometer wurden damit im ersten Jahr zurückgelegt.

4.2.2 Ergebnisse der quantitativen Befragung in Weiz

Für die Stadt Weiz konnten insgesamt 171 Fragebögen ausgewertet werden, das sind ca. 25% aller Fragebögen. In Weiz ist die Geschlechterverteilung ausgewogener, etwas weniger als die Hälfte der Befragten sind männlich, etwas mehr als die Hälfte weiblich. Von der Altersverteilung her liegen die 14-Jährigen mit ca. 29% voran, gefolgt von den 15- und 16-Jährigen mit je ca. 23%.

In Weiz liegt der Prozentsatz derjenigen, die im Winter mit Bus oder Bahn in die Schule oder zu ihrer Ausbildungsstätte kommen, bei 70%, gefolgt von Gebracht werden mit ca. 24%. Immerhin ca. 23% gehen in Weiz auch im Winter zu Fuß zur Schule, ca. 8% fahren selbst mit dem Auto (vgl. Abbildung 49, maximal zwei Nennungen waren möglich).

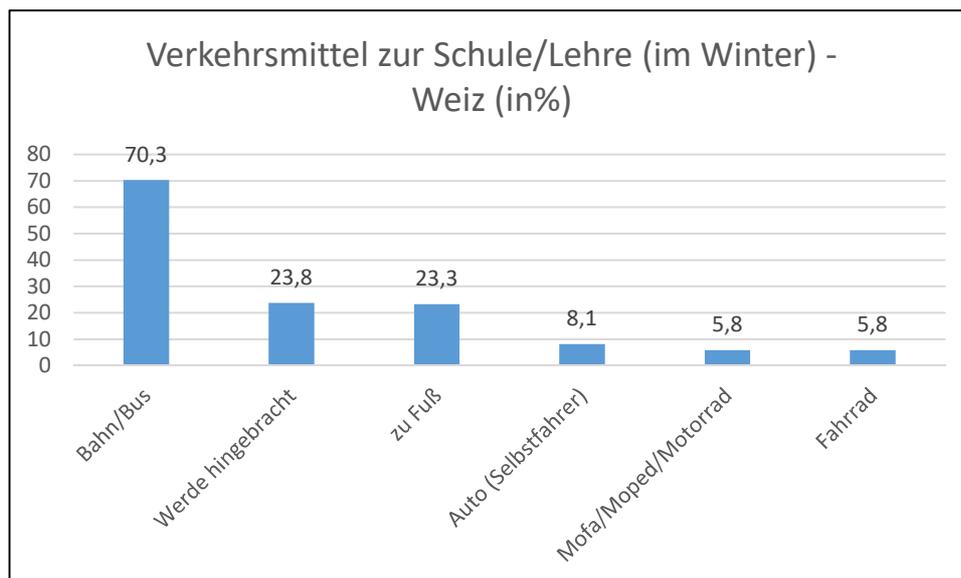


Abbildung 49: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Weiz

Wie sieht es im Sommer aus? Auch hier sind es im Sommer die meisten, die mit Bus oder Bahn fahren (ca. zwei Drittel), ca. 22% werden gebracht. Ca. 26% gehen zu Fuß, ca. jeweils 13 bis 14% fahren mit dem Mofa oder dem Motorrad (vgl. Abbildung 50, maximal zwei Nennungen waren möglich).

¹⁹ Vgl. <http://www.tourismus-weiz.at/de/stadt-region/stadt-weiz/verkehr-parkplaetze/weiz-bike>, aufgerufen am 15.11.2017

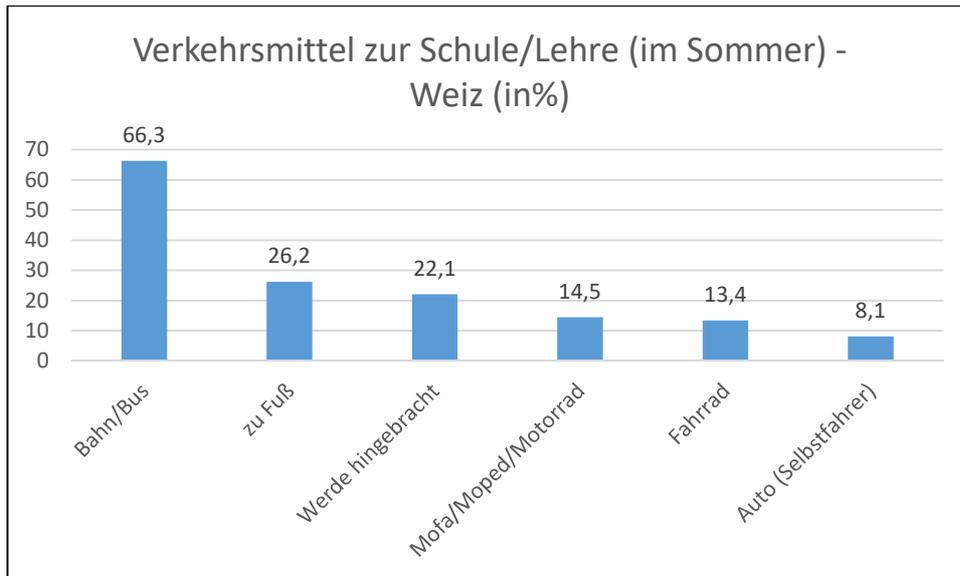


Abbildung 50: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Weiz

Für den Schul-/Ausbildungsweg benötigen die Jugendlichen im Winter in Weiz zu ca. 24% 15 bis 30 Minuten, zu 23% 30 bis 45 Minuten und zu ca. 20% 10 bis 15 Minuten (vgl. Abbildung 51).

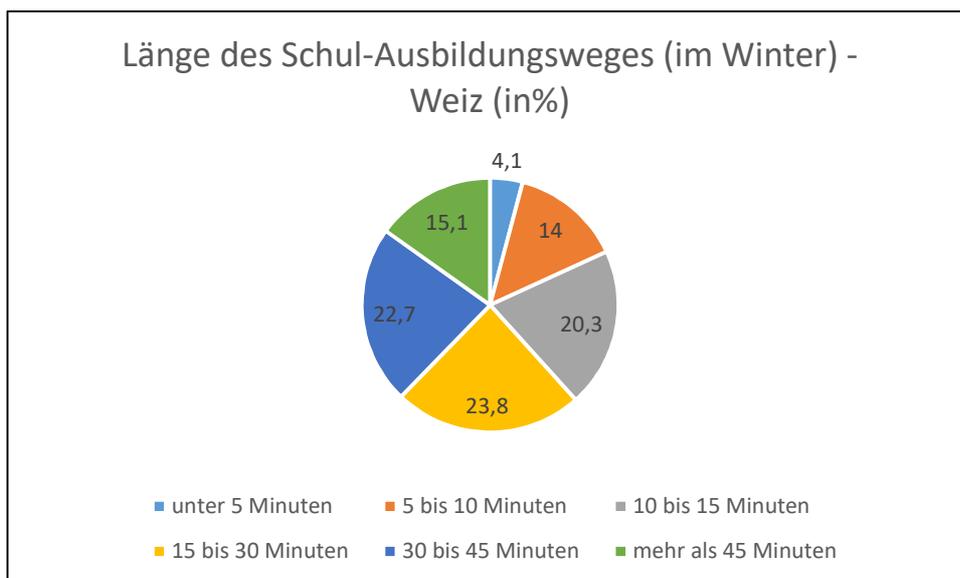


Abbildung 51: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Weiz

Im Sommer benötigen ca. 25% ebenfalls 15 bis 30 Minuten, zu ca. 20% 30 bis 45 Minuten (vgl. Abbildung 52).

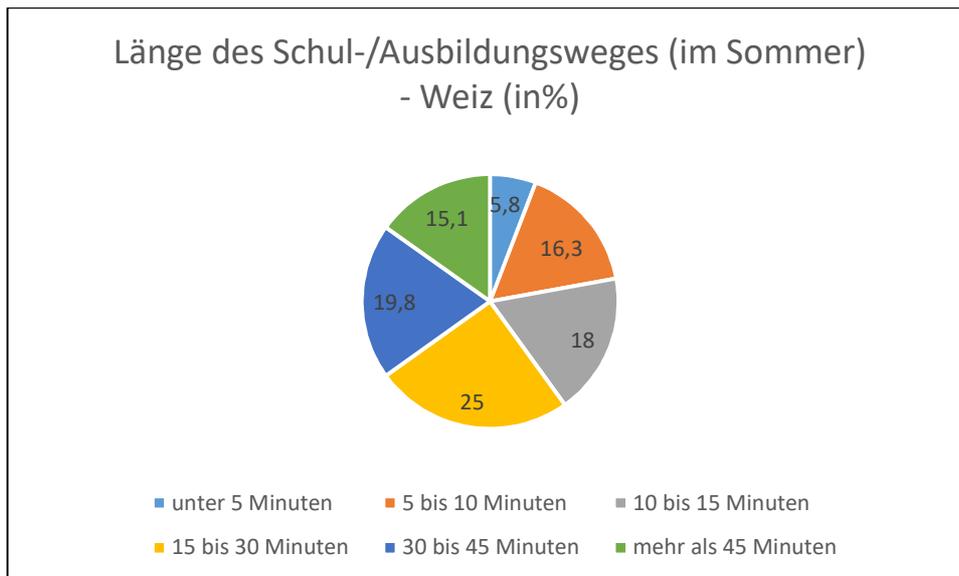


Abbildung 52: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Weiz

In Weiz müssen 70% der SchülerInnen oder Lehrlinge auf diesem Weg gar nicht umsteigen, ca. 20% einmal. Die nächste Haltestelle ist für ca. 33% der Weizer Jugendlichen 2 bis 5 Minuten entfernt, für ca. 22% sogar nur unter zwei Minuten, für ca. 20% unter acht Minuten. Von der Schule weg sind es für fast die Hälfte der Jugendlichen nur unter zwei Minuten.

Welche Kriterien und Verbesserungen wären für die Jugendlichen in Weiz wichtig, um die Situation des öffentlichen Verkehrs für ihren Schulweg zu verbessern?

An erster Stelle stehen hier schnellere öffentliche Verkehrsmittel (ca. 76%), gefolgt von kürzeren Intervallen bei Bus und Bahn (73%) und bequemerem Verkehrsmitteln (ca. 68%) (vgl. Abbildung 53, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

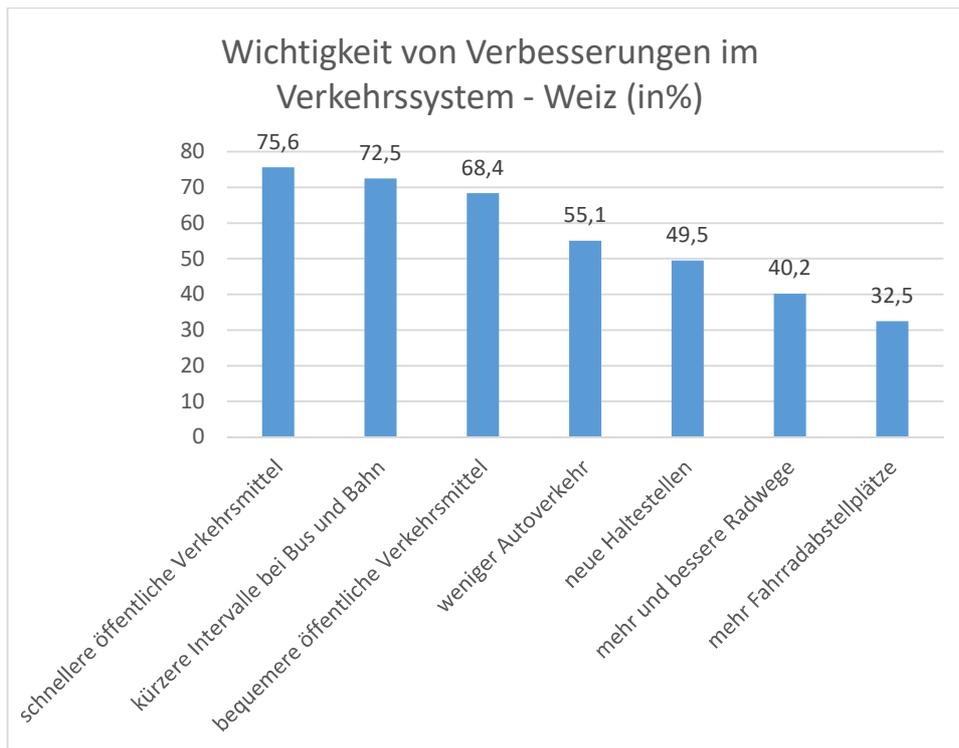


Abbildung 53: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Weiz

Wie erledigen die Jugendlichen in Weiz ihre Freizeitwege? Zum Einkaufen fahren sie zu ca. 50% mit, 40% werden auch zu Treffen mit Freunden oder Bekannten mit dem Auto oder Motorrad hingebacht, 32% der Jugendlichen gehen zu Fuß zu Sportaktivitäten oder werden zu 29% hingebacht. Zu Freizeittreffen werden über 50% der Jugendlichen hingebacht, bei Ausflügen werden sie zu fast 70% mitgenommen, ebenso zu 75% bei Veranstaltungen oder Konzerten. In andere Orte werden sie zu ca. 31% mitgenommen oder fahren zu ca. 17% mit dem Fahrrad oder gehen zu 15% zu Fuß (vgl. Abbildung 54).

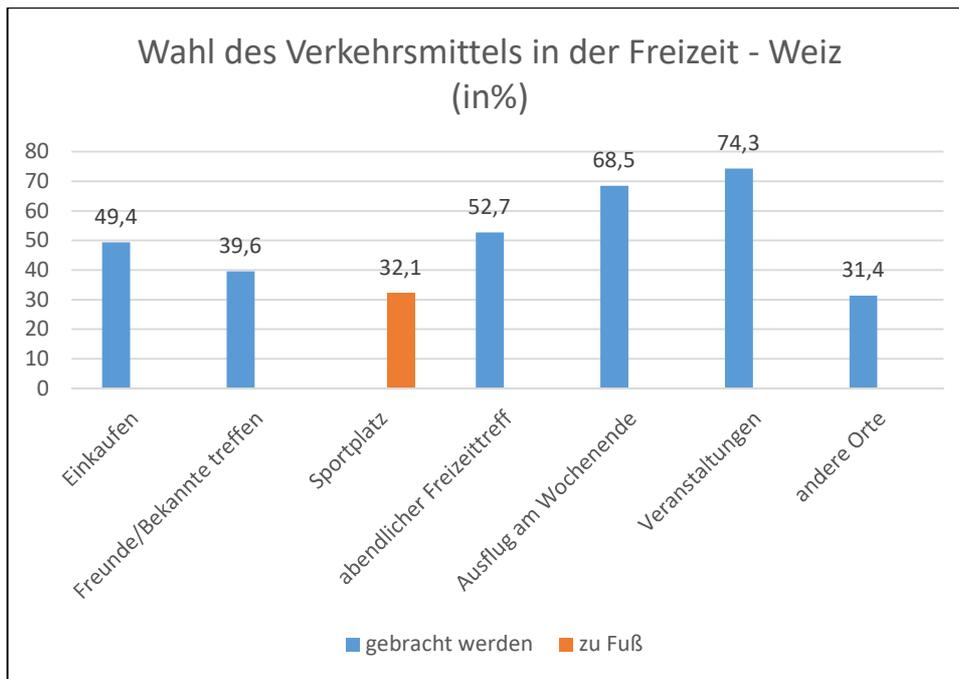


Abbildung 54: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Weiz

Bei welchen Zielen haben die Jugendlichen in Weiz Probleme, diese zu erreichen?

Bei Einkaufszielen in 21% der Fälle, bei Besuch von Freunden oder Bekannten in ca. 20% der Fälle, beim Erreichen von Freizeiteinrichtungen in 21% der Fälle, bei Ausflügen in ca. 24% der Fälle, bei Abendveranstaltungen in ca. 29% der Fälle und überhaupt beim Erreichen von anderen Orten in ca. 27% der Fälle (vgl. Abbildung 55, Summe aus „immer“ und „oft“).

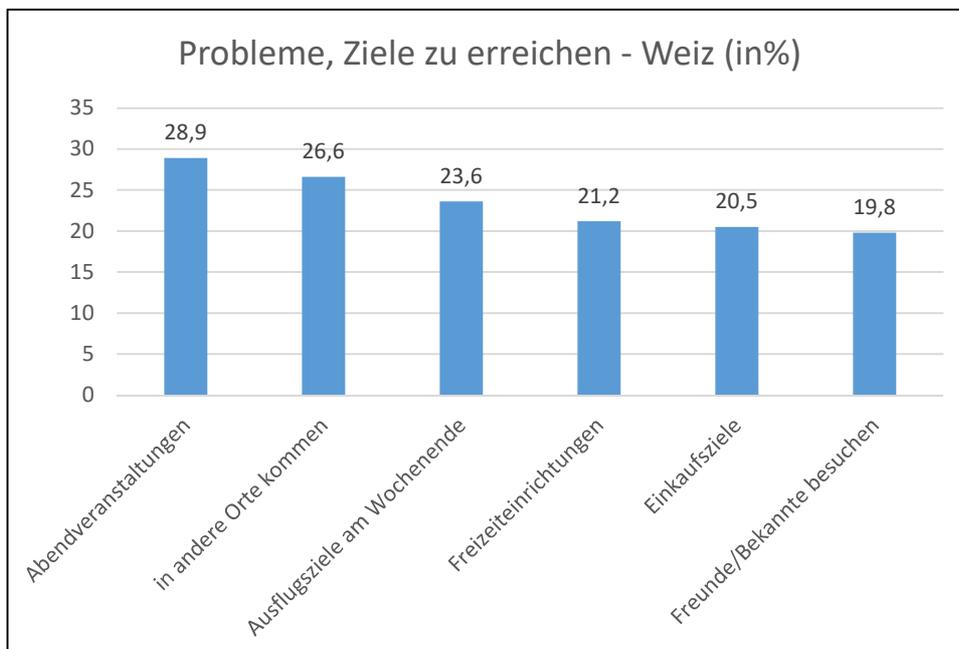


Abbildung 55: Probleme, Ziele zu erreichen - Weiz

Wie sehr fühlen sich die Jugendlichen in Weiz überhaupt in ihrer Mobilität eingeschränkt bzw. wie oft passiert es ihnen, dass sie ein Ziel nicht erreichen können?

In Weiz haben dieses Gefühl bzw. diese Schwierigkeiten ca. 23% der Befragten teilweise bzw. öfter, insgesamt ca. 63% aber kaum bzw. selten und gar nicht bzw. fast nie). Immerhin fast 15% meinen, sie hätten dieses Gefühl sehr stark bzw. diese Schwierigkeiten sehr oft (vgl. Abbildung 56).

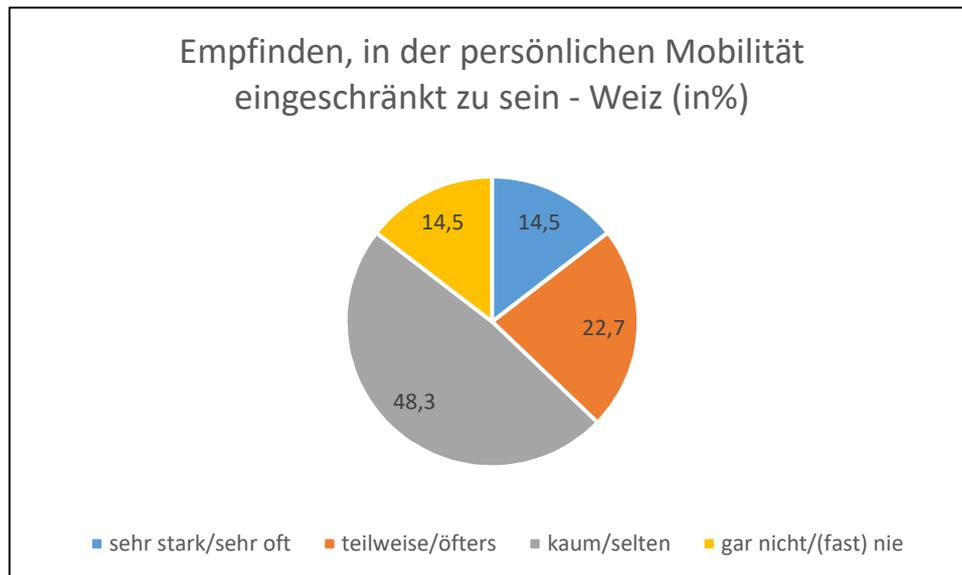


Abbildung 56: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Weiz

Wodurch – falls es der Fall ist – fühlen sich die Jugendlichen in Weiz in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt? Ca. 59% meinen, dass das Erreichen des gewünschten Ziels für Gehen oder zum Fahren mit dem Fahrrad zu weit ist, ca. 15% meinen, es ist dafür zu gefährlich. 27% meinen, es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar bzw. ca. 45% meinen, es fährt kein öffentlicher Verkehr zur gewünschten Zeit zum gewünschten Ziel. Ca. 34% sagen, es gibt keine Heimfahrtmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr von dem Ziel nach Hause und ca. 26% haben keine Mitfahrgelegenheit (vgl. Abbildung 57).

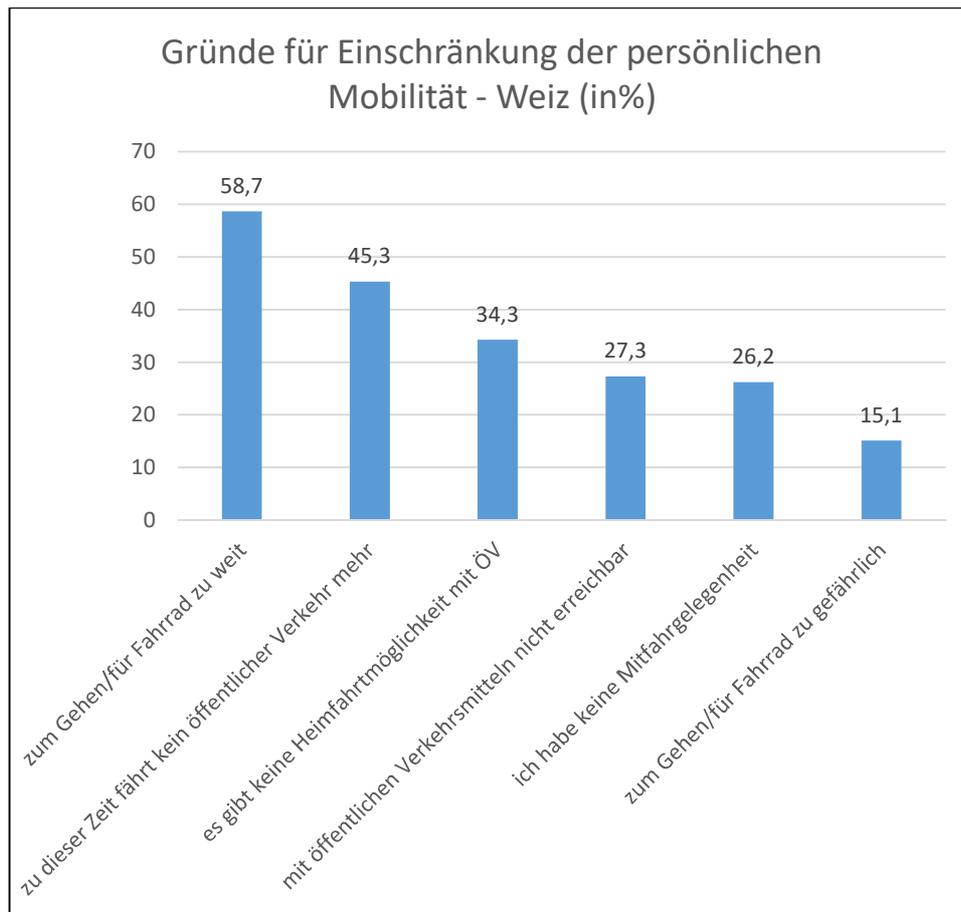


Abbildung 57: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Weiz

Wie oft werden welche Verkehrsmittel von den Jugendlichen in Weiz benutzt? Das Fahrrad wird von insgesamt ca. 32% der Jugendlichen in Weiz täglich oder pro Woche mehrmals genutzt, Bahn oder Bus von 70% täglich oder pro Woche mehrmals, Moped, Mofa oder Motorrad von ca. 21%. Selbst mit dem Auto fahren ca. 16% der Weizer Jugendlichen und als MitfahrerInnen sind es ca. 73%, die täglich oder mehrmals pro Woche zu einem gewünschten Zielort mitgenommen werden (vgl. Abbildung 58, Summe aus „täglich mehrmals“ und „pro Woche mehrmals“).

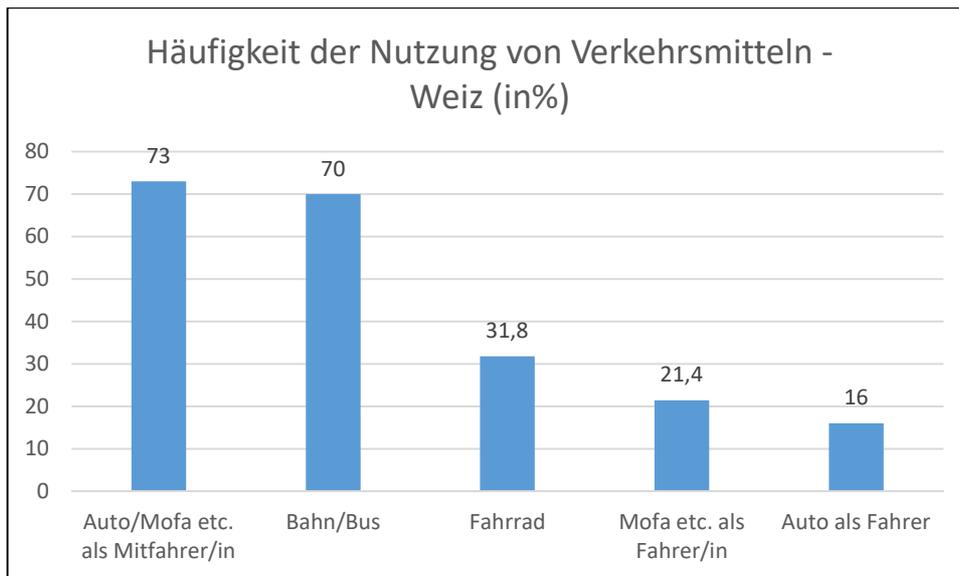


Abbildung 58: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Weiz

Und mit welchen Verkehrsmitteln wären die Jugendlichen am liebsten in ihrer Umgebung unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten? In Weiz würden ca. 67% gerne mit dem Auto unterwegs sein, ca. 40% gerne mit dem Bus bzw. ca. 38% mit der Bahn, ca. 37% mit dem Motorrad oder Mofa, ca. 35% mit dem Fahrrad und ca. 32% zu Fuß (vgl. Abbildung 59, bis zu drei Nennungen waren möglich).

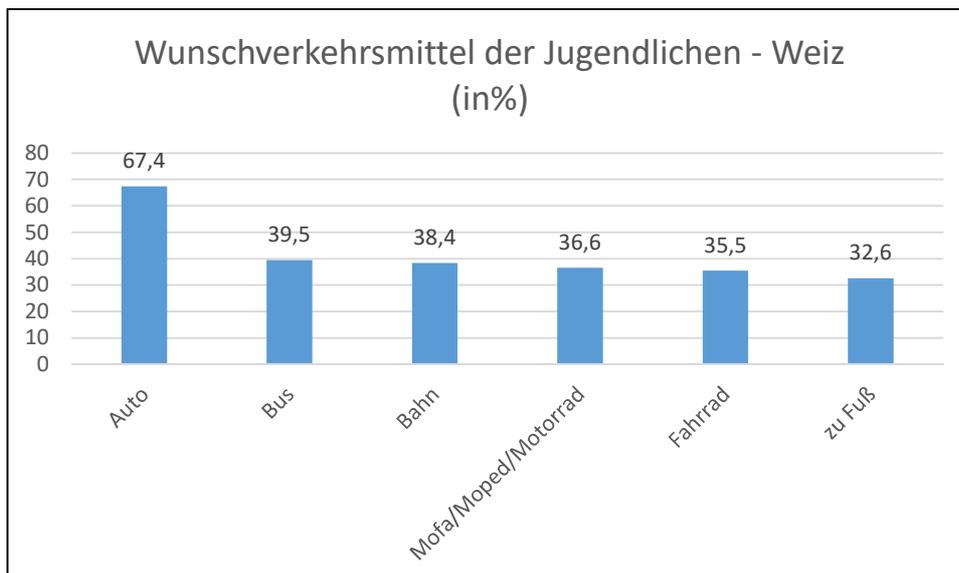


Abbildung 59: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Weiz

Welche Kriterien sind den Jugendlichen in Weiz bei der Wahl ihres Verkehrsmittels wichtig?

An erster Stelle liegt in Weiz die Zeitersparnis (ca. 90%) vor der Sicherheit (ca. 88%), dann die Unabhängigkeit (ca. 87%) und die Kostenersparnis (ebenfalls ca. 87%). Der Umweltschutz liegt mit ca. 74% an letzter Stelle (vgl. Abbildung 60, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

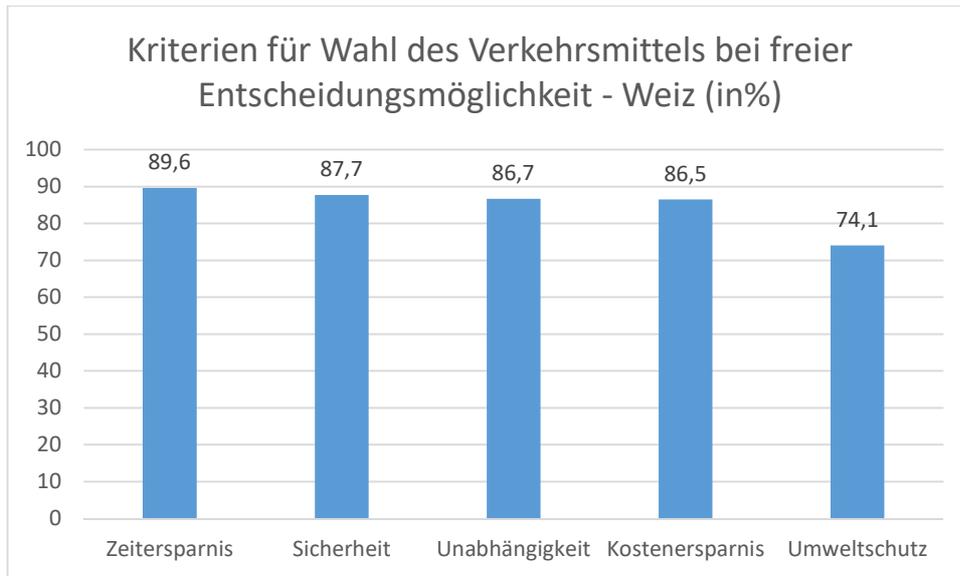


Abbildung 60: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Weiz

Ca. ein Drittel der befragten Weizer Jugendlichen besitzt einen Führerschein, ca. 15% meinen, dass sie keinen Führerschein machen werden, ca. 35% der Führerscheinlosen meinen, sie werden diesen so schnell wie möglich machen (vgl. Abbildung 61).

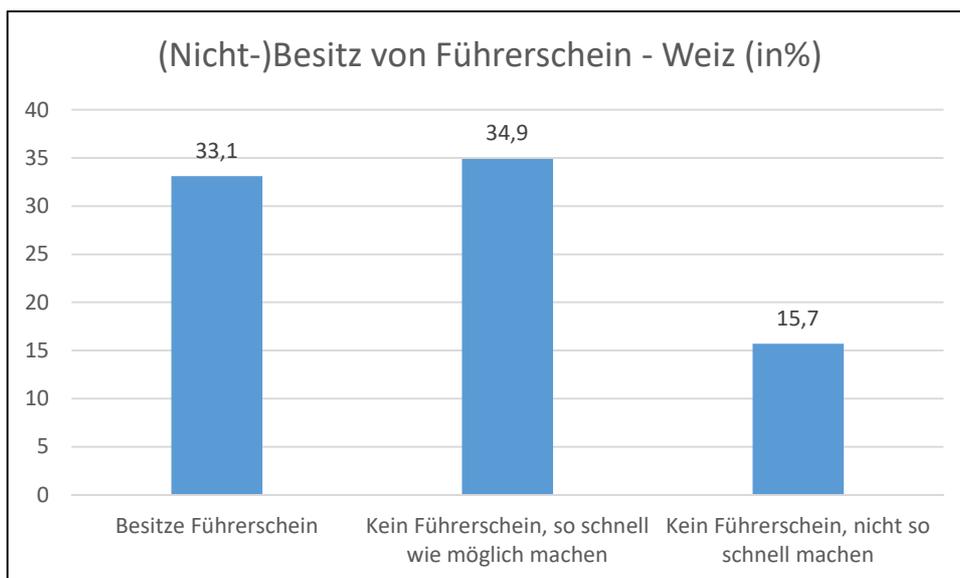


Abbildung 61: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Weiz

Ca. 22% machen gerade einen Führerschein für Mofa, ca. 18% einen für Motorrad, ca. 5% für Auto und ca. 28% für Lkw (vgl. Abbildung 62).

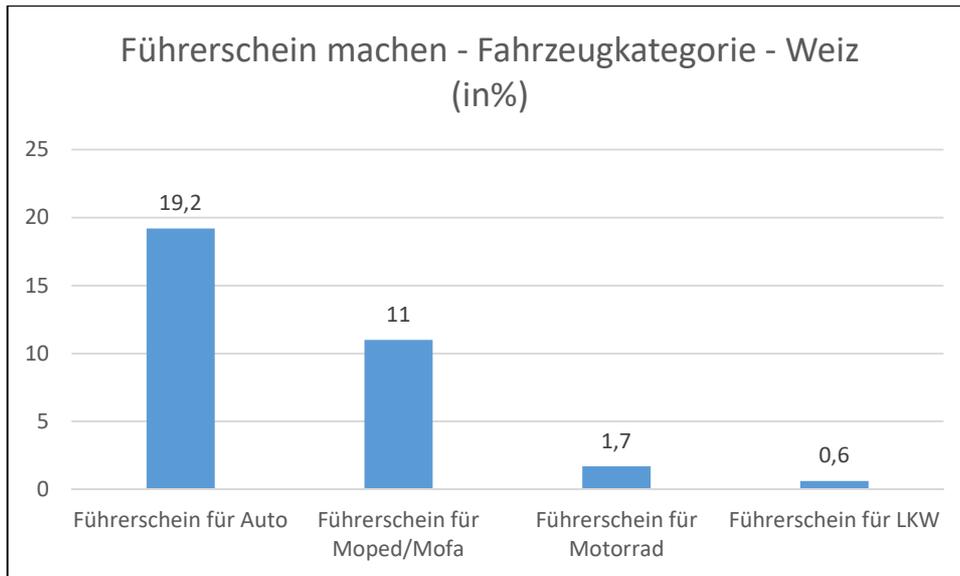


Abbildung 62: Führerschein machen - Fahrzeugkategorie - Weiz

Wie gut fühlen sich die Jugendlichen in Weiz über das Angebot zum Öffentlichen Verkehr in Ihrer Stadt bzw. ihrer Region informiert?

Ca. 45% der befragten Jugendlichen in Weiz meinen, sie seien eher gut informiert, ca. 25% meinen, dass sie weniger gut informiert seien, aber ca. 17% sagen, dass sie sehr gut informiert seien (vgl. Abbildung 63).

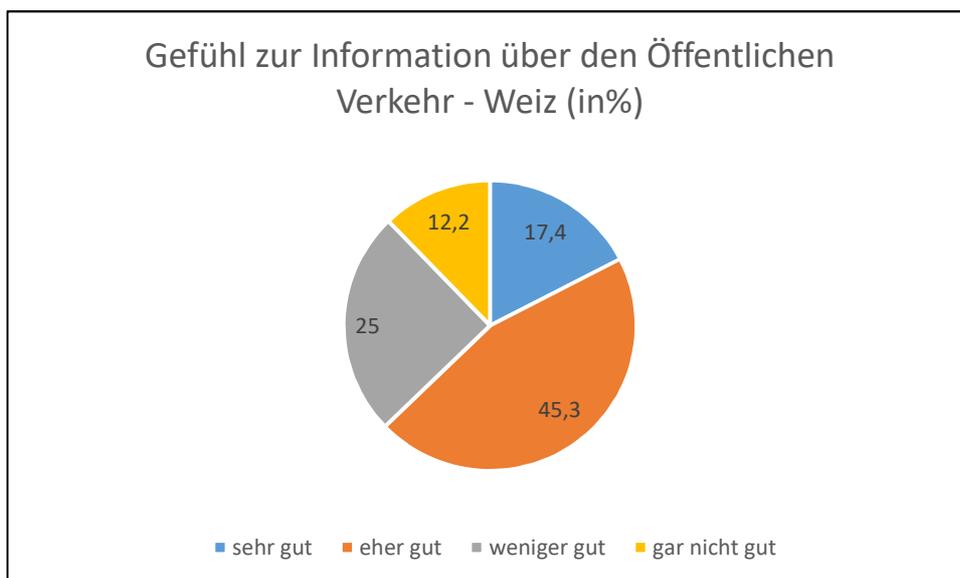


Abbildung 63: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Weiz

Welche technischen Geräte und Möglichkeiten nutzen die befragten Weizer Jugendlichen, um sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs zu informieren?

Auch hier steht an erster Stelle das Smartphone mit ca. 83%, mit Abstand gefolgt von Websites (ca. 48%) und Apps (ca. 45%) (vgl. Abbildung 64, Mehrfachnennungen waren möglich).

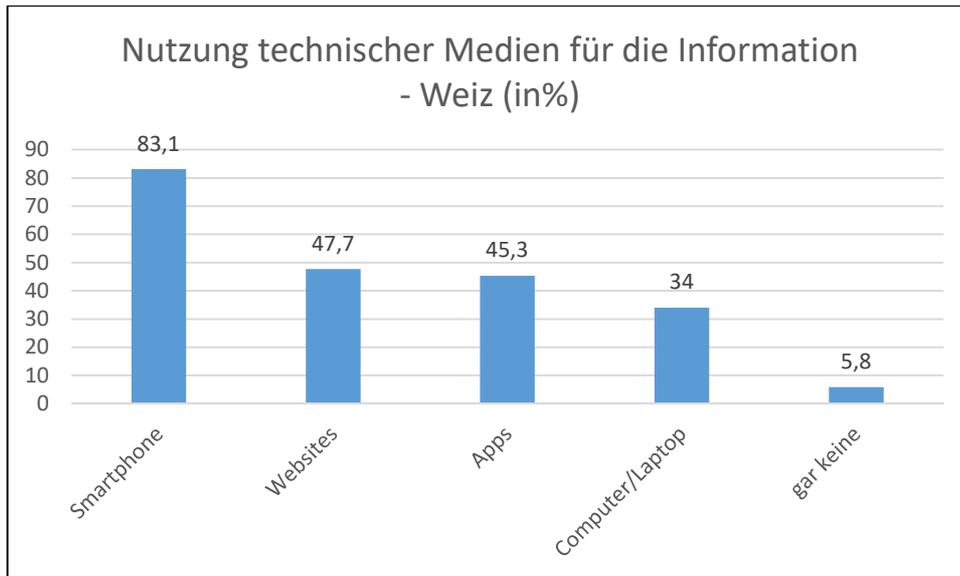


Abbildung 64: Nutzung technischer Medien für die Information - Weiz

Die unter 18-Jährigen wurden noch zu ihren Absichten befragt, die sie bzgl. Mobilität ab 18 Jahren haben.

In Weiz wollen ca. die Hälfte (50,6%) dieser Gruppe sofort den Führerschein machen, wenn es möglich ist, ca. 7% wollen sich ein eigenes Motorrad kaufen und ca. 36% wollen sich ein eigenes Auto kaufen. Ca. 42% meinen, dass sie dann hauptsächlich mit dem Auto fahren werden, und nur ca. 11% meinen, dass sie kein eigenes Auto brauchen werden (vgl. Abbildung 65, Mehrfachnennungen waren möglich).

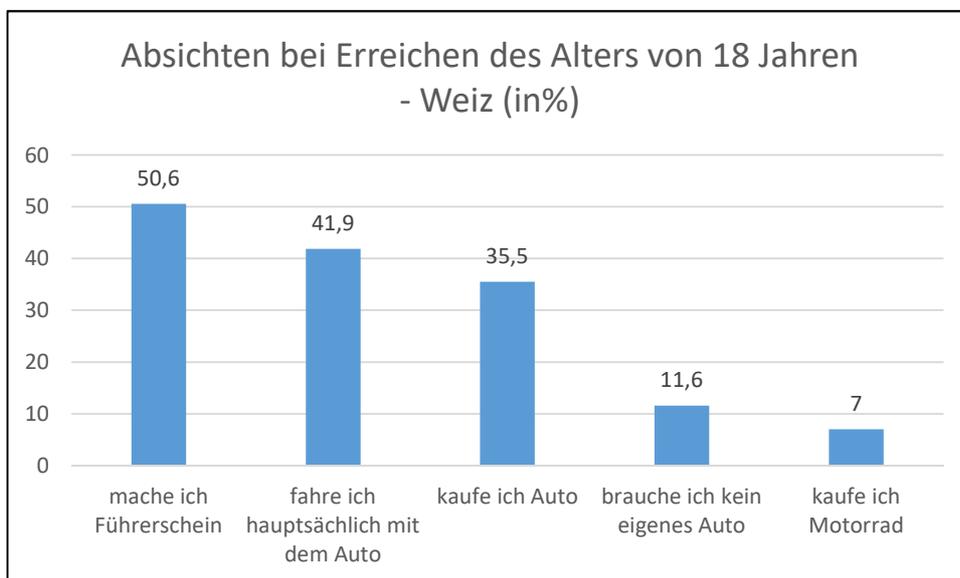


Abbildung 65: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Weiz

4.2.3 Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Weiz

In Weiz konnten insgesamt fünf ExpertInnen interviewt werden, die mit dem Themen „Jugendliche“ und „Mobilität“ in der Stadt und ihrem Umfeld befasst sind:

Vizebürgermeisterin Mag.^a Iris Thosold, zuständig für das Thema „Mobilität“

Barbara Kulmer, Leiterin des Büros für Umwelt und Mobilität der Stadt Weiz

Julian Macher, Jugendgemeinderat der Stadt Weiz

Patrick König, MSc., Amtsdirektion Stadt Weiz

Julia Muhr, BSc., Regionalmanagement Oststeiermark, Regionales Jugendmanagement

4.2.3.1 Allgemeine Mobilität und Öffentlicher Verkehr in Weiz

Wie wird die allgemeine Mobilitätssituation in Weiz eingeschätzt? Nach dem Eindruck der ExpertInnen herrscht der motorisierte Individualverkehr vor, das Auto hat einen großen Stellenwert im Stadtverkehr von Weiz.

„Die individuelle Mobilität ist recht hoch. Auf Autos und Straßenbau wird sehr viel Wert gelegt. Das Auto wird bevorzugt, dadurch wird der Öffentliche Verkehr ausgedünnt.“

„Vom Gefühl her gleich wie andere Städte in dieser Größenordnung, ein Großteil ist fokussiert auf den Individualverkehr. Besonders, wenn man zu den Stoßzeiten in der Stadt unterwegs ist, in der Früh, bei Schichtbeginn um sechs. Wir haben auch eine große Autoindustrie hier.“

„Ich glaube, dass die Leute in der Stadt schon das Gefühl haben, dass viel Verkehr ist, zumindest zu den Stoßzeiten. Verkehr passiert vorwiegend mit dem Auto.“

„Generell wird viel gefahren mit dem Auto, auch über Schleichwege.“

Aber auch der Öffentliche Verkehr funktioniert zumindest tagsüber und unter der Woche recht gut.

„Im Öffentlichen Verkehr sind die Verbindungen in Weiz oder von Weiz nach Graz schon recht gut, gute Taktung, allerdings nur am Tag, nicht in der Nacht. Die Randgemeinden sind teilweise schlimmer dran, da habe ich gehört, dass es sogar schon Probleme mit Schulbussen gab.“

„Die Leute kommen mit dem Öffentlichen Verkehr z.B. mit dem Zug von Gleisdorf oder mit dem Bus von Graz oder von den umliegenden Gemeinden her.“

Schwieriger wird es am Abend und am Wochenende.

„Unter der Woche ist es nicht so schlecht nach Graz und auch heraus, aber am Wochenende und am Abend da ist nichts.“

„Wenn die Jugendlichen zu Hause sind, haben sie allerdings wenige Chancen, wieder in die Stadt zu kommen, weil die Taktungen nicht vorhanden sind, ab 16 oder 17 Uhr ist es dann vorbei. Immer ein Thema ist abends oder am Wochenende.“

„Weiz ist eh noch besser, aber die Gemeinden weiter außerhalb haben wirklich Probleme.“

„Wir haben seit der Fusionierung einen großen ländlichen Bereich, da höre ich schon, dass die Busverbindungen nicht ideal sind, nach Gleisdorf geht am Samstagnachmittag kein Bus oder Zug nach Weiz.“

Das Problem ist auch, dass viele meinen, das Benutzen eines Autos oder eines Motorrades stehe einem zu und wäre so etwas wie ein Rechtsanspruch.

„Der Individualverkehr ist mein Recht‘, denken viele – im Gegensatz zu größeren Städten. Und es ist auch die Unabhängigkeit, die hier eine Rolle spielt. Man will von anderen unabhängig sein“.

Und hier muss man sich auch am eigenen Schopf packen.

„Ich glaube, es ist sehr eine Frage des Wohlstandes und der Bequemlichkeit. Wie leben zu sechst in einem Haushalt und es stehen fünf Autos vor der Haustür“.

4.2.3.2 Radfahren und zu Fuß gehen

Radfahren ist für die Weizer Bevölkerung auf jeden Fall eine Option. Nach einer Befragung, die die Stadt Weiz durchgeführt hat, gibt es doch einen gewissen Anteil der Bevölkerung, der mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs ist, vor allem innerhalb der Stadt Weiz.

„Was die Befragung erbracht hat, es ist schon sehr zu unterscheiden, woher die Leute kommen. Die umliegenden Gemeinden sind sehr stark fokussiert auf das Auto, innerhalb der Stadt waren es aber doch 20%, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren“.

„In Weiz sieht man viele RadfahrerInnen, das beschränkt sich aber auch auf die Stadt Weiz und drumherum“.

„Also ich habe schon das Gefühl, dass in Weiz viele Wege zu Fuß bewältigt werden und auch das Rad sehr stark zum Zug kommt“.

Das Bikesharing-Projekt Weiz Bike das in Weiz angeboten und betrieben wird, kommt laut Auskunft der Stadtverantwortlichen gut bei den BürgerInnen an.

„Das Projekt Weiz Bike wird sehr gut angenommen, gerade an gewissen Standorten“.

Aber auch das Zu-Fuß-gehen sollte attraktiver gestaltet werden, damit die Menschen sich mehr darauf besinnen.

„In Weiz sind kurze Weg den Menschen zum Zu-Fuß-gehen oft gleich zu weit, man müsste das attraktiver gestalten, aber selbst dann weiß ich nicht, ob sie das annehmen“.

Hier können Projekte helfen, die aber oft nur solange funktionieren, solange sie betreut werden und die dann nicht in das alltägliche Verhalten übergehen.

„Wir haben im Rahmen eines EU-Projektes „Walking Miles“ Folgendes gemacht: Da hat ein Erwachsener die Kinder eingesammelt und sie zu Fuß in die Schule gebracht. Solange das Projekt gelaufen ist, ging es gut, als es aus war, sind sie aber alle weggebrösel“.

4.2.3.3 Freizeitmobilität

Die Wege in der Freizeit werden nach Ansicht der ExpertInnen von den Jugendlichen sehr oft über Fahrgemeinschaften abgewickelt, da die öffentlichen Verbindungen abends und am Wochenende zu wünschen übrig lassen.

„Das auf jeden Fall, das sieht man oft. Auch beim Fortgehen am Wochenende“.

Dies wird hauptsächlich über die sozialen Medien von den Jugendlichen organisiert.

„Das beobachte ich sehr stark über die sozialen Medien, Facebook z.B., dass da der Aufruf kommt, wer fährt am Samstag von Wien nach Graz. Dass man mit jemanden mitfahren kann, dem man aber kennt. Dass man sich zu jemand Fremden ins Auto setzt, ist nicht so beliebt“.

Eine spezielle Fahrgemeinschaft ist Happydrive, das von SchülerInnen der HLW Weiz gegründet wurde und eine Mitfahrbörse für SchülerInnen der Schule ist, die ihren Schulweg nicht öffentlich erledigen können. Dieses Angebot wurde inzwischen von der HLW auf das gesamte Schulzentrum in Weit ausgeweitet.

„Happydrive, da ist der Punkt gewesen, dass nur schulintern Fahrgemeinschaften gebildet werden sollen, dann für das ganze Schulzentrum geöffnet wird, aber nicht weiter. Sharing ist eine Vertrauenssache“.

„Es hat sogar Bedenken gegeben, weg von der HLW auf das gesamte Schulzentrum, z.B. auf die HTL. Wir werden sehen, wie sich das bewährt“.

Wichtig ist für die Weizer Jugendlichen auch die Verbindung nach Gleisdorf, einem nahe gelegenen Ort, der Attraktionen bietet, die es in Weiz nicht gibt und zu dem es aber an den Wochenenden keine gute öffentliche Verbindung gibt.

„Die Verbindung Weiz – Gleisdorf. Gleisdorf ist ein attraktiver Ort für Weizer Jugendliche, es hat einige interessante Lokale und ein Kino mit Gastronomie, Pizzeria, Minigolfplatz“.

Ein spezielles Angebot für Jugendliche gab es im vergangenen Sommer in Weiz, bei dem die Weizer Jugendlichen mit einem Bus zu einem beliebten Eventlokal in der Umgebung gebracht wurden.

„Im Sommer haben wir es geschafft, einmal in der Woche einen Bus zur Latschenhütte zu organisieren, der ist sehr gut angekommen, da sind wir mit einem 50Sitzer gefahren, viermal, wenn es etwas gibt, wird es angenommen“.

4.2.3.4 Moped, Auto, Führerschein

Mofas, Mopeds und Motorräder sind im ländlichen Raum für die Jugendlichen wichtig, so auch in Weiz.

„In den ländlichen Gemeinden sind Mofas und Mopeds flächendeckend verbreitet, vor allem bei Burschen. Da fahren schon sehr viele damit, das ist die erste individuelle Freiheit, da ist der Andrang bei den Fahrschulen sehr groß“.

Und auch das Auto wird von den Jugendlichen sobald wie möglich gerne genutzt weil ihnen dieses und der Führerschein auch große Unabhängigkeit von anderen oder von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen.

„Viele Jugendliche haben die Möglichkeit, ein Auto zu benutzen, oder es gibt das Elterntaxi. Das haben wir auch herausgefunden, dass die meisten Jugendlichen immer jeden Tag ein Fahrzeug zur Verfügung haben“.

„Einen Führerschein zu haben ist einfach cool, unabhängig zu sein“.

4.2.3.5 Lehrlinge

Für die Mobilität von Lehrlingen ist die Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln auch wichtig, da Weiz eine Stadt ist, in der große Industriebetriebe mit Schichtarbeit angesiedelt sind. Da sind einspurige Kraftfahrzeuge von besonderer Bedeutung.

„Für Lehrlinge hat das Mofa oder Moped einen noch höheren Stellenwert, vor allem wegen der Schichtbetriebe in Weiz, da gibt es ja starke Industrie, da fangen viele schon um 6 Uhr früh an. Mit dem Moped ist man doch flexibler“.

„Lehrlinge tendieren schon eher dazu, mit dem Moped zu fahren als SchülerInnen“.

Falls dies nicht möglich, können Fahrgemeinschaften das Problem lösen.

„Wenn der Lehrling nicht zum Betrieb kommt, ist es ein Problem, da müssen auch Lehrstellen abgesagt werden. Da wäre vielleicht eine Lösung, dass Betriebe Fahrgemeinschaften fördern, wo Lehrlinge mitfahren könnten mit Mitarbeitern, die schon im Unternehmen sind“.

4.2.3.6 Mikro-ÖV-System

In Weiz gibt es ein Mikro-ÖV-System, das sehr erfolgreich ist, den WASTI („Weizer Anruf-Sammel-Taxi“).

„Wir haben den WASTI, der wird sehr genützt, wir haben zwei Fahrzeuge jetzt, und überlegen ein drittes anzuschaffen. Der Name WASTI ist allerdings behaftet mit dem Manko, für Ältere oder Menschen mit Beeinträchtigungen da zu sein. Und 20 Minuten Wartezeit sind oft zu viel für die Menschen“.

Inzwischen ist das Projekt so erfolgreich, dass es zu längeren Wartezeiten bei der Bestellung des Busses kommt. Damit ist er für Jugendliche nicht mehr so attraktiv.

„Der WASTI ist sehr überlastet, da müssen wir uns etwas einfallen lassen. Und von den Jugendlichen wird er nicht genutzt“.

„Ich sehe das eher im Zeitproblem, wenn man 20 Minuten warten muss. Da fahre ich eher mit dem Auto, da muss ich nicht warten“.

4.2.3.7 Sharing und E-Mobility

Das Thema Sharing und E-Mobility ist erst im Kommen und wird von den Jugendlichen noch nicht richtig wahrgenommen. In Weiz wird seit einem Jahr ein E-Car-Sharing-Projekt betrieben, das aber auch erst bekannt werden muss und derzeit noch eine ökologische Nische bedient.

„Das ist schwierig, schon bei den Erwachsenen, und bei den Jugendlichen noch mehr. Der ist sicher stolz darauf, dass er sein Auto hat und das soll er jetzt teilen? Wir haben jetzt zwar ein E-Car-Sharing in Weiz, aber wenn ich so schaue, wer fährt damit, das sind schon eher Leute, die ein ökologisches Bewusstsein haben. Jugendliche wenig“.

Allerdings gibt es zumindest einige Jugendliche, die sich E-Bikes ausborgen.

„Ich höre von Jugendlichen auch schon, dass sie E-Bikes ausborgen. Es kommt immer darauf an, wie attraktiv man das gestaltet“.

Wichtig ist auch, den Menschen die Angst vor der Elektromobilität zu nehmen, z.B. dass viele glauben, sie könnten kein Elektroauto nutzen, weil dieses nicht so weit fahren kann wie notwendig.

„E-Autos kosten natürlich viel Geld, trotz Förderungen, aber viele haben noch Angst, du musst dein Fahrverhalten ändern, auch wenn du die Ladestationen hast, da ist doch ein Umdenken notwendig, die Reichweite ist noch das Problem. Das muss man sich gut überlegen. Wobei die kurzen Wege, die ja die meisten sind, sicher leicht möglich sind“.

4.2.3.8 Notwendige Änderungen und Verbesserungen

Auf jeden Fall gewünscht wäre eine Nachtzugverbindung zwischen Weiz und Gleisdorf oder zumindest die Möglichkeit, größere Distanzen kostengünstig mit dem Taxi bewältigen zu können.

„Ein Wunsch war auch eine Nachtzugverbindung von Weiz nach Gleisdorf und umgekehrt, untermittags fährt der Zug recht häufig. Oft wäre auch ein sehr günstiges Taxi ausreichend, um zwei oder drei Euro komme ich nach Hause. Weiz ist ein großer Bezirk, da wäre ein Nachtbus schon eine organisatorische Herausforderung“.

Wichtig wäre auch ein öffentliches Verkehrssystem mit aufeinander abgestimmten Linien und einem dichten Taktfahrplan, für die größeren Orte in der Region, auch an Abenden und am Wochenende.

„Wenn man an den Bezirk denkt, dann würde ich versuchen, von den Hauptorten ein komplettes Liniensystem aufzubauen, mit guter Taktung, im Stundentakt, ein Rasternetz über alle Hauptorte, auch am Abend und am Wochenende in etwas abgeschwächter Form. Am Freitag und am Samstag vielleicht auch ein Nachtsystem.“

Auch über die Möglichkeit, die Elektromobilität zu forcieren, wird nachgedacht.

„Ich würde eine elektrischen Fuhrpark einrichten, Scooter, Roller, E-Bikes anschaffen und würde die in Funktion nehmen. Dass die Möglichkeit besteht, aus dem Bus oder Zug auszustiegen und sich mit dem E-Bike weiter zu bewegen“.

Größere Visionen gehen davon aus, die Innenstadt von Weiz überhaupt autofrei zu gestalten.

„In Laibach ist der Stadtkern autofrei, und es gibt trotzdem kleine Busse, strombetrieben, ich glaube sogar gratis für Touristen. Ich würde die Innenstadt autofrei machen und mit kleinen Bussen Freifahrten ermöglichen“.

Und eine Vision, über die auch nachgedacht wird und die vielleicht wirklich einmal umgesetzt werden kann, wird noch skizziert:

„Mir gefällt das auch, wenn die ganze Innenstadt leer ist und überall Gastgärten sind, E-Scooter, kann ich mir gut vorstellen. Aber das sind mir zu große Visionen. Die Industrie kommt nur mit dem Zug durch unsere Stadt durch. Unsere realistische Vision ist, dass wir versuchen, durch unsere Ortsdurchfahrt die Lkws unterirdisch fahren zu lassen“.

4.2.3.9 Abwanderung

Von den ExpertInnen in Weiz wird die nachhaltige Mobilität als eher nicht so wichtig betrachtet, um dafür zu sorgen, dass Jugendliche nicht aus der Stadt abwandern oder nicht in die Stadt zurückkehren. Eher geht es hier um ein attraktives Angebot im Bereich der Arbeitsplätze und der Freizeit.

„Ich glaube, dass das Angebot in der Stadt so groß sein muss, dass die Leute hierherkommen dass man z.B. ein Kino hat. Ich glaube nicht, dass das unbedingt etwas mit der Mobilität zu tun hat“.

„Und wir haben viele Arbeitsplätze in der Stadt, das hält die Leute schon, das ist ein Vorteil von Weiz.“

„Das ist zweigespalten, einerseits, die, die nach Graz tendieren, weil sie sagen, in Weiz gibt es kein Angebot, ich kann nichts einkaufen. Mobilität spielt da nicht so die Rolle“.

„Mobilität spielt eher in größeren Städten eine Rolle“.

Wichtig ist aber, schon bei den Kindern und später bei den Jugendlichen ein Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Hier spielt das gute Vorbild eine tragende Rolle.

„In den Volksschulen müsste man mehr ansetzen, das Elterntaxi ist furchtbar, jeder glaubt, er muss sein Kind in die Schule bringen“.

„Aber ist schon Erziehungssache, wenn die Kinder schon immer mit dem Auto zur Schule gebracht und abgeholt werden, dann kennen sie nichts anderes. Wenn man 10 Minuten zu Fuß gehen muss, überlegt man sich das bei uns schon“.

Und wichtig ist auch noch, dass man die eigenen Angebote im Bereich der nachhaltigen Mobilität gut bewirbt und bekannt macht. Das beste Angebot bringt nicht viel, wenn es niemand kennt.

„Und viele wissen das gar nicht. Wir haben ein großes Angebot, wir bringen es oft gar nicht rüber. Wir machen aber sicher gute Arbeit“.

4.2.4 Resümee für Weiz

Auch in Weiz sind Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zur und von der Schule bzw. Lehrstelle am häufigsten. Im Sommer ist der Anteil an RadfahrerInnen und FußgängerInnen etwas höher. Auch in Weiz sind das Mitgenommen werden und der Öffentliche Verkehr die verbreitetsten Mobilitätsformen bei den Jugendlichen.

Die Länge des Schulweges beträgt in Weiz für etwas mehr als die Hälfte der Jugendlichen sowohl im Winter als auch im Sommer höchstens 30 Minuten, und ist damit für einen Teil der Jugendlichen relativ lang.

In der Freizeitmobilität dominiert wie in Hartberg das Mitfahren bzw. Mitgenommen werden, wiederum, wenn es um Ausflüge am Wochenende oder den Besuch von Veranstaltungen und Konzerten betrifft. Nur beim Erreichen von Sportaktivitäten liegt das Zu-Fuß-gehen an

erster Stelle. Wichtige Kriterien für die Verkehrsmittelwahl sind ziemlich gleichauf „Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“, „Kostensparnis“ und „Sicherheit“.

Probleme, Ziele zu erreichen, gibt es in Weiz auch am ehesten bei abendlichen Aktivitäten und beim Erreichen anderer Orte. Allerdings meinen nur ca. 35% der befragten Jugendlichen in Weiz, dass sie sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen. Wenn dies so ist, liegt es vor allem daran, dass sie ihre gewünschten Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht erreichen können, weil diese zu weit weg sind.

In Weiz liegt der Prozentsatz derjenigen, die am liebsten das Auto für ihre alltäglichen Wege nutzen würden, bei ca. 70% und ist damit nicht so hoch wie in Hartberg. Auch das Radfahren und das Zu-Fuß-gehen liegen in Weiz mit je ca. einem Drittel als Wunschmobilitätsmittel nicht so schlecht.

Ein Drittel der befragten Jugendlichen in Weiz besitzt bereits einen Führerschein, ein weiteres Drittel möchte diesen so schnell wie möglich machen, nur ca. ein Sechstel kann sich vorstellen, keinen Führerschein zu machen.

Ca. 50% der Hartberger Jugendlichen besitzen bereits einen Führerschein für Moped, Motorrad oder Auto. Bei den unter 18-Jährigen gibt ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen an, auf jeden Fall den Führerschein machen zu wollen und ca. 40% meinen, dass sie später sicher auch mit dem Auto fahren wird.

Ein relativ großer Anteil der Jugendlichen in Weiz, nämlich fast zwei Drittel, gibt an, dass er sich gut über die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs informiert fühle, wobei wiederum das Smartphone das wichtigste Informationsmedium für die Jugendlichen ist.

Bzgl. Verbesserungen wünschen sich die Jugendlichen in Weiz wiederum vor allem schnellere Verkehrsmittel und kürzere Intervalle, und auch wieder bequemere Transportmöglichkeiten.

Die befragten ExpertInnen nehmen Weiz als schon vom motorisierten Individualverkehr geprägte Stadt wahr, erwähnen aber auch das gute Angebot an Öffentlichem Verkehr, welches allerdings eher als Verbindung vom Zentrum nach außen attraktiv ist, weniger von und zu den Randgemeinden und auch weniger in den Tagesrandzeiten und am Wochenende.

Radfahren und Zu Fuß gehen spielen in Weiz doch eine nicht unbeträchtliche Rolle, es gibt auch das Projekt „Weiz Bike“ in der Stadt, das gut angenommen wird.

Die Freizeitmobilität wird aber doch von Mopeds und Autos geprägt, da der Öffentliche Verkehr zu diesen Zeiten ausgedünnt ist. Viele Jugendliche haben auch ein Auto zur Verfügung. Es gibt aber erste Versuche, hier auch Busse für die Jugendlichen anzubieten, die sehr gut angenommen werden. Ebenso ist das Moped ein wichtiges Transportmittel für Lehrlinge, die in Weiz ihre Ausbildung des Öfteren auch in Industriebetrieben absolvieren.

Das in Weiz betriebene Anrufsammeltaxi wird von den Jugendlichen kaum genutzt, da sind die Wartezeiten zu lange und die Flexibilität zu gering. Auch Carsharing ist noch kein Thema für die Jugendlichen in Weiz.

Wünschenswert wären ein Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auch zu Zeiten, in denen es für Jugendliche interessant ist fortzugehen, günstigere Taxitarife und eine Nacht-Schnellbahn-Verbindung nach Gleisdorf am Wochenende. Wichtig sind auch Arbeitsplätze im Ort,

die die Jugendlichen halten und das Vorbild der Erwachsenen, nachhaltige Mobilität zu nutzen.

4.3 Stadt Judenburg

4.3.1 Mobilität in der Stadt Judenburg

Judenburg ist die Bezirkshauptstadt des im österreichischen Bundesland Steiermark gelegenen Bezirkes Murtal. Die Stadt liegt im Gerichtsbezirk Judenburg und hat 10.063 Einwohner (Stand 1. Jänner 2017).²⁰

In der Stadt verkehren die Linien 1 (nach Knittelfeld) und 2 (nach Fohnsdorf) des Regionalbusses Aichfeld sowie bei Bedarf und zu Spitzenzeiten eine dritte Linie. Außerdem besitzt die Stadt einen Bahnhof. Judenburg liegt an der Fernverkehrsstrecke Wien – Villach, am Bahnhof hält alle zwei Stunden der RJ nach Villach Hauptbahnhof und nach Wien Hauptbahnhof.

Der Modal Split der Stadt Judenburg sieht folgendermaßen aus: 72% motorisierter Individualverkehr, 20% Öffentlicher Verkehr, und jeweils 4% zu Fuß oder mit dem Fahrrad.²¹

DIE STADTGEMEINDE JUDENBURG ist seit 2006 beim „e5-Programm für energieeffiziente Gemeinden“ und wurde heuer zum vierten Mal auditiert. Judenburg hat 2017 81,8 % seines Potenzials für Energieeffizienz und Klimaschutz ausgeschöpft und sich damit von vier auf fünf von fünf möglichen Auszeichnungsebenen verbessert. Judenburg ist damit die beste der zwölf steirischen und die achtbeste der 212 österreichischen e5-Gemeinden.²²

Mit Verkehrskonzepten (1994, 2009), dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsverbund Aichfeld, Citybus) sowie des Fuß- und Radwegenetzes hat sich Judenburg bemüht, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt einzudämmen. Für das Projekt „VerkehrSparen“ wurde die Stadt 2000 beim LA21-Ideenwettbewerb des Umweltministeriums ausgezeichnet. 2006 wurde Judenburg klima:aktiv-Partner des Lebensministeriums beim Mobilitätsmanagement für Gemeinden.²³

1996 haben die fünf Aichfeld-Gemeinden Knittelfeld, Judenburg, Zeltweg, Spielberg und Fohnsdorf den regionalen Busverkehr auf eine neue Basis gestellt. Ein neues Fahrplankonzept hat das Angebot massiv ausgeweitet. Jede der drei Aichfeldbus-Linien fährt seitdem im exakten Halbstunden-Takt. Im Großteil des Streckennetzes - wie auch in Knittelfeld - überlagern sich jeweils zwei Linien, wodurch sich regelmäßige Viertelstunden-Intervalle ergeben.

Betrieben wird der Aichfeldbus von insgesamt rund 60 Lenkern der ÖBB-Postbus GmbH

²⁰ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Judenburg>, aufgerufen am 16.11.2017

²¹ Vgl. http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=474&list=1, aufgerufen am 16.11.2017

²² Vgl. <https://www.judenburg.at/cms/presse/detail.asp?id=5365>, aufgerufen am 30.11.2017

²³ Vgl. https://www.judenburg.at/cms/umwelt/Umwelt_Startseite.asp?n=117, aufgerufen am 16.11.2017

und der Fa. Watzke GbmH & CO KG. 10 Busse sind von Montag bis Freitag im Einsatz und bieten mit 180 Verbindungen die Möglichkeit zum Einsteigen.²⁴

In der Region Murtal verkehrt an Wochenenden in der Nacht von Samstag auf Sonntag und bei Bedarf z.B. bei Maturabällen oder Festen die „Nightline Murtal“, ein Nachtbus, der von allen Bevölkerungsschichten genutzt werden kann. Hauptsächlich wird er aber von Jugendlichen frequentiert.

Bis Ende Mai 2017 wurden über 3.700 Fahrgäste befördert. Jeden Samstag haben im Schnitt über 150 Personen dieses Angebot genutzt. Damit wurde die Zahl im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt.²⁵

4.3.2 Ergebnisse der quantitativen Befragung in Judenburg

Für die Stadt Judenburg konnten 138 Fragebögen ausgewertet werden, das ist die geringste Zahl, das sind 20% aller ausgewerteten Fragebögen. In Judenburg sind ca. 57% der befragten Jugendlichen weiblich und ca. 43% männlich. In Judenburg sind ca. 28% der jugendlichen Befragten 14 Jahre alt, ca. 26% 15 Jahre und ca. 23% 16 Jahre.

In Judenburg sind im Winter über drei Viertel der Jugendlichen auf ihrem Schulweg mit Bus oder Bahn unterwegs, ca. 21% werden zur Schule gebracht. Immerhin 16% gehen in Judenburg zu Fuß in die Schule, als Autofahrer ca. 12% (vgl. Abbildung 66, maximal zwei Nennungen waren möglich).

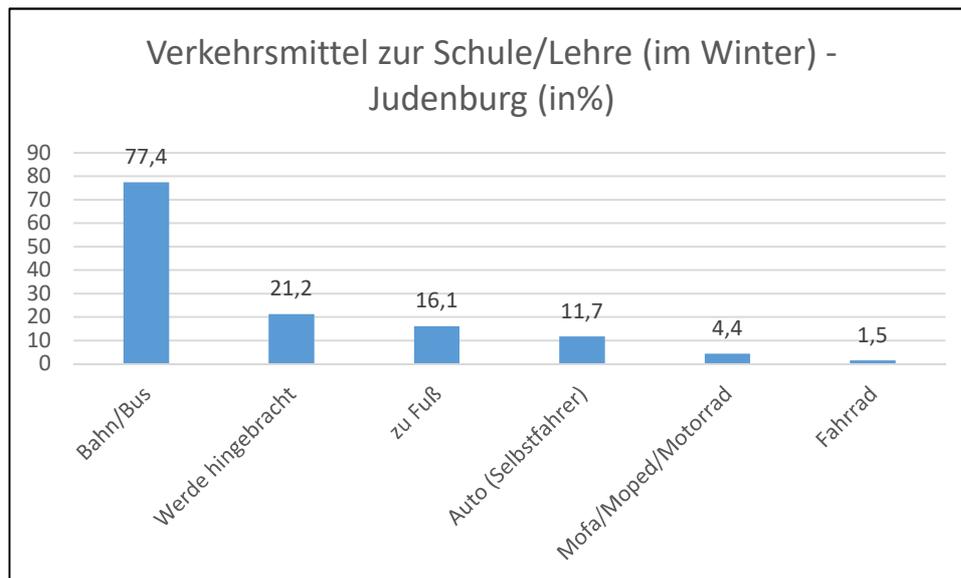


Abbildung 66: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) – Judenburg

Im Sommer sieht die Situation ähnlich aus – 72% nutzen Bahn oder Bus für den Schulweg, ca. 18% werden gebracht, ca. 16% gehen zu Fuß, ca. 13% fahren mit dem Mofa, ca. 10% mit dem Auto (vgl. Abbildung 67, maximal zwei Nennungen waren möglich).

²⁴ Vgl. <https://knittelfeld.gv.at/leben-in-knittelfeld/lebensbereiche/verkehr-und-parken/aichfeldbus/>, aufgerufen am 16.11.2017

²⁵ Vgl. <https://www.meinbezirk.at/murtal/lokales/nightline-murtal-fahrgast-zahlen-verdoppelt-d2139023.html>, aufgerufen am 16.11.2017

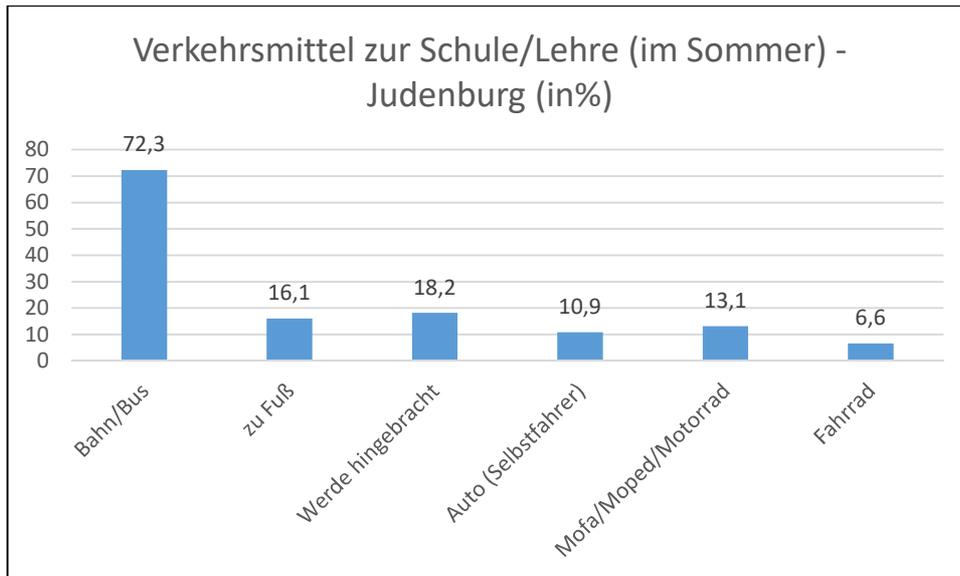


Abbildung 67: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Judenburg

In Judenburg benötigen die befragten Jugendlichen im Winter zu ca. 38% 15 bis 30 Minuten für den Schulweg bzw. Weg zur Ausbildungsstätte, ca. 25% benötigen 30 bis 45 Minuten (vgl. Abbildung 68).

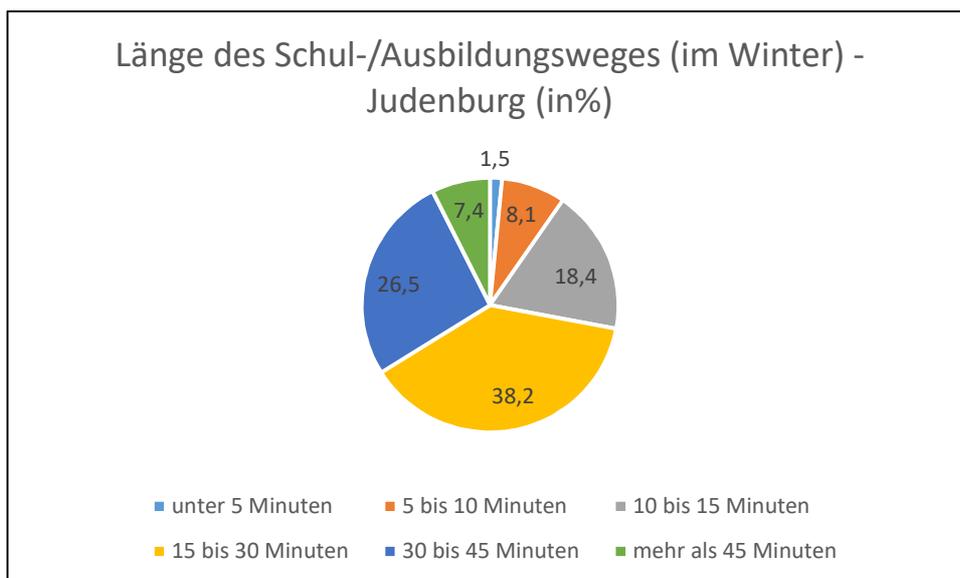


Abbildung 68: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Judenburg

Im Sommer sind es zu ca. 43% 15 bis 30 Minuten bzw. zu jeweils ca. 17% 5 bis 10 oder 10 bis 15 Minuten (vgl. Abbildung 69).

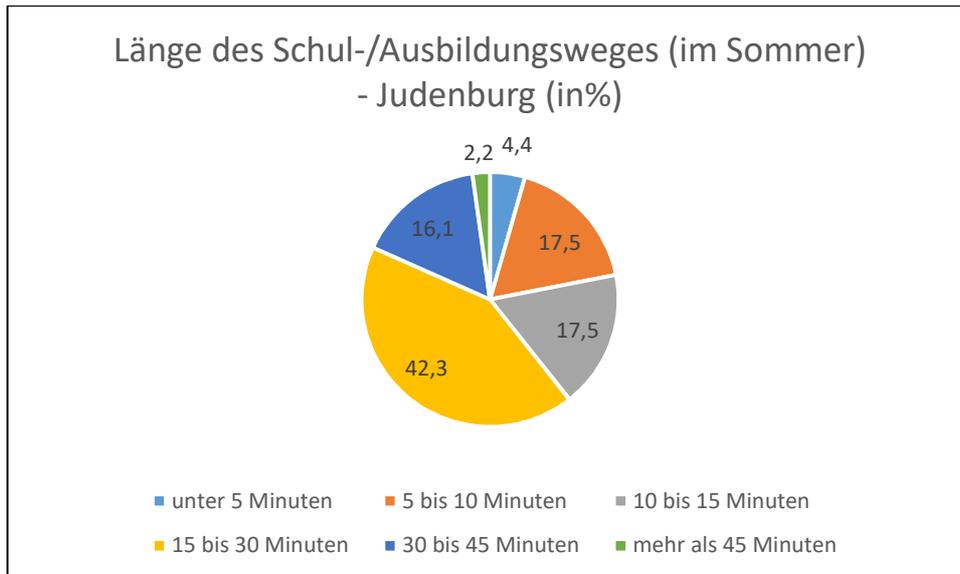


Abbildung 69: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Judenburg

In Judenburg müssen 76% der Jugendlichen auf ihrem Weg zur Schule oder Ausbildung gar nicht umsteigen, ca. 20% einmal. Für ca. 30% der Jugendlichen ist die nächste öffentliche Haltestelle weniger als 2 Minuten entfernt, für ca. 27% zwei bis fünf Minuten, für ca. 25% fünf bis acht Minuten. Von der Schule sind es für ca. 43% unter zwei Minuten und für noch einmal ca. 42% nur zwei bis fünf Minuten.

Welche Kriterien und Verbesserungen wären für die Jugendlichen in Judenburg wichtig, um die Situation des Öffentlichen Verkehrs für ihren Schulweg zu verbessern?

Hier liegt der Wunsch nach schnelleren öffentlichen Verkehrsmitteln an erster Stelle (80%), knapp gefolgt von kürzeren Intervallen bei Bus und Bahn (ca. 79%) und bequemerer öffentlichen Verkehrsmitteln (ca. 70%) (vgl. Abbildung 70, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

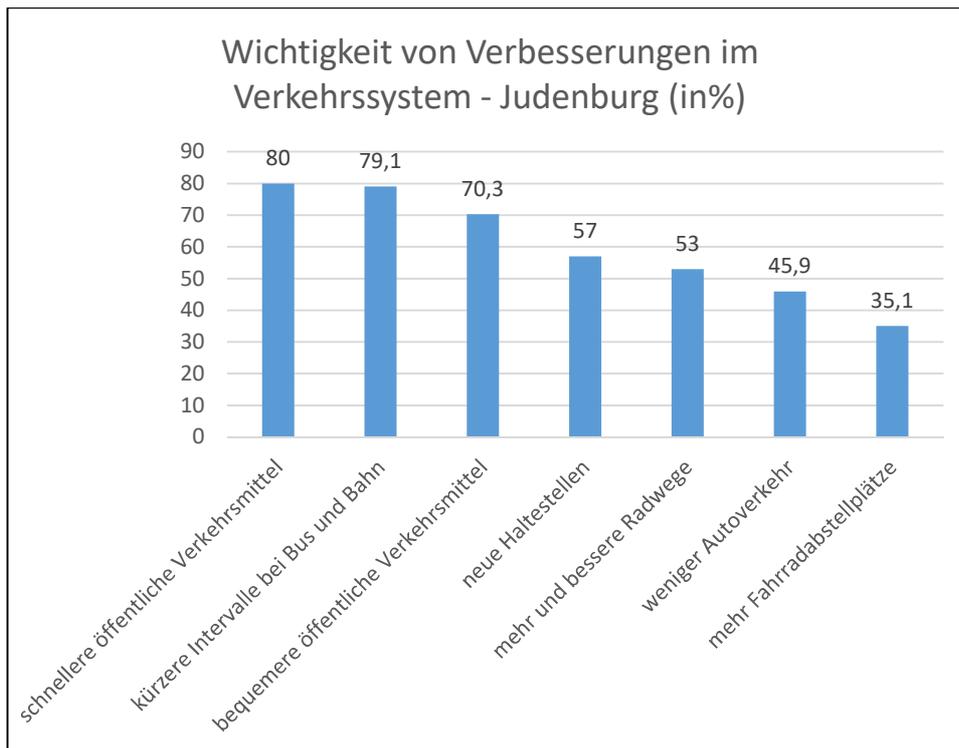


Abbildung 70: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Judenburg

Wie bewältigen die Jugendlichen in Judenburg ihre Wege in der Freizeit?

Ca. 32% der Jugendlichen werden mit dem Auto oder dem Mofa zum Einkaufen hingebbracht, interessanterweise gehen auch fast 30% zu Fuß. Zu Einkaufsmöglichkeiten sind es ca. 30%, ca. 35% der Jugendlichen werden zu Treffen mit Freunden gebracht, ca. 23% gehen aber auch zu Fuß, zu sportlichen Aktivitäten gehen ca. 40% der Judenburger Jugendlichen zu Fuß, zu 22% werden sie hingebbracht und 20% fahren mit dem Fahrrad.

Zu abendlichen Freizeitaktivitäten werden ca. 45% der Jugendlichen hingebbracht, 21% gehen auch hier zu Fuß, bei Ausflügen am Wochenende werden sie zu 60% mitgenommen. Bei Veranstaltungen sind es ca. 66% der Jugendlichen, die hingebbracht werden und überhaupt in andere Orte kommen sie zu ca. 33% mit der Bahn oder dem Bus bzw. zu ca. 31% werden sie hingebbracht (vgl. Abbildung 71).

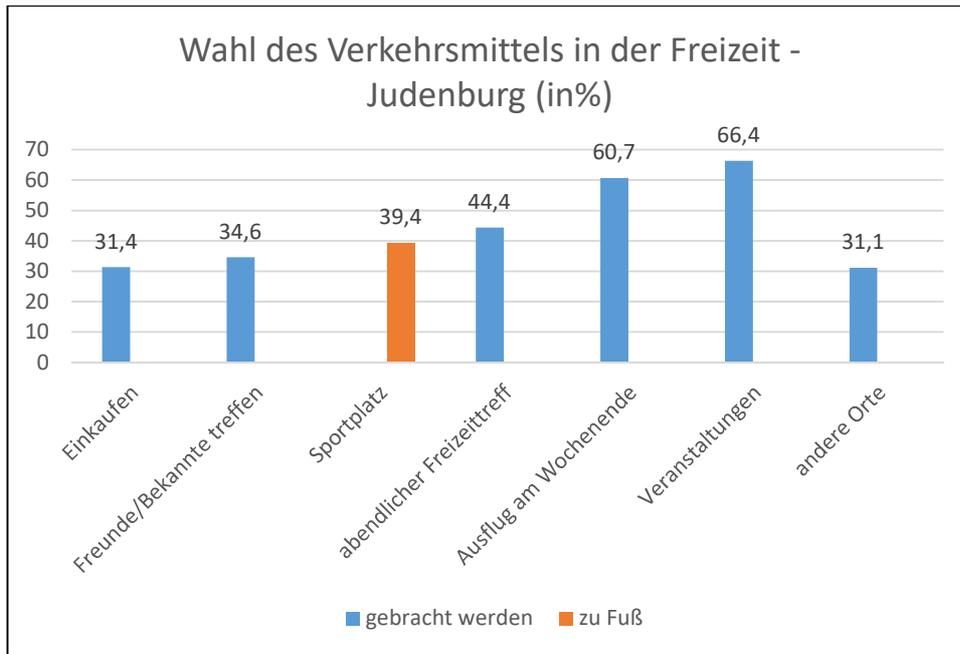


Abbildung 71: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Judenburg

Bei welchen Zielen haben die Jugendlichen in Judenburg Probleme, diese zu erreichen?

Bei Einkaufszielen in 19% der Fälle, bei Besuch von Freunden oder Bekannten in ca. 20% der Fälle, beim Erreichen von Freizeiteinrichtungen in 23% der Fälle, bei Ausflügen sogar in ca. 36% der Fälle, bei Abendveranstaltungen in 33% der Fälle und überhaupt beim Erreichen von anderen Orten in ca. 30% der Fälle (vgl. Abbildung 72, Summe aus „immer“ und „oft“).

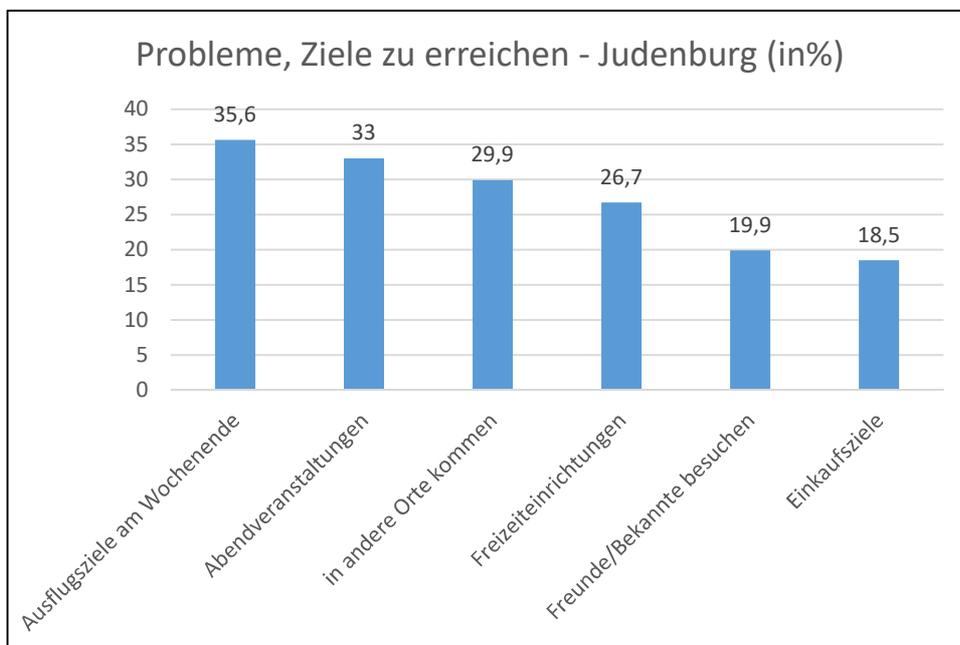


Abbildung 72: Probleme, Ziele zu erreichen - Judenburg

Wie sehr fühlen sich die Jugendlichen in Judenburg überhaupt in ihrer Mobilität eingeschränkt bzw. wie oft passiert es ihnen, dass sie ein Ziel nicht erreichen können?

In Judenburg haben dieses Gefühl bzw. diese Schwierigkeiten ca. 40% der Befragten teilweise bzw. öfter, insgesamt ca. 50% kaum bzw. selten und gar nicht bzw. fast nie. Immerhin fast 11% meinen, sie hätten dieses Gefühl sehr stark bzw. diese Schwierigkeiten sehr oft (vgl. Abbildung 73).

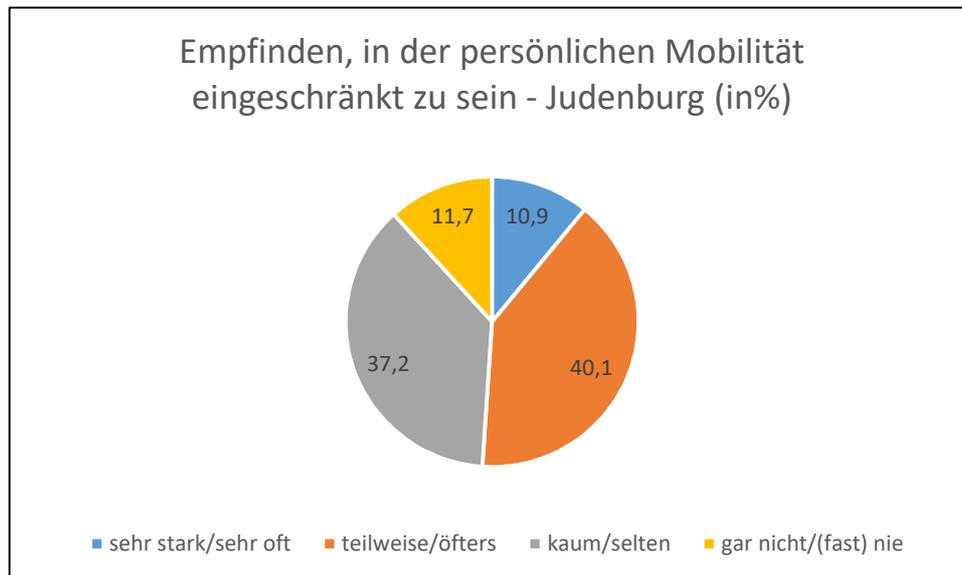


Abbildung 73: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Judenburg

Wodurch – falls es der Fall ist – fühlen sich die Jugendlichen in Judenburg in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt? Ca. 53% meinen, dass das Erreichen des gewünschten Ziels für Gehen oder zum Fahren mit dem Fahrrad zu weit ist, ca. 24% meinen, es ist dafür zu gefährlich. 32% meinen, es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar bzw. ca. 50% meinen, es fährt kein öffentlicher Verkehr zur gewünschten Zeit zum gewünschten Ziel. Ca. 43% sagen, es gibt keine Heimfahrtmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr von dem Ziel nach Hause und ca. 27% haben keine Mitfahrgelegenheit (vgl. Abbildung 74).

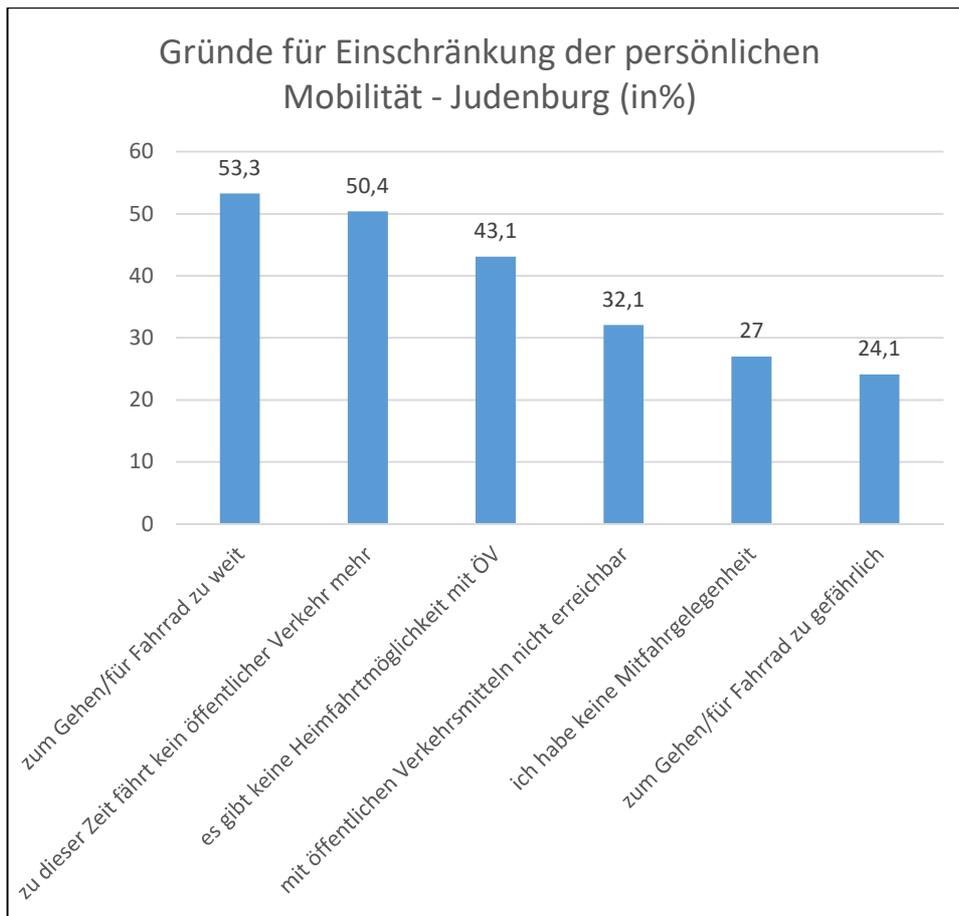


Abbildung 74: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Judenburg

Wie oft werden welche Verkehrsmittel von den Jugendlichen in Judenburg benutzt? Das Fahrrad wird von insgesamt ca. 27% der Jugendlichen in Judenburg täglich oder pro Woche mehrmals genutzt, Bahn oder Bus von über 80% täglich oder pro Woche mehrmals, Moped, Mofa oder Motorrad von ca. 11%. Selbst mit dem Auto fahren ca. 28% der Judenburger Jugendlichen und als MitfahrerInnen sind es ca. 70%, die täglich oder mehrmals pro Woche zu einem gewünschten Zielort mitgenommen werden (vgl. Abbildung 75, Summe aus „täglich mehrmals“ und „pro Woche mehrmals“).

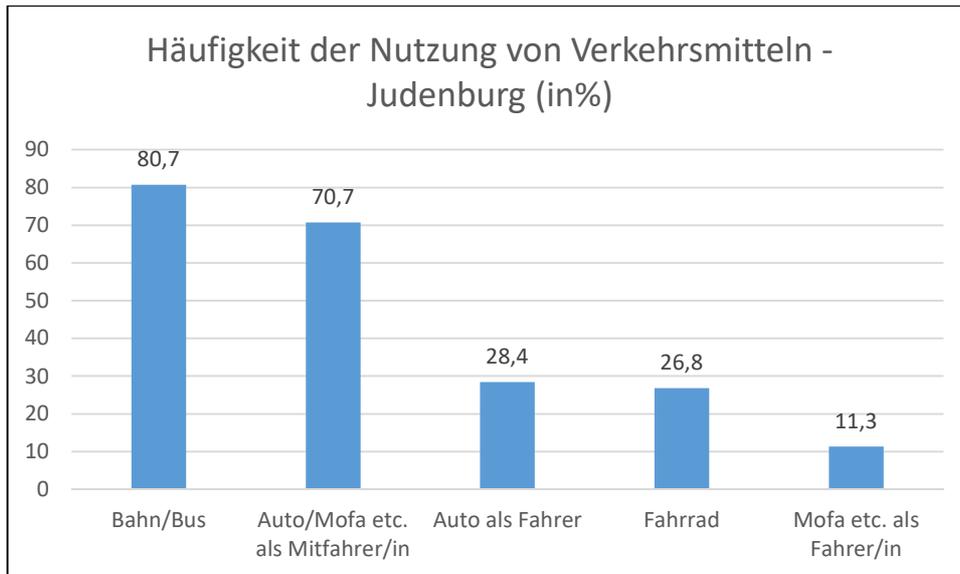


Abbildung 75: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Judenburg

Und mit welchen Verkehrsmitteln wären die Jugendlichen am liebsten in ihrer Umgebung unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten? In Judenburg würden ca. 65% gerne mit dem Auto unterwegs sein, ca. 56% gerne mit dem Bus bzw. ca. 26% mit der Bahn, ca. 23% mit dem Motorrad oder Mofa, ca. 39% zu Fuß und ca. 32% mit dem Fahrrad und (vgl. Abbildung 76, bis zu drei Nennungen waren möglich).

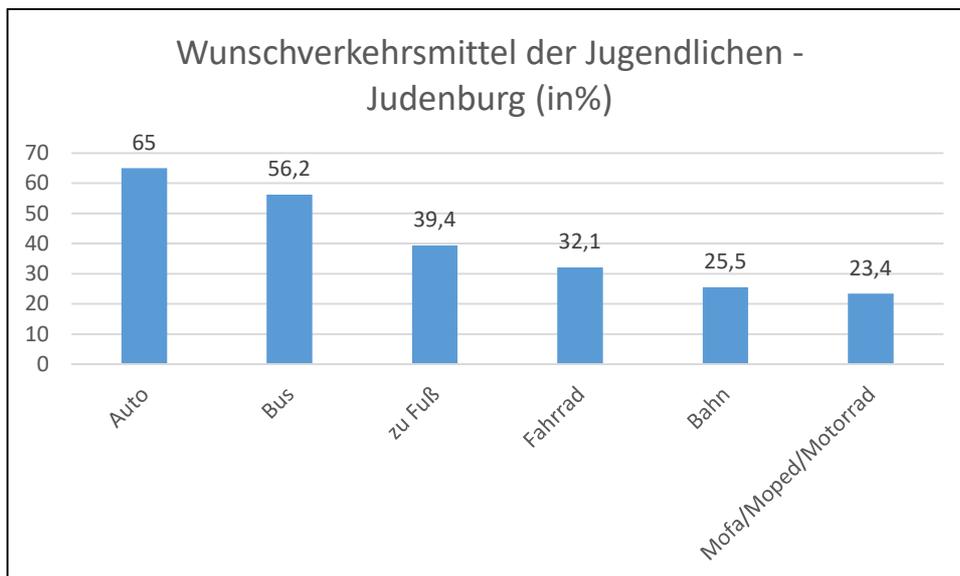


Abbildung 76: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Judenburg

Welche Kriterien sind den Jugendlichen in Judenburg bei der Wahl ihres Verkehrsmittels wichtig?

An erster Stelle liegt in Judenburg die Sicherheit (ca. 95%) vor der Unabhängigkeit (ca. 91%), dann gleichauf die Zeit- und die Kostenersparnis (jeweils ca. 89%). Der Umweltschutz liegt mit ca. 80% an letzter Stelle (vgl. Abbildung 77, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

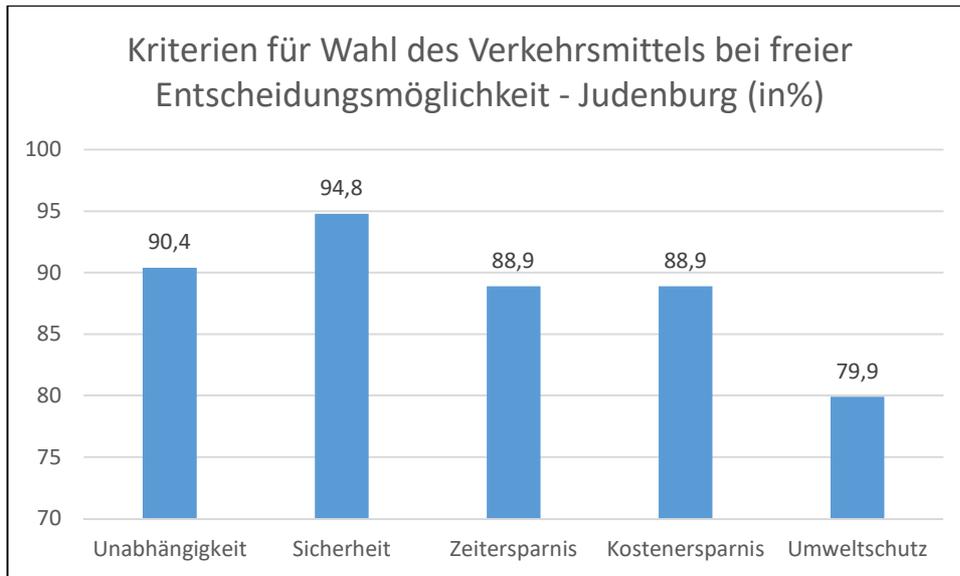


Abbildung 77: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Judenburg

Ca. ein Fünftel der befragten Judenburger Jugendlichen besitzt einen Führerschein, ca. 20% meinen, dass sie keinen Führerschein machen werden, ca. 45% der Führerscheinlosen meinen aber, sie werden diesen so schnell wie möglich machen (vgl. Abbildung 78).

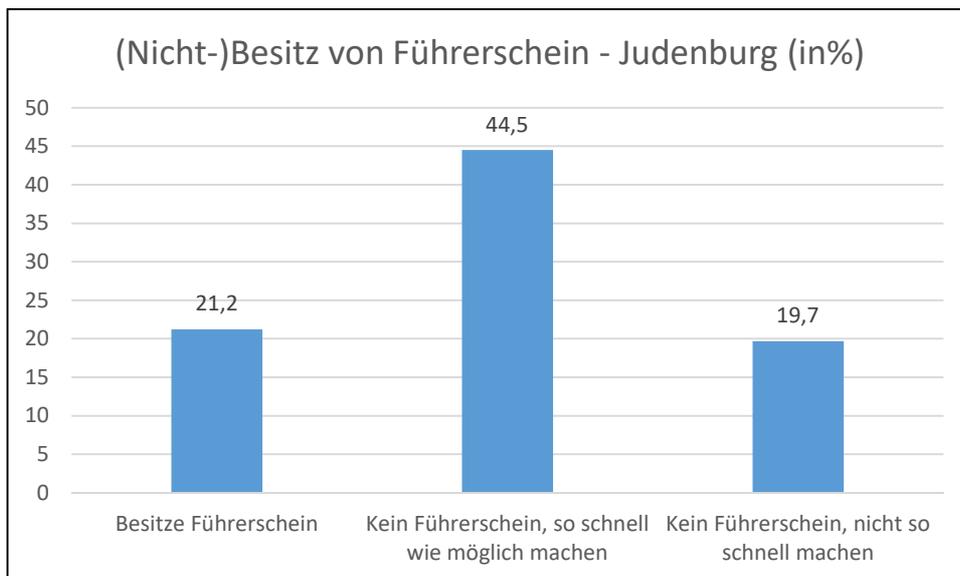


Abbildung 78: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Judenburg

Ca. 4% machen gerade einen Führerschein für Mofa, ca. 20% einen für Motorrad, ca. 15% für Auto und ca. 6% für Lkw (vgl. Abbildung 79).

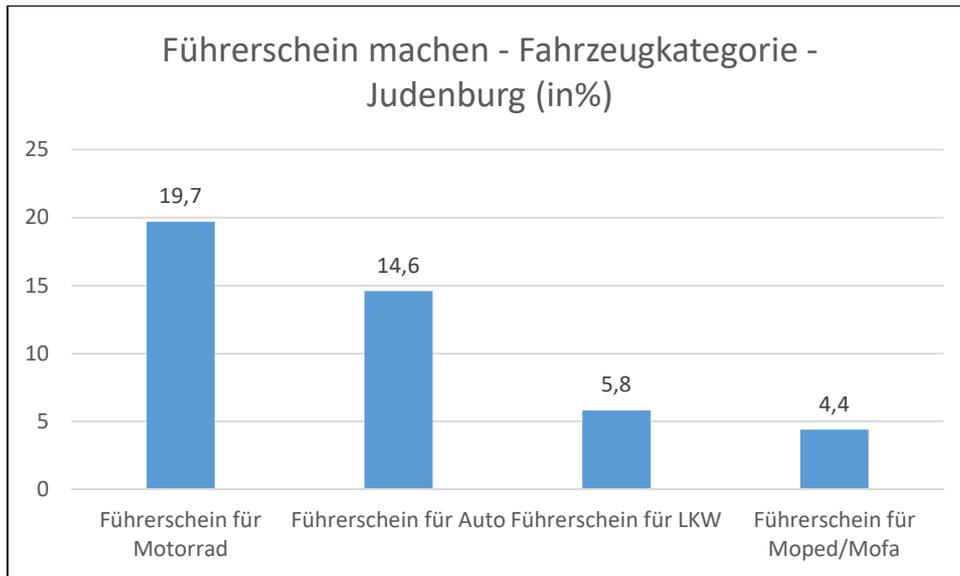


Abbildung 79: Führerschein machen – Fahrzeugkategorie - Judenburg

Wie gut fühlen sich die Jugendlichen in Judenburg über das Angebot zum Öffentlichen Verkehr in Ihrer Stadt bzw. ihrer Region informiert?

Ca. 41% der befragten Jugendlichen in Judenburg meinen, sie seien eher gut informiert, ca. 25% meinen, dass sie weniger gut informiert seien, aber ca. 27% sagen, dass sie sehr gut informiert seien (vgl. Abbildung 80).

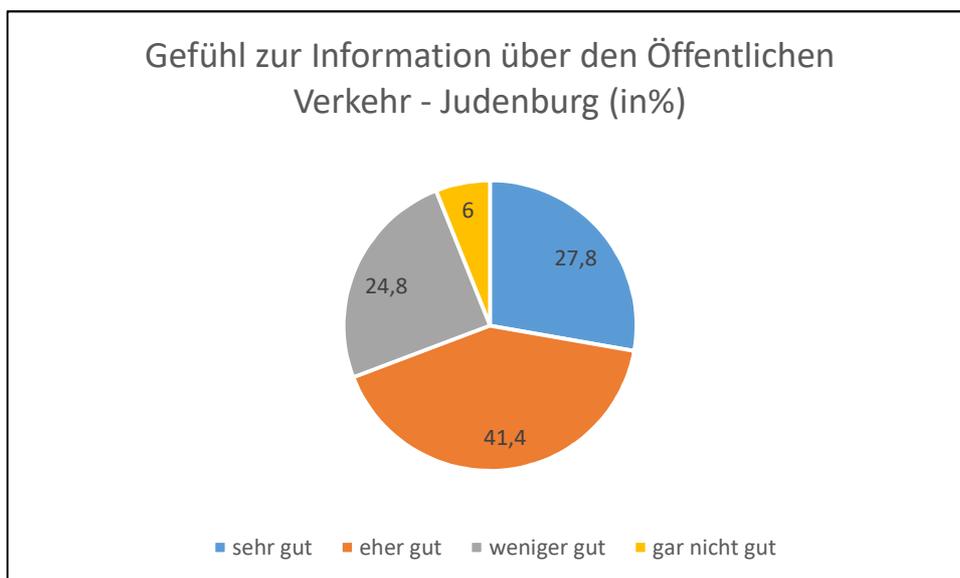


Abbildung 80: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Judenburg

Welche technischen Geräte und Möglichkeiten nutzen die befragten Judenburger Jugendlichen, um sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs zu informieren?

Auch hier steht an erster Stelle das Smartphone mit ca. 80%, mit Abstand gefolgt von Apps (ca. 48%) und Apps (ca. 41%) (vgl. Abbildung 81, Mehrfachnennungen waren möglich).

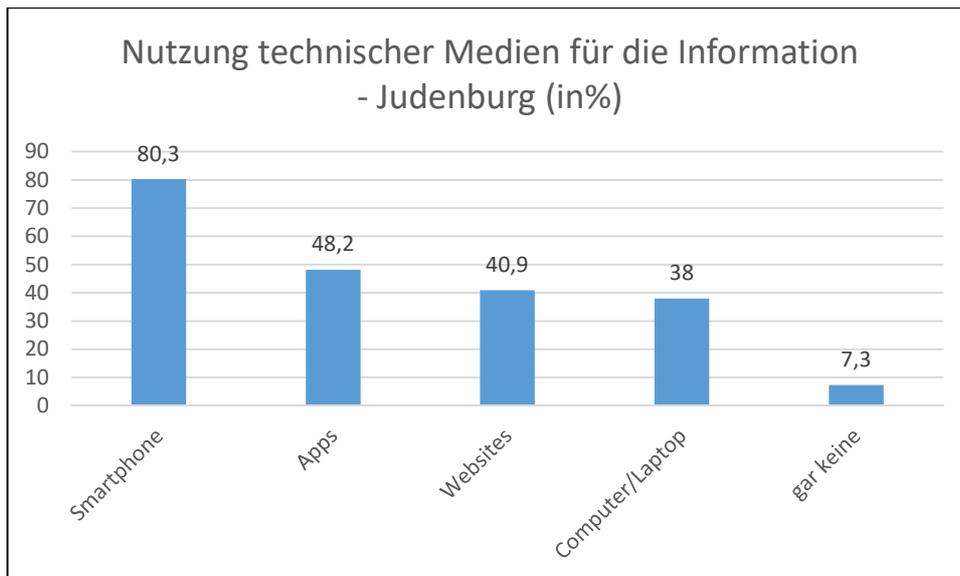


Abbildung 81: Nutzung technischer Medien für die Information - Judenburg

Die unter 18-Jährigen wurden noch zu ihren Absichten befragt, die sie bzgl. Mobilität ab 18 Jahren haben.

In Judenburg wollen etwas mehr als die Hälfte (ca. 53%) dieser Gruppe sofort den Führerschein machen, wenn es möglich ist, ca. 10% wollen sich ein eigenes Motorrad kaufen und ca. 32% wollen sich ein eigenes Auto kaufen. Ca. 44% meinen, dass sie dann hauptsächlich mit dem Auto fahren werden, und nur ca. 10% meinen, dass sie kein eigenes Auto brauchen werden (vgl. Abbildung 82, Mehrfachnennungen waren möglich).

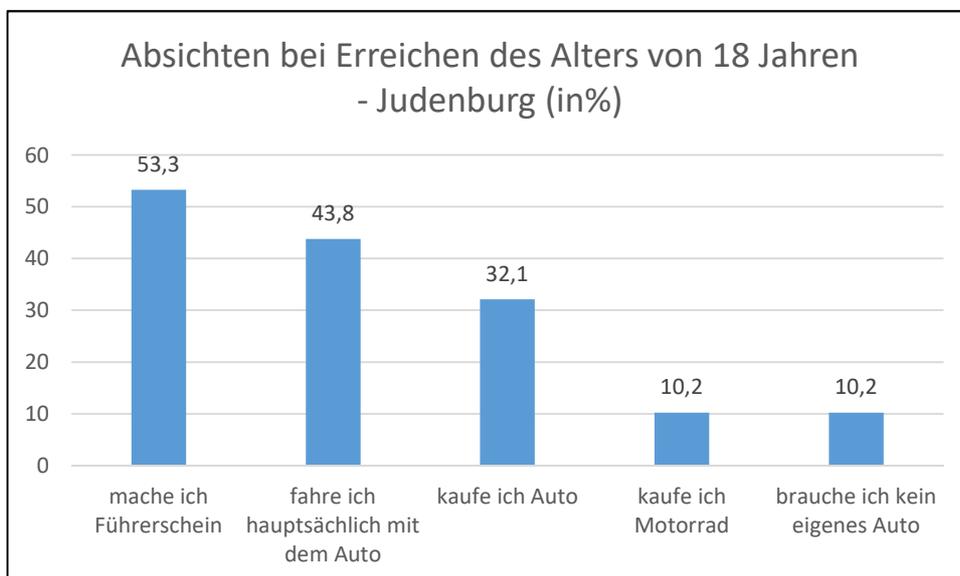


Abbildung 82: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Judenburg

4.3.3 Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Judenburg

Im Folgenden werden die Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Judenburg zusammengefasst. In Judenburg standen folgende ExpertInnen für Interviews zur Verfügung (der in der Stadt Judenburg zuständige Referatsleiter für Bauen, Verkehr und Umwelt hat an die zwei ExpertInnen Markus Hauser und Wolfgang Moitzi weiterverwiesen):

Gernot Dobrouschek, Gemeinderat, zuständig für das Thema Jugend, Obmann des Jugendausschusses

DI Markus Hauser, zuständig für die Organisation des Aichfeldbusses

Wolfgang Moitzi, Initiator und Zuständiger für die „Nightline Murtal“

Mag.^a Julia Schlacher, Regionalmanagement Obersteiermark West, Jugendmanagement

4.3.3.1 Allgemeine Mobilität und Öffentlicher Verkehr in Judenburg

Interessant ist bei den Interviews in Judenburg, dass alle ExpertInnen bei der Schilderung der Mobilitätssituation in der Stadt den motorisierten Individualverkehr nur kurz erwähnen, alle aber sehr schnell auf den Öffentlichen Verkehr umschwenken.

„Mein Eindruck ist, dass die nachhaltige Mobilität schon sehr gut fortgeschritten ist in Judenburg“.

Die Situation des Öffentlichen Verkehrs in Judenburg von den ExpertInnen als sehr gut bezeichnet. Dadurch, dass die S-Bahn in der Spitzenzeit halbstündlich durch Judenburg verkehrt und Judenburg auf der Bahnstrecke Wien – Villach auch ein Fernverkehrshalt ist, ist die Anbindung mit der Bahn sehr gut.

„In Judenburg neu dazugekommen ist jetzt die S-Bahn seit vorigem Jahr, wir haben in der Spitzenzeit ein halbstündliches Angebot Richtung Bruck in der Früh, nachmittags zum Teil auch halbstündlich, mit sehr guter Lage“.

Auch die Schülerbusse am Morgen und am Nachmittag funktionieren gut.

„Die SchülerInnen sind mit den Schulbussen gut unterwegs“.

Sehr wichtig für den Öffentlichen Verkehr ist der Aichfeldbus, der mehrere Städte und Ortschaften in der Region im wochentags und tagsüber im Viertelstundentakt verbindet, am Abend im Stundentakt, am Wochenende in längeren Intervallen von ein bis zwei Stunden.

„Durch den Aichfeldverbund, der fährt jede Viertelstunde, das ist auch schon gut gelöst, man kommt in die umliegenden Städte und Dörfer“.

„Der Takt ist samstags stündlich und sonntags alle zwei Stunden, ...also immer noch besser als in vielen anderen Bezirksstädten“.

Und es steht auch Geld für die Bewerbung und Betreuung des Busses zur Verfügung.

„Der Aichfeldbus hat den Vorteil, dass es nicht nur Budget gibt für den Bus und das Angebot, sondern die fünf Gemeinden haben auch ein Budget aufgestellt für Marketing und Betreuung vor Ort“.

Allerdings wäre eine Ausweitung des dichteren Taktes auch am Abend und an den Wochenenden sinnvoll, dieses Anliegen konnte aber bisher aus finanziellen Gründen noch nicht umgesetzt werden.

„Wir haben wir schon mehrere Anläufe unternommen bei den Gemeinden, dass wir doch bis 20 Uhr im dichten Takt fahren können, aber da ist keine Bereitschaft da, Geld auszugeben“.

In Judenburg verkehrt auch ein Citybus, der aber nicht sehr ausgelastet ist und der vor allem von SeniorInnen genutzt wird.

„Beim Citybus haben sie Probleme, den wollen sie reduzieren oder einstellen, aber der ist für Jugendliche nicht so relevant, das sind eher die Älteren“.

Angemerkt wird, dass es manchmal schwierig ist, vom Bahnhof in die Stadt zu kommen, vor allem, wenn die Anbindung durch den Aichfeldbus nicht gegeben ist (der Bahnhof Judenburg liegt im Tal, die Stadt Judenburg auf einem Hügel, man benötigt sicher 15 Minuten, um vom Bahnhof in die Stadt zu kommen). Der Aichfeldbus selbst fährt immer über einen Vorort in die Stadt Judenburg, was einen Zeitverlust für diejenigen bedeutet, die direkt in das Zentrum fahren möchten.

Schwieriger ist es auch für Gemeinden, die mehr abseits liegen, hier wird aber bereits über Mikro-ÖV-Konzepte nachgedacht.

„Da wollen wir nächstes Jahr etwas mit Mikro-ÖV starten, da führt unser Regionalvorstand gerade mit dem Gemeinden Gespräche, das soll ja eine Lückenschließung sein, damit alle Randgemeinden gut aufgeschlossen werden“.

Das Konzept des Anrufsammeltaxis wird von den ExpertInnen in Judenburg überhaupt als vielversprechend – eingestuft.

„Die Bevölkerung wird immer älter, da muss man sich Gedanken machen. Wie können Alltagserledigungen im Alter erledigt werden? Da ist ein Ruf taxi sicher gut“.

„Mikro-ÖV-Angebote würden meiner Einschätzung nach auch von Jugendlichen genutzt werden“.

4.3.3.2 Radfahren und Zu Fuß gehen

Das Fahrrad spielt in dem Mobilitätsverhalten von Jugendlichen in Judenburg nach Einschätzung der ExpertInnen keine große Rolle, was auch mit der Topografie von Judenburg zusammen hängen kann. Es werden nur vereinzelt Jugendliche oder SchülerInnen gesichtet, die mit dem Fahrrad unterwegs sind.

„Jugendliche, die mit dem Fahrrad fahren, sehe ich ganz selten, muss ich sagen, das wird für die Freizeit genutzt“.

Auch wird das Fehlen von guten Radwegen in der Region bemängelt.

„Es gibt Jugendliche, die jammern sehr, dass sie gerne mit dem Rad kommen würden im Sommer, aber dass es keine gescheiten Radwege gibt“.

Ebenso gibt es die Beobachtung, dass nur wenige Jugendliche zu Fuß unterwegs sind.

„Was übrigens überhaupt nicht mehr stattfindet, ist zu Fuß gehen, dass irgendwer ein paar Meter geht, das siehst du überhaupt nicht mehr, das hört sich auf“.

4.3.3.3 Freizeitmobilität

Die Freizeitmobilität funktioniert zumindest in der Nacht von Samstag auf Sonntag über die bereits erwähnte Nightline Murtal sehr gut. Es ist ein Angebot, dass es seit 2015 in der Region gibt.

„Das Thema hat schon lange eine Rolle gespielt in der Region, dass es gemacht werden soll, es gibt schon Nachtbusse in Liezen seit 25 oder 30 Jahren, es gibt in Bruck und Mürz-zuschlag schon lange einen Nachtbus und 2015 haben dann einfach sechs, sieben Gemeinden gesagt, wir könnten uns vorstellen, das auch zu machen.“

Wichtig war, dass die Anfangsphase von einem partizipativen Prozess begleitet wurde, um die Bedürfnisse der Jugendlichen, die den Bus nutzen, genau kennenzulernen.

„Dann haben wir mit einem partizipativen Prozess gestartet, wir haben über Google docs einfach eine Umfrage gemacht, wann die Nightline fahren soll, in welche Städte, was Jugendliche sich erwarten, knapp 1000 Jugendliche haben teilgenommen“.

Das Angebot wird sehr gut angenommen, 2015 haben insgesamt 6.500 Personen den Bus genutzt, 2017 sind es mit Stand Oktober bereits 12.000 Personen, also auf jeden Fall eine Verdoppelung. Der Großteil der Fahrgäste sind Jugendliche. Da die Kapazität eines Busses nicht mehr ausreicht, werden inzwischen schon zwei bis drei pro Nacht eingesetzt.

„Es geht mit einem Bus meistens nicht mehr, wir haben oft schon zwei, drei Busse im Einsatz. Wir fahren immer drei Runden pro Nacht, das wäre kapazitätstechnisch sonst nicht machbar“.

Das System agiert sehr flexibel und reagiert auf Veränderungen vor Ort, wenn z.B. Veranstaltungen wie Maturabälle stattfinden, wird der Fahrplan adaptiert, ebenso, wenn es sonstige besondere Ereignisse gibt, z.B. vor Feiertagen.

„Der Unterschied zu anderen Nachtbussen ist, dass wir nicht in den Regelfahrplan eingepreist sind, sondern reine Auftragsfahrten machen, wir haben keinen fixen Fahrplan, sondern jede Woche einen eigenen Fahrplan. Insofern sind wir sehr flexibel“.

Der Fahrplan ist für die NutzerInnen über die sozialen Medien einsehbar.

„Die Jugendlichen müssen sich jede Woche auf der App oder auf Facebook ansehen, wie der Fahrplan gerade ist. Das ist auch der Erfolg, dass wir dann fahren, wenn Veranstaltungen sind“.

Und sehr wichtig ist dabei auch die soziale Komponente, das Gut-Umgehen-Können und Ernst-Nehmen der jugendlichen Fahrgäste.

„Auch die Buschauffeure sind alle so nett, die können mit den Jugendlichen gut umgehen. Sie sind mit dem Postbus unterwegs, sie haben da Chauffeure ausgewählt, die kann nichts aus der Ruhe bringen“.

Die Nightline Murtal wird finanziell vom Land Steiermark, den beteiligten Gemeinden und durch die Ticketeinnahmen getragen. Die Kosten liegen bei insgesamt Euro 70.000,-. Organisiert wird das Angebot mit Hilfe von ehrenamtlichen MitarbeiterInnen, die Abwicklung der Fahrten übernimmt der Postbus.

Auch das Topticket findet hier immer wieder Erwähnung als kostengünstiges Angebot für Jugendliche, das von ihnen auch gut genutzt wird.

„Und was noch aufgefallen ist, durch das Topticket, dass die Jugendlichen am Nachmittag mobiler sind mit dem ÖV. Es beginnt jetzt damit, dass Vereine sagen, ihr braucht das Topticket, weil sie mit dem Ticket ihre Trainingsfahrten abwickeln, das war bis jetzt überhaupt nicht. Da setzt ein Umdenken ein“.

Es werden aber auch Fahrgemeinschaften gebildet, um in der Freizeit gut unterwegs sein zu können, dies funktioniert gleich wie in den anderen Städten. Auch die Eltern spielen oft Taxi für ihre Kinder.

„Fahrgemeinschaften funktionieren sehr gut, es ist auch der Trend, dass sich die Jugendlichen wieder selbst organisieren, auf Facebook oder Apps, dass man z.B. nach Graz kommt. Da merkt man schon, dass wirklich mehr mit dem Auto mitfahren nach Graz als mit dem Zug“.

Verabredungen und Vereinbarungen werden über die Sozialen Medien getroffen.

„Eher, dass sie sich Fahrgemeinschaften organisieren über Whats App oder sonst etwas. Das funktioniert sicher, was sie am Handy machen können“.

„Da gibt es eine eigene App, da sind auch Freunde von mir drinnen, die haben das immer positiv gesehen“.

4.3.3.4 Moped, Auto, Führerschein

Sehr viele Jugendliche machen, sobald es möglich ist, den Mopedführerschein, um dieses Verkehrsmittel für ihre Tätigkeiten nutzen zu können. Sobald es möglich ist, wird dann auch der Führerschein für das Auto erworben und mit dem Auto gefahren.

„Das ist noch immer Um und Auf, man macht so schnell wie möglich den Führerschein. Bei und ist das so, mit 16 den Mopedführerschein, mit 18 Autoführerschein. Das kann man gar nicht erwarten“.

„Das ist da oben schon traditioneller, dass sie mit dem L17 starten und so schnell wie möglich den Führerschein machen, auch den Mopedführerschein“.

„In Wien hat nur mehr die Hälfte den Führerschein, am Land ist das Auto ein Statussymbol und da macht man mit 18 den Führerschein, das gehört dazu“.

Dies ist vor allem auch dann wichtig, wenn man nicht die Hauptachsen der Busverbindungen nutzen kann, sondern in abgelegene Orte der Region fahren muss.

Das Auto wird als mögliches Verkehrsmittel oft mehr wahrgenommen als die öffentlichen Verkehrsmittel. Nach Ansicht eines Experten ist es auch so, dass die Eltern ihren Kindern die Fahrt mit dem Bus oder dem Zug nicht „zumuten“ wollen.

„Dadurch, dass das Auto in diesen Städten präsenter ist, dass da die Eltern schon besorgter sind um die Kinder. Das würden in Judenburg die Eltern den Kindern nie zumuten, sie alleine mit dem Bus fahren zu lassen“.

4.3.3.5 Lehrlinge

Welche Rolle spielt das Thema „Mobilität“ für den Lebensbereich der Lehrlinge in Judenburg?

Die Lehrlinge in Judenburg kommen wegen der Vielzahl der Betriebe sehr oft von auswärts. Hier werden sehr oft auch Fahrgemeinschaften gebildet, manche Lehrlinge von auswärts nehmen sogar ein Zimmer in der Stadt. Eine große Rolle spielt hier auch wieder das Moped für Lehrlinge über 16, das sie unabhängig macht.

„Da spiegelt sich das wieder, wir sind am Land, sobald man 16 ist, macht man den Mopedführerschein. Das ist für jeden möglich, der kostet nicht so viel, und ein Moped hat man meistens daheim herumstehen. Oder sie bilden Fahrgemeinschaften, das ist schon oft der Fall“.

Es wird auch erwähnt, dass es noch einige „klassische“ Pendlerbusse gibt, die die Pendlerinnen und Pendler an ihre Arbeitsstätten bringen. Hier werden auch immer wieder Wünsche von Betrieben geäußert, für Lehrlinge Verbindungen mit dem Öffentlichen Verkehr einzurichten, diese sind aber meist zu speziell und auf den Einzelfall bezogen, um dies kostendeckend und nachhaltig tun zu können.

„Es gibt ein paar klassische Pendlerbusse noch, Werksverkehre, da sind auch Lehrlinge dabei. Aber es gibt immer wieder Anfragen für Spezialverbindungen für Lehrlinge, die wir nicht abdecken können“.

4.3.3.6 Sharing und E-Mobility

Das klassische Sharing-Konzept auch in Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen wird von den ExpertInnen als nicht sehr erfolgversprechend eingeschätzt. Fahrgemeinschaften funktionieren gut, organisiert über die Sozialen Medien, diese würden aber für ein Sharingkonzept nicht genutzt.

„Das habe ich bis jetzt bei Jugendlichen noch nicht gehört. Nur bei speziellen Gruppen, die sich dafür interessieren, die ein bisschen öko angehaucht sind.“

Oft geht es den Jugendlichen darum, das Fahrzeug selbst zu besitzen, es wird mit gewissen Attributen verbunden, die wichtig sind. Diese Konzepte sind für die Jugendlichen noch nicht greifbar und kommen eher bei der älteren Bevölkerung an.

„Das ist für die Jugendlichen weit weg. Das sind eher die älteren Herren, auch E.Bikes sind für Jugendliche eher bei den Senioren verankert“.

„Auch weil das Auto ein Statussymbol ist“.

„Am Land ist das Auto ein Statussymbol und da macht man mit 18 den Führerschein, das gehört dazu“.

4.3.3.7 Notwendige Änderungen und Verbesserungen

Welche Verbesserungen wären im Öffentlichen Verkehr in Judenburg noch zu tätigen? Ein besseres Angebot des Öffentlichen Verkehrs und ein noch dichter Takt werden als Verbesserungsmöglichkeiten genannt, auch die Nightline auszudehnen und z.B. auch freitags anzubieten.

„Ich würde gewisse Tagesrandzeiten besser im klassischen Busverkehr anbieten, im Linienverkehr selbst am Wochenende könnte man den ÖV verbessern, aber es wären Fahrradgeschichten noch wichtiger als ÖV“.

„Den Nachtbus könnte man ausbauen, ihn auch Donnerstag und Freitag anbieten. Die Gemeinden müssen hier weiter zusammenarbeiten“.

Wichtig sei auch ein besseres Image des Öffentlichen Verkehrs sowie ein verbessertes Informationsangebot.

„Das Image des ÖV verbessern. Busfahren ist für viele ein Muss, der Bus ist immer voll, beim Hinfahren und beim Heimfahren, aber das ist nicht der gesamte ÖV, da gibt es ja viel mehr Angebot, das müsste man im Image verbessern“.

Auch, dass der Öffentliche Verkehr billiger werden muss, wird angemerkt.

„Ich glaube, dass der Öffentliche Verkehr zu teuer ist. Ich pendle selbst, mein Jahresticket kostet 1.800,- Euro im Jahr, das ist bei vielen ein Thema, vor allem StudentInnen. Da wäre es sinnvoll, es mit öffentlichen Geldern mehr zu stützen“.

Auch ein höheres Bewusstsein und die Vorbildwirkung der Älteren werden genannt.

„Vorbilder wie Lehrer, Eltern oder wir selbst müssten einmal zurückstecken, nicht immer gleich ins Auto zu steigen, sondern zu Fuß gehen, ihnen das vorzuleben, man muss ein Bewusstsein schaffen für das Thema. Man darf gar nicht daran denken, dass man immer gleich ins Auto steigt“.

4.3.3.8 Abwanderung

Wie kann die Abwanderung von Jugendlichen aus der Region Judenburg durch eine nachhaltige Verkehrspolitik unterstützt werden? Hier geht es um gute Angebote in Judenburg selbst, vor allem, wenn Jugendliche die Stadt verlassen, um woanders zu arbeiten oder zu studieren, damit sie auch wieder zurückkommen.

„Nachhaltige Mobilität hat schon eine Rolle, sie sagen schon, dass der Arbeitsplatz wichtig ist, dass man nicht weit fährt in die Arbeit, und am Land hat jeder ein Auto, das ist nicht so ausschlaggebend. Das Pendeln nach Graz tun sich nicht viele Leute an“.

„In Knittelfeld, Judenburg etc. gibt es Ermäßigungen für Studenten, wenn sie den Hauptwohnsitz hier behalten, dann kriegen sie eine Ermäßigung für das Zugticket“.

Der Öffentliche Verkehr muss gut funktionieren, damit man seinen Heimatort nicht verlässt oder in ihn zurückkehrt.

„Der ÖV ist für mich Basisinfrastruktur wie Strom, Wasser oder Kanal. Wenn das funktioniert, und man seinen Alltag bequem und nachhaltig gestalten kann, geht man von daheim

sicher viel schwerer weg als wenn zu Hause eh nichts funktioniert. Das kann sicher dazu beitragen, dass Leute eher in der Region wohnen bleiben“.

„Meine Annahme ist, dass man sich dadurch einem gewissen Teil der Abwanderung entgegenstemmen kann. Wenn man da billigere Tickets hätte, bleiben die Jugendlichen eher in Judenburg wohnen, wenn sie z.B. in Leoben studieren“.

„Ich glaube schon, dass es eine Rolle spielt, dass man eine gute öffentliche Verkehrsanbindung hat, wenn man pendeln muss. Darauf achten viele junge Leute heute, dass sie nicht täglich mit dem Auto fahren wollen. Die S-Bahn-Zahlen steigen ja auch, immer mehr Leute müssen pendeln. Und die wollen eher grundsätzlich mit den Öffis pendeln“.

„Das Topticket wird von Jahr zu Jahr besser angenommen, und die Eltern sollten den Kindern mehr zutrauen beim ÖV. Das ist auch eine Imagegeschichte. Da sind die Jugendlichen oft weiter als die Erwachsenen“.

Auch das soziale Umfeld und das soziale Leben in den Gemeinden spielen hier eine wichtige Rolle.

„Das ist wichtig, spielt eine ganz große Rolle, da identifiziert man sich mit der Gemeinde, Blasmusik ist wichtig, die leisten super Jugendarbeit. Die gehen in die Schulen, präsentieren sich, spielen. Aber auch, was Sportvereine angeht. Da sind viele Studenten in den Vereinen, die kommen am Wochenende dafür heim“.

4.3.4 Resümee für Judenburg

In Judenburg sind ca. drei Viertel der befragten Jugendlichen auf ihrem Schul- oder Ausbildungsweg mit Bus oder Bahn unterwegs, ein Großteil von ihnen – zwischen 70 und 80% - benötigt dafür bis zu 30 Minuten sowohl im Sommer als auch im Winter. Das Mitgenommen werden und der Öffentliche Verkehr sind die verbreitetsten Mobilitätsformen bei den Jugendlichen in Judenburg.

In der Freizeitmobilität dominiert wie in den anderen Städten das Mitfahren bzw. Mitgenommen werden, wiederum, wenn es um Ausflüge am Wochenende, das Erreichen anderer Orte oder den Besuch von Veranstaltungen und Konzerten betrifft. Nur beim Erreichen von Sportaktivitäten liegt das Zu-Fuß-gehen wieder an erster Stelle. Wichtige Kriterien für die Verkehrsmittelwahl liegt die Sicherheit knapp an erster Stelle, gleich gefolgt von „Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“ und „Kostensparnis“.

Probleme, Ziele zu erreichen, gibt es in Judenburg auch am ehesten bei abendlichen Aktivitäten und beim Erreichen anderer Orte. Ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen in Judenburg meint, dass sie sich in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen. Wenn dies so ist, liegt es auch hier vor allem daran, dass sie ihre gewünschten Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht erreichen können, weil diese zu weit weg und kein Öffentlicher Verkehr zum gewünschten Zeitpunkt verfügbar ist.

In Judenburg liegt der Prozentsatz derjenigen, die am liebsten mit dem Auto fahren würde, bei ca. zwei Drittel, aber auch der Bus liegt nicht so weit zurück. Das Radfahren und das Zu-Fuß-gehen liegen in Judenburg mit je ca. einem Drittel auch ganz gut.

Ca. ein Fünftel der befragten Jugendlichen in Judenburg besitzt bereits einen Führerschein, ca. die Hälfte möchte diesen so schnell wie möglich machen, und ein Fünftel kann

sich vorstellen, keinen Führerschein zu machen. Bei den unter 18-Jährigen gibt ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen an, auf jeden Fall den Führerschein machen zu wollen und ca. 40% meinen, dass sie später sicher auch mit dem Auto fahren werden.

Ein relativ großer Anteil der Jugendlichen in Judenburg, nämlich fast 70%, gibt auch an, dass er sich gut über die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs informiert fühle, wobei wiederum das Smartphone das wichtigste Informationsmedium für die Jugendlichen ist.

Bzgl. Verbesserungen wünschen sich die Jugendlichen in Judenburg wie in den anderen Städten vor allem schnellere Verkehrsmittel und kürzere Intervalle, und auch wieder bequemere Transportmöglichkeiten.

Der Öffentliche Verkehr wird von den befragten ExpertInnen in Judenburg als sehr gut eingeschätzt. Dies hängt vor allem mit dem Aichfeldbus zusammen, der die Region Aichfeld in Spitzenzeiten in einem Viertelstundentakt bedient und gut angenommen wird. Wichtig wäre hier aber auch eine dichtere Taktung in den Abendstunden und am Wochenende. Der ebenfalls zur Verfügung stehende Citybus in Judenburg ist nicht so erfolgreich.

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen spielen nach Einschätzung der ExpertInnen in Judenburg keine so große Rolle.

Am wichtigsten in der Freizeitmobilität ist das Angebot der „Nightline“, eines Nachtbusses, der sich bei den Jugendlichen großer Beliebtheit erfreut. Auch das Top-Ticket ist hier eine wichtige Möglichkeit für die Jugendlichen.

Trotzdem spielen motorisierte Verkehrsmittel auch bei den Jugendlichen in Judenburg eine wichtige Rolle. Insbesondere Mopeds sind wieder wichtig für Lehrlinge, aber auch Fahrgemeinschaften spielen für die Fahrt zur Lehrstelle eine wichtige Rolle.

Sharingkonzepte sind den Jugendlichen noch wenig bekannt und auch nicht so interessant für sie.

Wichtig ist der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs vor allem an den Tagesrandzeiten, billigere Tarife und die Erzeugung eines positiven Images der nachhaltigen Mobilität. Auch die Vorbildwirkung spielt eine große Rolle. So kann nachhaltige Mobilität durchaus der Abwanderung von Jugendlichen entgegenwirken.

4.4 Stadt Mürzzuschlag

4.4.1 Mobilität in der Stadt Mürzzuschlag

Mürzzuschlag liegt Bezirk Bruck-Mürzzuschlag und ist der Gerichtssitz des gleichnamigen Gerichtsbezirks im Nordosten der Steiermark (Österreich) mit 8592 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2017). Mürzzuschlag war bis zur Bezirksfusion 2013 Bezirkshauptstadt des ehemaligen Bezirkes Mürzzuschlag. Im Rahmen der Gemeindestrukturreform in der Steiermark wurde Mürzzuschlag am 1. Jänner 2015 mit der Gemeinde Ganz vereinigt.²⁶

Mürzzuschlag ist e5-Gemeinde und Mitglied des Klimabündnisses Österreich.

Mürzzuschlag liegt an der Südbahnstrecke zwischen Graz und Wien bzw. zwischen Villach und Wien, ist ein Fernverkehrshalt und damit mit dem Zug gut erreichbar.

²⁶ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCrzzuschlag>, aufgerufen am 16.11.2017

In der Region Bruck/Mürzzuschlag und Leoben wird der Nachtbus betrieben, der am Wochenende in der Nacht von Samstag auf Sonntag verkehrt. Dabei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt der Jungen Generation Bezirk Bruck-Mürzzuschlag, den Gemeinden/Städten Semmering, Spital am Semmering, Mürzzuschlag, Langenwang, Krieglach, St. Barbara im Mürztal, Kindberg, St. Marein im Mürztal, St. Lorenzen, Kapfenberg, Bruck an der Mur, Niklasdorf, Leoben, St. Peter-Freienstein, St. Michael in der Obersteiermark, Trofaiach, St. Stefan ob Leoben und der ÖBB-Postbus GmbH. Die Finanzierung läuft über die beteiligten Gemeinden und eine Förderung des Landesjugendreferates Steiermark. Der Bus wird mit einer längeren Hauptlinie und zwei kürzeren Nebenlinien betrieben. Das einfache Ticket kostet drei Euro, das Ticket für eine Hin- und Rückfahrt fünf Euro.²⁷

Die Stadtwerke Mürzzuschlag betreiben seit ca. einem Jahr ein E-Car-Sharing. Das E-Auto steht stets auf einem gekennzeichneten Standplatz und kann mit einer Schlüsselkarte in Betrieb genommen werden. Eine Stunde kostet 3,50 Euro, 24 Stunden 49 Euro. Es gibt auch Jahrespakettarife für 100 bis 400 Stunden mit besonderer Vergünstigung.²⁸

4.4.2 Ergebnisse der quantitativen Befragung in Mürzzuschlag

Für Mürzzuschlag konnten 200 Fragebögen ausgewertet werden, das ist die höchste Anzahl an Fragebögen für eine Stadt und entspricht fast 30% der Gesamtsumme aller Fragebögen. In Mürzzuschlag sind ca. 63% der Befragten weiblich und ca. 37% männlich. Vom Alter her überwiegen hier die 16- und 15-Jährigen mit jeweils ca. 28%, gefolgt von der Alterskategorie der 14-Jährigen mit ca. 21%.

Was die Verkehrsmittelwahl zur Schule oder Ausbildungsstätte betrifft, sind in Mürzzuschlag im Winter ca. 72% mit Bus oder Bahn unterwegs, ein sehr großer Anteil von 31% geht zu Fuß, ca. 22% werden mit dem Auto oder einem zweirädrigen motorisierten Verkehrsmittel hingebacht, 10% sind selbst mit dem Auto unterwegs (vgl. Abbildung 83, maximal zwei Nennungen waren möglich).

²⁷ Vgl. <http://www.nachtbus.at/>, aufgerufen am 16.11.2017

²⁸ Vgl. <https://www.meinbezirk.at/muerztal/wirtschaft/elektro-mobilitaet-zum-ausleihen-d1808124.html>, aufgerufen am 16.11.2017

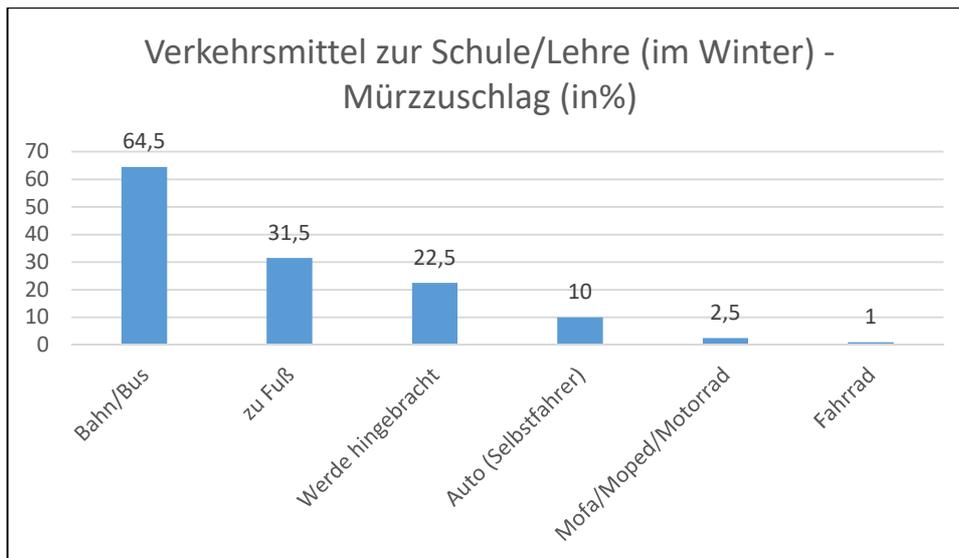


Abbildung 83: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Winter) - Mürzzuschlag

Im Sommer sinkt der Anteil von Bus oder Bahn auf 61%, gefolgt von Zu-Fuß-Gehen mit ca. 32% und Gebracht werden mit ca. 20%, ca. 11% fahren mit dem Auto (vgl. Abbildung 84, maximal zwei Nennungen waren möglich).

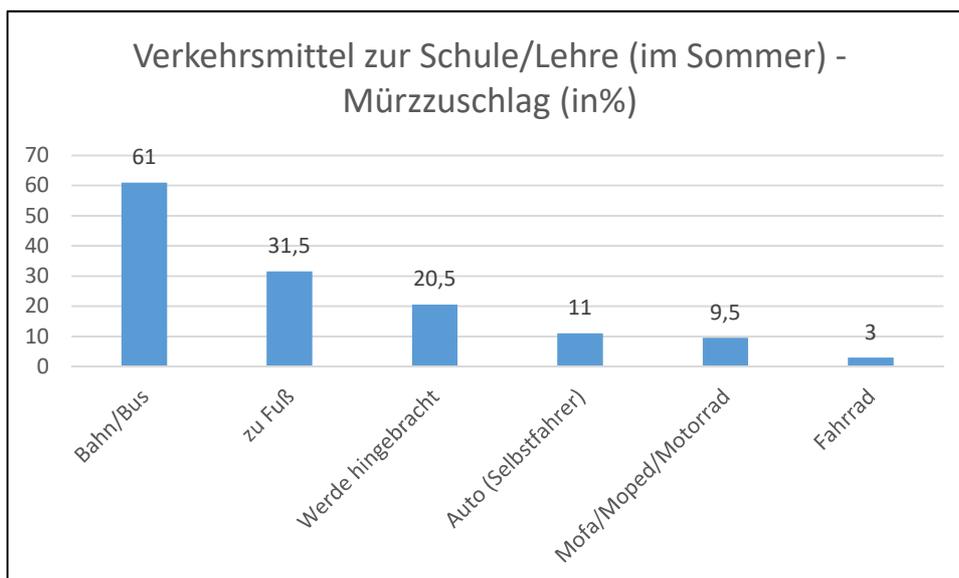


Abbildung 84: Verkehrsmittel zur Schule/Lehre (im Sommer) - Mürzzuschlag

In Mürzzuschlag benötigen die Jugendlichen im Winter für ihren Schulweg oder Weg zur Ausbildung zu ca. 30% 15 bis 30 Minuten, zu ca. 27% 30 bis 45 Minuten, zu ca. 23% 10 bis 15 Minuten (vgl. Abbildung 85).

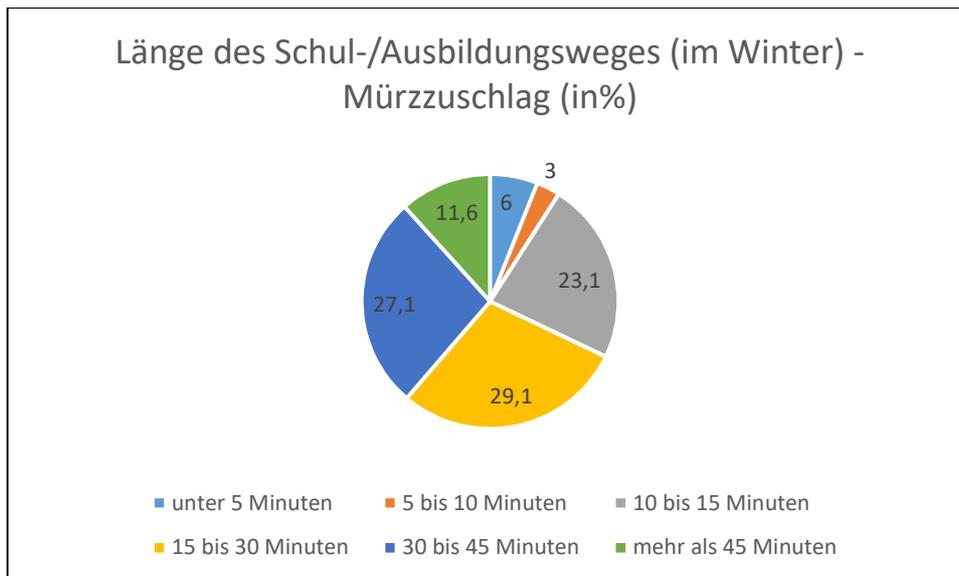


Abbildung 85: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Winter - Mürzzuschlag

Im Sommer sind es zu ca. 37% 15 bis 30 Minuten, die Kategorie 30 bis 45 Minuten geht auf 14% zurück (vgl. Abbildung 86).

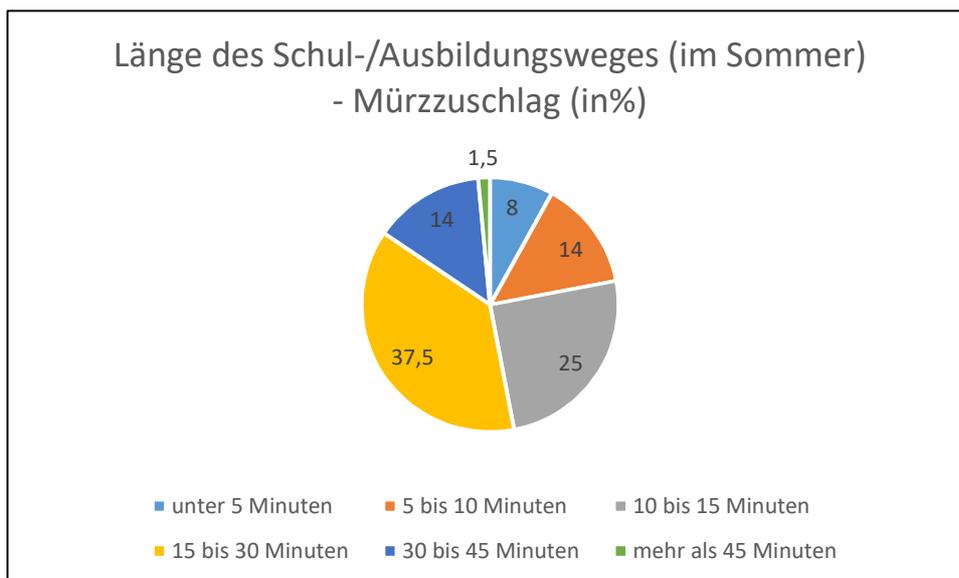


Abbildung 86: Länge des Schul-/Ausbildungsweges im Sommer - Mürzzuschlag

In Mürzzuschlag müssen fast 80% der Jugendlichen auf ihrem Schul-/Ausbildungsweg gar nicht umsteigen, ca. 12% einmal. Die nächste öffentliche Haltestelle ist für 33% 2 bis 5 Minuten entfernt, für ca. 20% jeweils unter zwei Minuten oder 5 bis 8 Minuten.

Welche Kriterien und Verbesserungen wären für die Jugendlichen in Mürzzuschlag wichtig, um die Situation des öffentlichen Verkehrs für ihren Schulweg zu verbessern?

Am ersten Platz liegen die schnelleren öffentlichen Verkehrsmittel (78%), gefolgt von kürzeren Intervallen bei Bus und Bahn (74%) und bequemerem öffentlichen Verkehrsmitteln (ca. 70%) (vgl. Abbildung 87, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

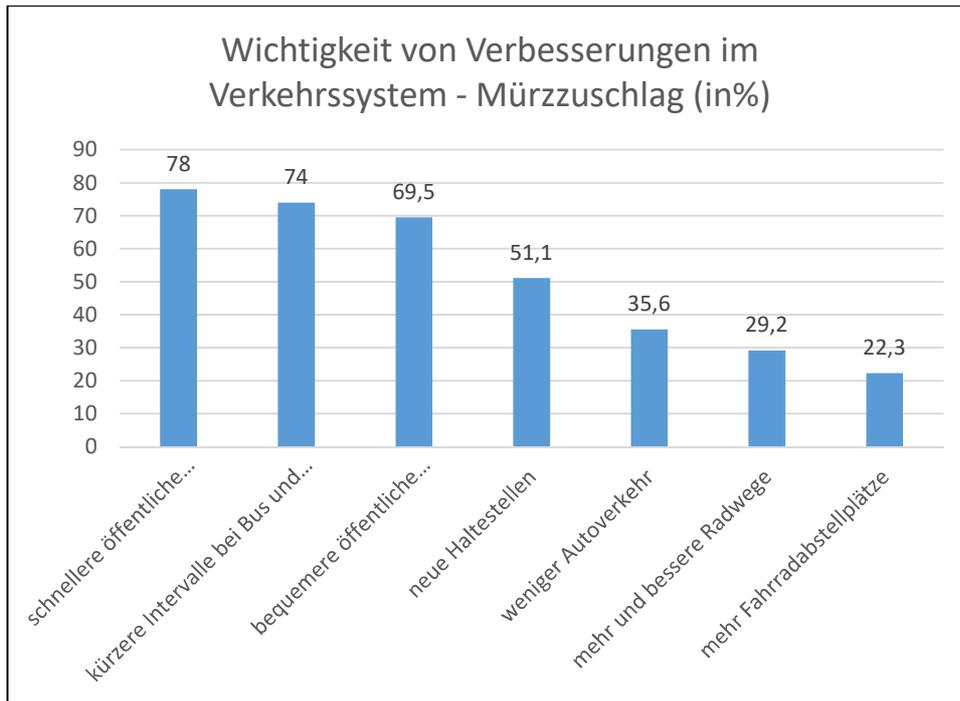


Abbildung 87: Wichtigkeit von Verbesserungen im Verkehrssystem - Mürzzuschlag

Wie bewältigen die Jugendlichen in Mürzzuschlag ihre Wege in der Freizeit?

Ca. 28% fahren zum Einkaufen mit, 23% werden zu Treffen mit Freunden gebracht, ca. 21% gehen aber auch zu Fuß und ebenfalls ca. 21% fahren auch mit dem Bus oder der Bahn, zu Sportaktivitäten gehen 40% zu Fuß, ca. 24% fahren mit dem Fahrrad zu solchen Anlässen. Ca. 27% werden zu abendlichen Freizeittreffen gebracht, 26% gehen aber auch zu Fuß bzw. ca. 22% fahren mit Bus oder Bahn. Ca. 48% der Jugendlichen in Hartberg werden bei Ausflügen am Wochenende mitgenommen, 28% gehen aber auch hier zu Fuß. Zu Veranstaltungen wie Konzerten werden 57% der Jugendlichen gebracht, in andere Orte werden sie zu ca. 32% gebracht oder fahren zu ca. 31% mit Bus oder Bahn (vgl. Abbildung 88).

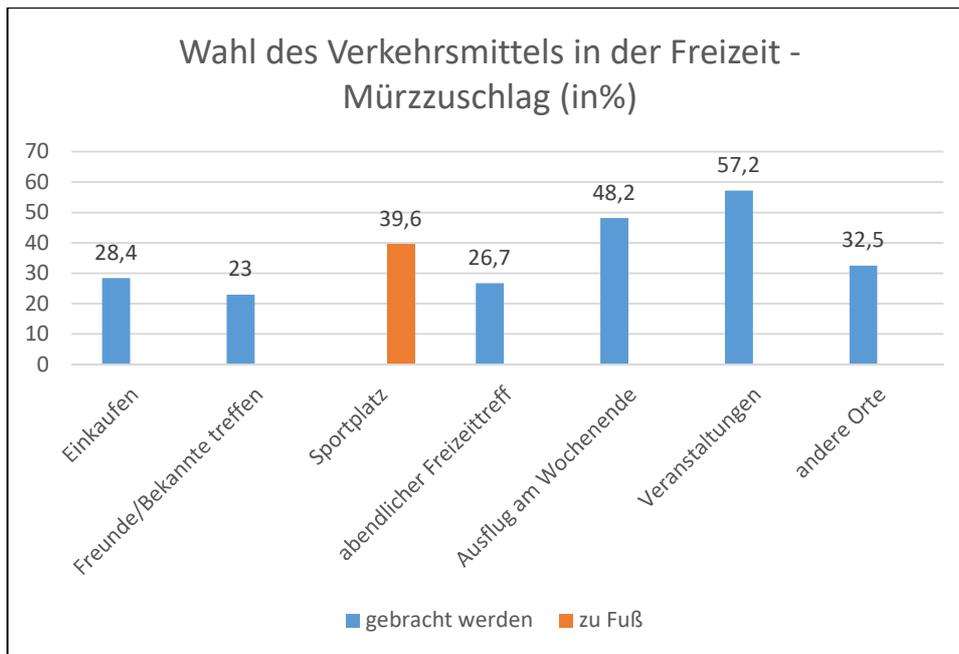


Abbildung 88: Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit - Mürzzuschlag

Bei welchen Zielen haben die Jugendlichen in Mürzzuschlag Probleme, diese zu erreichen?

Bei Einkaufszielen in ca. 16% der Fälle, bei Besuch von Freunden oder Bekannten in ca. 16% der Fälle. Beim Erreichen von Freizeiteinrichtungen in ca. 18% der Fälle, bei Ausflügen sogar in ca. 20% der Fälle. Bei Abendveranstaltungen in ca. 30% der Fälle und überhaupt beim Erreichen von anderen Orten in ca. 21% der Fälle (vgl. Abbildung 89, Summe aus „immer“ und „oft“).

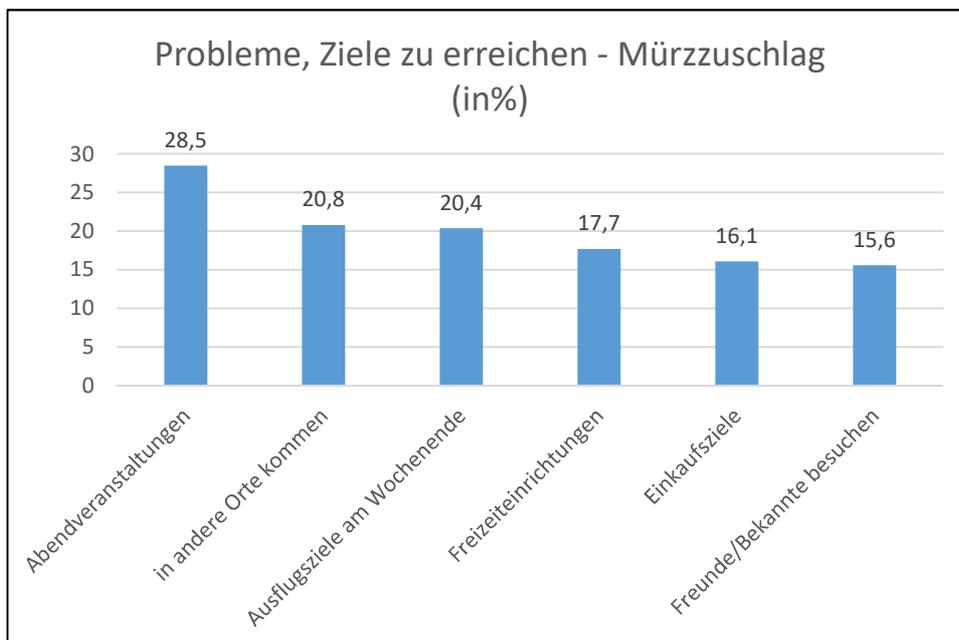


Abbildung 89: Probleme, Ziele zu erreichen - Mürzzuschlag

Wie sehr fühlen sich die Jugendlichen in Mürzzuschlag überhaupt in ihrer Mobilität eingeschränkt bzw. wie oft passiert es ihnen, dass sie ein Ziel nicht erreichen können?

In Müzzuschlag haben dieses Gefühl bzw. diese Schwierigkeiten ca. 25% der Befragten teilweise bzw. öfter, insgesamt 62% kaum bzw. selten und gar nicht bzw. fast nie. Immerhin fast 13% meinen, sie hätten dieses Gefühl sehr stark bzw. diese Schwierigkeiten sehr oft (vgl. Abbildung 90).

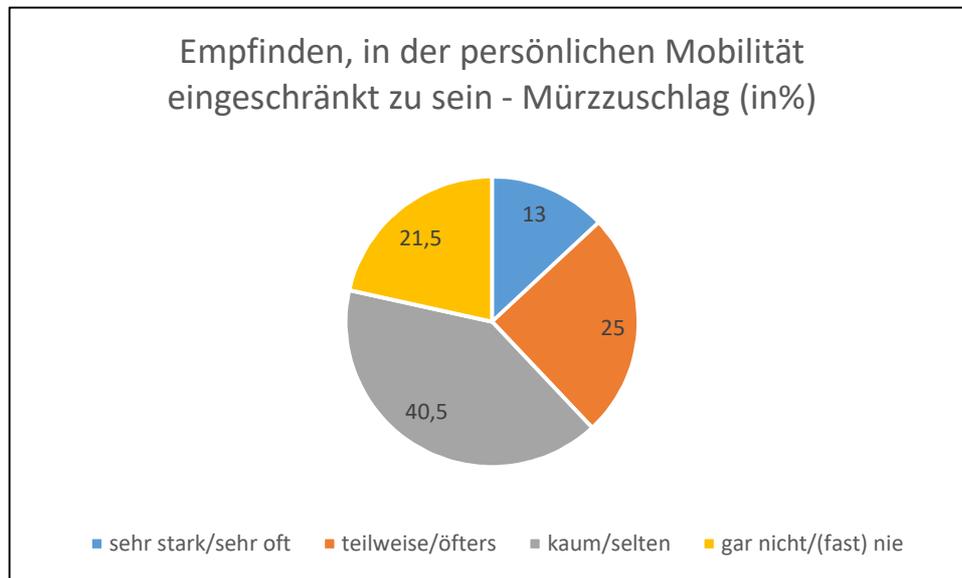


Abbildung 90: Empfinden, in der persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein - Müzzuschlag

Wodurch – falls es der Fall ist – fühlen sich die Jugendlichen in Müzzuschlag in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt? Ca. 52% meinen, dass das Erreichen des gewünschten Ziels für Gehen oder zum Fahren mit dem Fahrrad zu weit ist, ca. 8% meinen, es ist dafür zu gefährlich. 27% meinen, es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar bzw. ca. 48% meinen, es fährt kein öffentlicher Verkehr zur gewünschten Zeit zum gewünschten Ziel. Ca. 38% sagen, es gibt keine Heimfahrtmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr von dem Ziel nach Hause und ca. 24% haben keine Mitfahrgelegenheit (vgl. Abbildung 91).

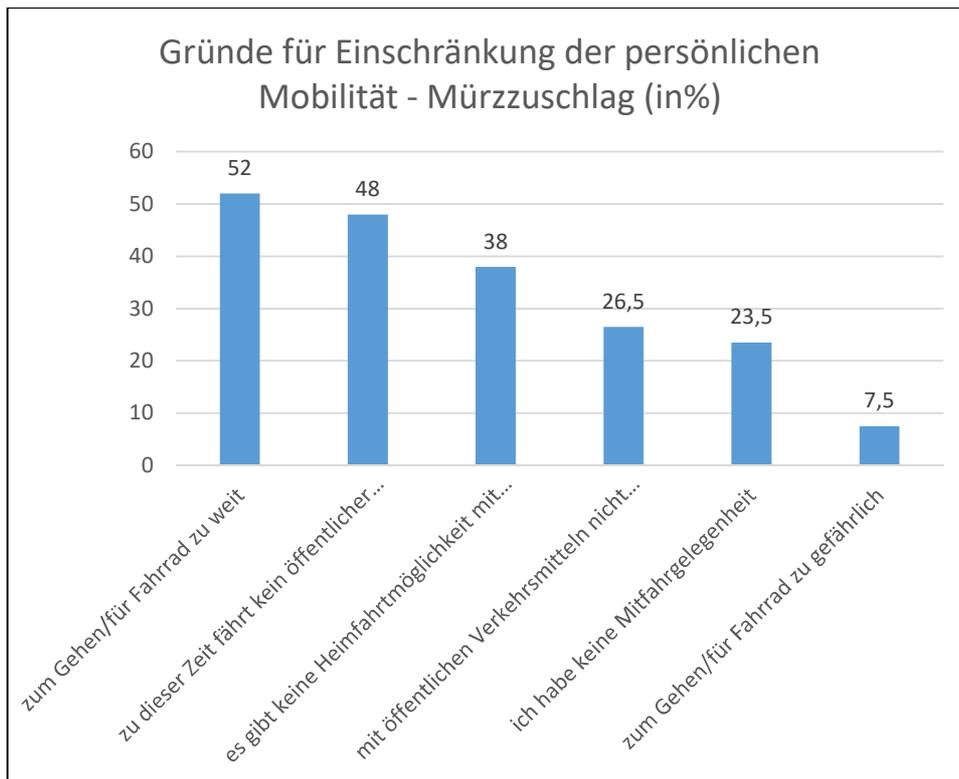


Abbildung 91: Gründe für die Einschränkung der persönlichen Mobilität - Mürzzuschlag

Wie oft werden welche Verkehrsmittel von den Jugendlichen in Mürzzuschlag benutzt? Das Fahrrad wird von insgesamt ca. 22% der Jugendlichen in Mürzzuschlag täglich oder pro Woche mehrmals genutzt, Bahn oder Bus von ca. 65% täglich oder pro Woche mehrmals, Moped, Mofa oder Motorrad von ca. 20%. Selbst mit dem Auto fahren ca. 29% der Mürzzuschlager Jugendlichen und als MitfahrerInnen sind es ca. 73%, die täglich oder mehrmals pro Woche zu einem gewünschten Zielort mitgenommen werden (vgl. Abbildung 92, Summe aus „täglich mehrmals“ und „pro Woche mehrmals“).

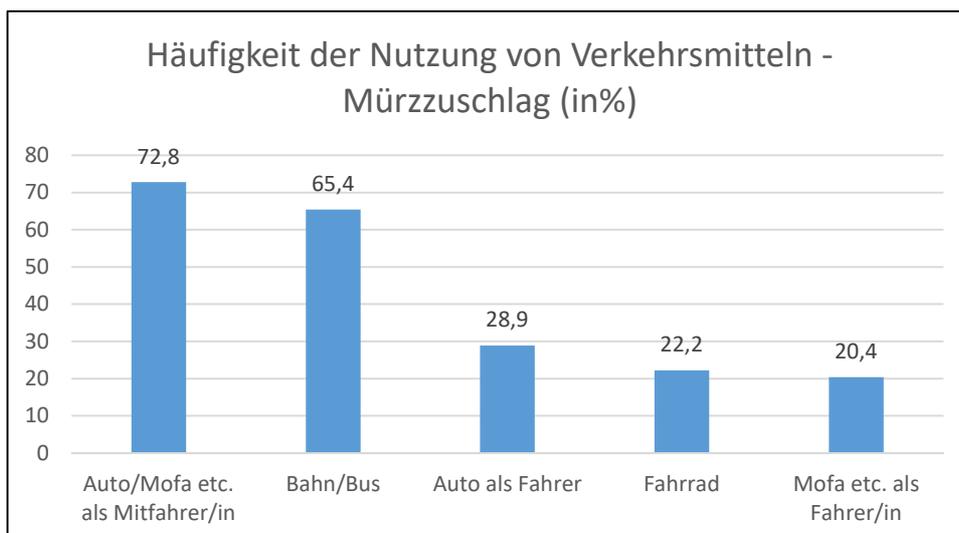


Abbildung 92: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln - Mürzzuschlag

Und mit welchen Verkehrsmitteln wären die Jugendlichen am liebsten in ihrer Umgebung unterwegs, wenn sie es sich aussuchen könnten? In Mürzzuschlag würden ca. 68% gerne mit dem Auto unterwegs sein, ca. 55% mit der Bahn, ca. 36% zu Fuß, ca. 31% gerne mit dem Bus sowie 20% mit dem Motorrad oder Mofa, und ca. 16% mit dem Fahrrad und (vgl. Abbildung 93, bis zu drei Nennungen waren möglich).

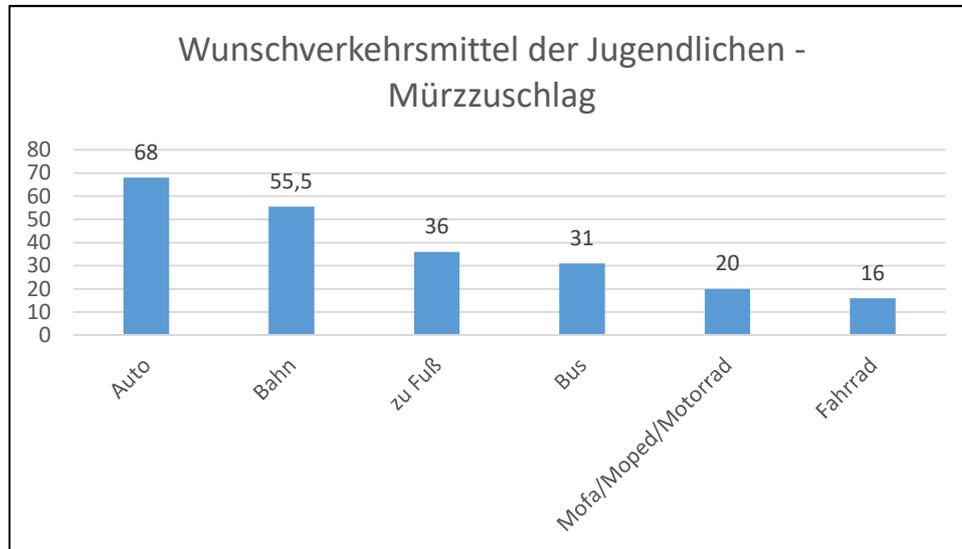


Abbildung 93: Wunschverkehrsmittel der Jugendlichen - Mürzzuschlag

Welche Kriterien sind den Jugendlichen in Mürzzuschlag bei der Wahl ihres Verkehrsmittels wichtig? An erster Stelle liegt in Mürzzuschlag die Zeitersparnis (90%) vor der Unabhängigkeit (ca. 86%), dann die Sicherheit (ca. 86%) und die Kostenersparnis (ca. 85%). Der Umweltschutz liegt mit ca. 61% an letzter Stelle (vgl. Abbildung 94, Summe aus „wichtig“ und „eher wichtig“).

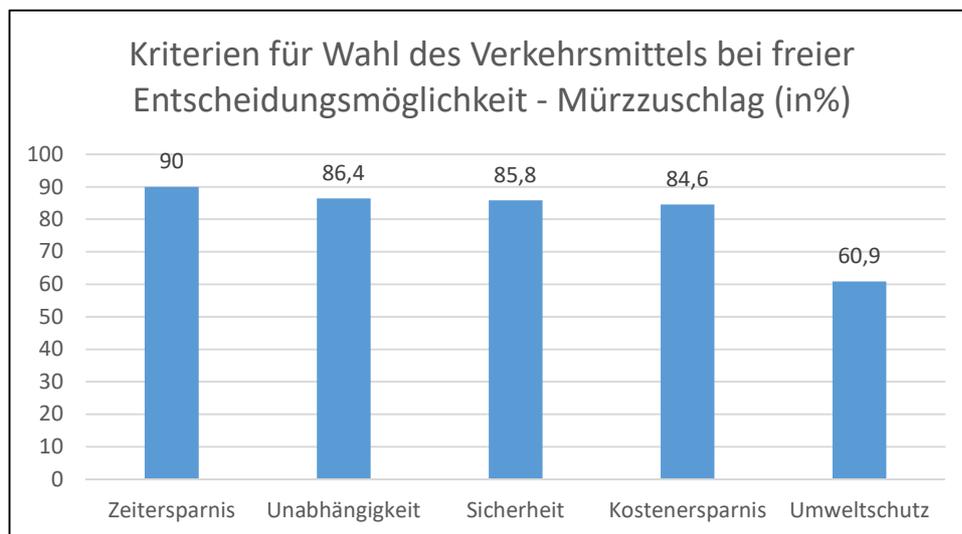


Abbildung 94: Kriterien für Verkehrsmittelwahl bei freier Entscheidungsmöglichkeit - Mürzzuschlag

23% der befragten Mürzzuschlager Jugendlichen besitzen einen Führerschein, ca. 15% meinen, dass sie keinen Führerschein machen werden, ca. 38% der Führerscheinlosen meinen, sie werden diesen so schnell wie möglich machen (vgl. Abbildung 95).

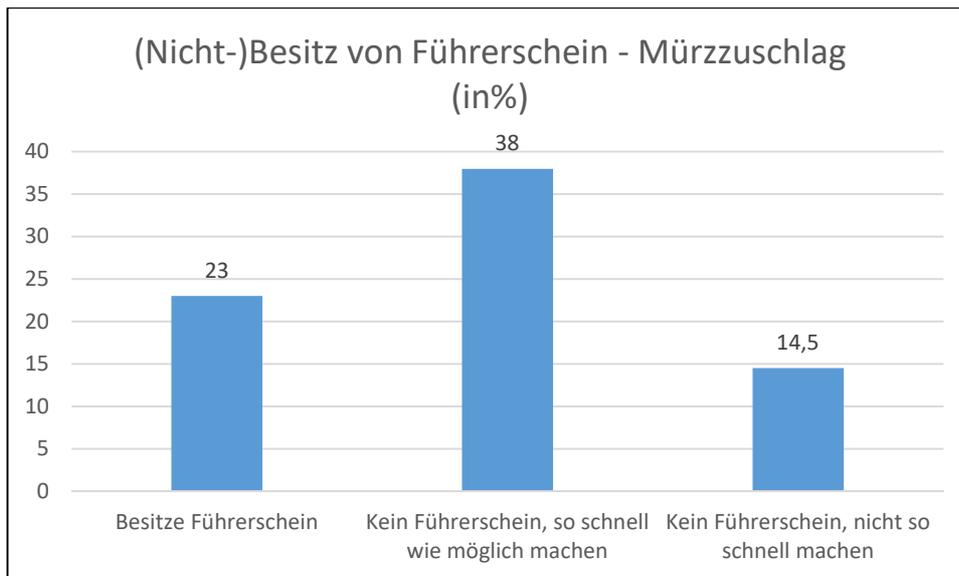


Abbildung 95: (Nicht-)Besitz von Führerschein - Mürzzuschlag

Ca. 27% machen gerade einen Führerschein für Mofa, ca. 10% einen für Motorrad, ca. 3% für Auto und ca. 26% für Lkw (was zu hoch erscheint) (vgl. Abbildung 96).

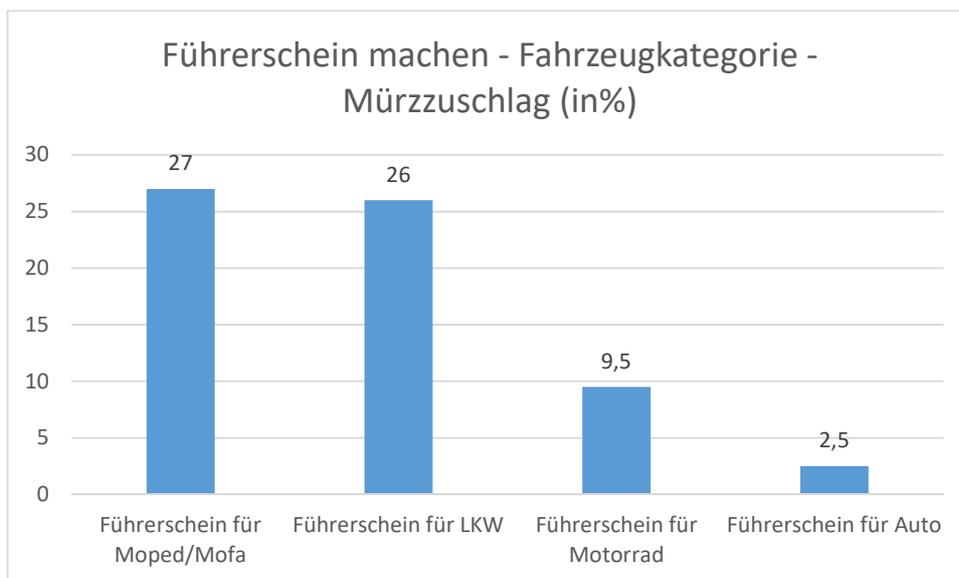


Abbildung 96: Führerschein machen – Fahrzeugkategorie - Mürzzuschlag

Wie gut fühlen sich die Jugendlichen in Mürzzuschlag über das Angebot zum Öffentlichen Verkehr in Ihrer Stadt bzw. ihrer Region informiert?

Ca. 42% der befragten Jugendlichen in Mürzzuschlag meinen, sie seien eher gut informiert, ca. 37% meinen, dass sie weniger gut informiert seien, ca. 14% sagen, dass sie sehr gut informiert seien (vgl. Abbildung 97).

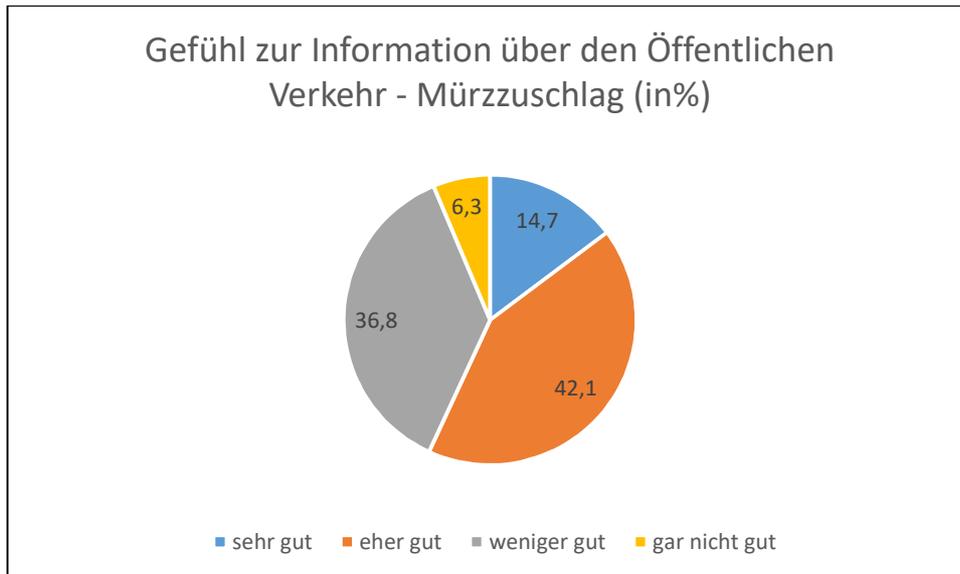


Abbildung 97: Gefühl zur Information über den Öffentlichen Verkehr - Mürzzuschlag

Welche technischen Geräte und Möglichkeiten nutzen die befragten Mürzzuschlager Jugendlichen, um sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs zu informieren?

Hier steht an erster Stelle überragend das Smartphone mit 91%, mit Abstand gefolgt von Apps (ca. 51%) und Computer bzw. Laptop (ca. 33%) (vgl. Abbildung 98, Mehrfachnennungen waren möglich).

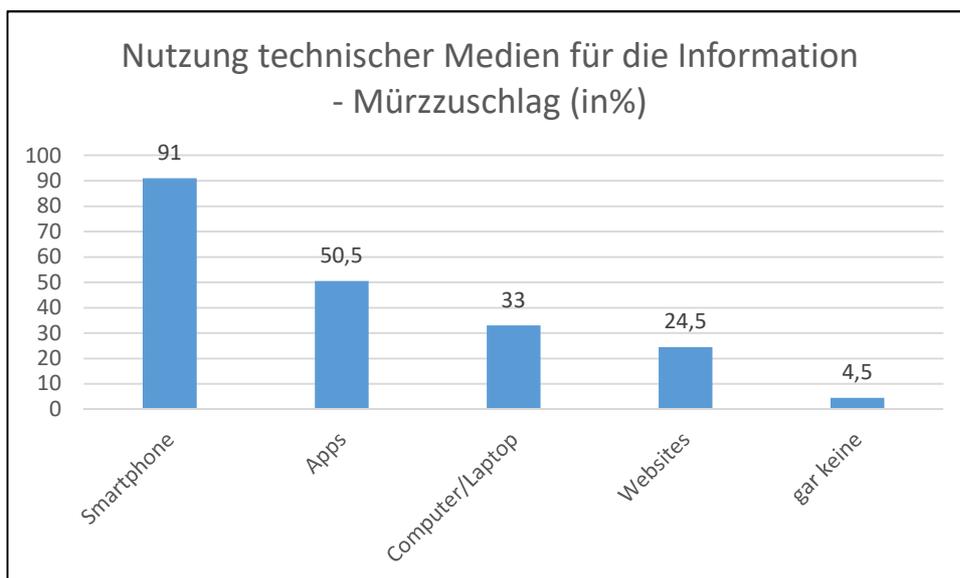


Abbildung 98: Nutzung technischer Medien für die Information - Mürzzuschlag

Die unter 18-Jährigen wurden noch zu ihren Absichten befragt, die sie bzgl. Mobilität ab 18 Jahren haben.

In Mürzzuschlag wollen ca. die Hälfte dieser Gruppe sofort den Führerschein machen, wenn es möglich ist, ca. 10% wollen sich ein eigenes Motorrad kaufen und ca. 26% wollen sich ein eigenes Auto kaufen. Ca. 37% meinen, dass sie dann hauptsächlich mit dem Auto fahren werden, und nur ca. 10% meinen, dass sie kein eigenes Auto brauchen werden (vgl. Abbildung 99, Mehrfachnennungen waren möglich).

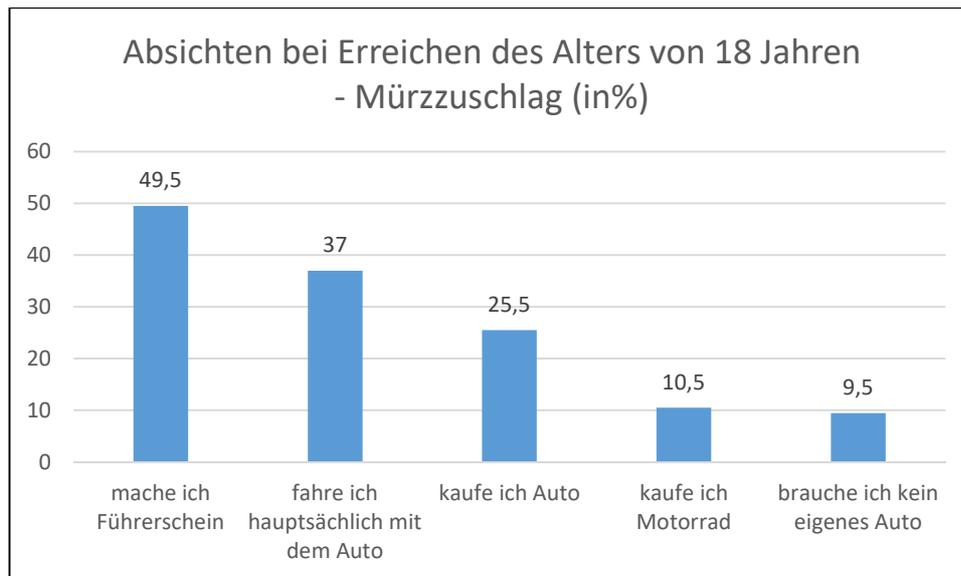


Abbildung 99: Absichten bei Erreichen des Alters von 18 Jahren - Mürzzuschlag

4.4.3 Ergebnisse der ExpertInneninterviews in Mürzzuschlag

In Mürzzuschlag standen folgende ExpertInnen für ein Interview zur Verfügung:

Wolfgang Farnleitner, Stadt Mürzzuschlag, Bereichsleiter der Referate Kultur, Sport, Jugend, Soziales und Kindergärten

Mario Marchetti, Jugendreferent der Stadtgemeinde Mürzzuschlag, Vorsitzender des Jugendausschusses

Valerie Böckel, Regionalmanagement Obersteiermark Ost, bis vor kurzem Jugendmanagerin

Martina Haßler, Regionalmanagement Obersteiermark, seit kurzem Jugendmanagerin

4.4.3.1 Allgemeine Mobilität und Öffentlicher Verkehr in Mürzzuschlag

Mürzzuschlag ist durch seine Lage an der Südbahn sehr gut mit dem Zug an die Zentren in Wien und Graz angebunden. Probleme gibt es vielleicht an den Randzeiten, was die Rückkehrmöglichkeiten betrifft.

„Wir sind an Graz und Wien gut angebunden mit dem Zug der ÖBB, da gibt es einen Stundentakt, schwierig ist es in den Randzeiten, wenn man nach Wien oder Graz will und am Abend wieder nach Hause kommen will“.

„Wir sind eine Eisenbahnerstadt in der Mitte von Wien und Graz, also gute Erreichbarkeit. Mit der Mobilität untertags gibt es überhaupt kein Problem, für Studenten ergibt sich ein Problem mit den Vorlesezeiten zu Randzeiten, das kann dann mit ÖV relativ schwierig werden“.

Auch der Ausbau der S-Bahn hat dazu beigetragen, dass die Bahn von den Jugendlichen als Verkehrsmittel mehr genutzt wird.

„Die S-Bahn hat schon sehr viel bewegt, die Jugendlichen fahren viel mit der S-Bahn, weil viele das Topticket haben, da sieht man viele immer mit der S-Bahn herumfahren, wo sie mit Snapchat etwas schicken, wo sie im Zug sitzen, das wird angenommen“.

Die topografische Lage von Mürzzuschlag erschwert die Mobilitätssituation. Die Stadt selbst liegt im Tal, viele Wohnsiedlungen etwas außerhalb an den Berghängen.

„Ich glaube, dass einerseits der Öffentliche Verkehr gut angenommen wird, bei den Verbindungen nach Bruck oder Graz, wenn man ansonsten in die umliegenden Gräben muss, brauche ich ein Auto“.

„Wir haben viele Siedlungen außerhalb des Stadtzentrums, die dann für Jugendliche mehr mit dem Auto genutzt werden“.

„Trotzdem glaube ich, dass Jugendlichen auf den Individualverkehr setzen, weil es individueller und flexibler ist, Jugend denkt schwerpunktmäßig in diese Richtung“.

„Was abseits davon ist, hat schlechte Anbindung, wenn individuelle Lösungen von Gemeinden da sind, z.B. Gemeindebusse, dann sind die nicht mit den Zugzeiten abgestimmt, da muss der Jugendliche erst wieder abgeholt werden von den Eltern“.

Der Schülerverkehr funktioniert nach Einschätzung der ExpertInnen im Großen und Ganzen gut, Probleme gibt es vielleicht beim nach-Hause-fahren bzw. beim Erreichen von auswärtigen Schulen.

„Im Schülerverkehr gibt es keine Probleme beim Herbringen, was ich vernommen habe, ist, dass es am Nachhauseweg Schwierigkeiten gibt, weil es teilweise Verbindungen sind, die sich mit den Unterrichtszeiten verschieben“.

„Ich denke auch, was die Mürzzuschlager Schulen betrifft, ja, das passt. Bei auswärtigen Schulen könnte die Anschlusssituation in Hinblick auf S-Bahn und Ähnliches noch einmal überdacht werden, die ist nicht immer so ideal“.

4.4.3.2 Radfahren

Die Lage von Mürzzuschlag in den Bergen erschwert auch die Nutzung des Fahrrades in der Stadt bzw. das Zu-Fuß-Gehen.

„Ich glaube, da gibt es einen Unterschied zu den Ballungszentren, Wien oder Graz, da fahren ja viele mit dem Rad. Das hängt auch mit der Topografie zusammen, weil wir sehr weitläufig die Siedlungsgebiete haben, am Berg oder sehr weit weg, die schauen schon, dass sie ein Auto oder zumindest ein Moped haben“.

Interessant sind hier auch Hinweise auf Rahmenbedingungen, die die Nutzung des Rades in der Stadt bzw. in der näheren Umgebung erschweren und an die Erwachsene nicht gleich denken würden.

„Ich habe auch gefragt, was Radfahren betrifft, im Sinne von fährst du mit dem Rad zur Bushaltestelle, das tun sie deswegen nicht, weil sie Angst haben, dass das

Rad gestohlen wird. Da könnten die Gemeinden nachjustieren, dass es die Möglichkeit gibt, an Kleinbahnhöfen diese wirklich abschließen zu können mit einem Schließfach“.

4.4.3.3 Freizeitmobilität

Was die Freizeitmobilität betrifft, ist beim Öffentlichen Verkehr der angebotene Nachtbus natürlich von großer Bedeutung.

„Der Nachtbus fährt immer samstags, wird finanziert von den Gemeinden, mit einer Förderung vom Land Steiermark, ist gut, aber auch nicht das NonplusUltra, weil er nicht wie in Graz alle Stunden fahren kann, er fährt drei Mal in der Nacht, dreimal in die eine, dreimal in die andere Richtung, und man fährt recht lang“.

„Es gibt auch den Nachtbus, den wir im Gemeindezusammenschluss ausgebaut haben, wo die Veranstaltungsorte erreicht werden können, die Auslastung schwankt sehr nach Jahreszeiten, ist aber auch ein eher nicht so flexibles Angebot aus Sicht der Jugendlichen, weil sie wieder gebunden sind an die genauen Fahrzeiten“.

Die Auslastung des Busses bzw. der Busse ist unterschiedlich, je nachdem natürlich auch davon abhängig, welche Veranstaltungen gerade stattfinden bzw. in welcher Gegend der Bus fährt.

„Voll ist er nicht, es sind verschiedene Busse, die zusammenarbeiten, im Mürztal fährt ein großer Bus. Wenn Veranstaltungen sind, natürlich stärker, wenn ein Ball ist, wenn Feuerwehreffeste sind, dann vermehrt“.

„Was zur Auslastung zum Nachtbus zu bemerken ist, die Fahrten nach Leoben/Niklasdorf, da ist die nächste große Lokalität, die Unterhaltung anbietet, dorthin ist eine gute Auslastung, sonst wird es aber weniger, aber nicht so viel, dass man politisch sagen könnte, das stellt man ein. Dann haben die wenigen auch nichts mehr, die das nutzen“.

Daher wir nun auch in die Bekanntmachung des Busses und in die Bewerbung investiert, um hier einen größeren Zuspruch zu erreichen.

„Wir haben jetzt ein LEADER-Projekt gestartet, um die Bekanntheit zu steigern, eine Schultour, wir haben eine App gemacht, damit klar ist, wo der Bus wegfährt, denn beim Fahrplan muss man sich richtig gut auskennen, um den lesen zu können“.

Auch in Mürzzuschlag spielen Fahrgemeinschaften im Freizeitverkehr eine wichtige Rolle bei den Jugendlichen.

„Diese Fahrgemeinschaften sind persönlich organisierte Fahrgemeinschaften, ich fahre mit meinen Freunden, dass es, wie es in größeren Städten funktioniert, ich nutze eine App, um eine Fahrgemeinschaft zu finden, das ist bei uns noch nicht verbreitet“.

Und das Bewusstsein, dass es nur ohne Alkohol am Steuer geht, ist inzwischen sehr verbreitet.

„Was aber ernst genommen wird, ist, dass, wenn ich fahre, trinke ich nichts, das wird mehr eingehalten als früher“.

„Beim Alkohol steckt auch ein gewisses Bewusstsein dahinter. Wenn der Fahrer doch was trinkt, das wird gleich kritisiert“.

Die Organisation dieser Fahrgemeinschaften funktioniert auch in Müzzzuschlag über die Sozialen Medien. Facebook oder WhatsApp spielen hier eine bedeutende Rolle.

„Heute geht es nur mehr über Soziale Medien, ich verfolge das auf Facebook. Über WhatsApp und Facebook wird da sehr viel ausgemacht“.

„Über WhatsApp geht da viel schnell“.

Wichtig ist den Jugendlichen große Flexibilität und Individualität, die sie auch in ihrem Mobilitätsverhalten ausleben möchten.

„Permanente Erreichbarkeit, das Handy hat man immer bei sich, das geht heute alles über diese Medien. Alles sehr spontan und kurzfristig. Große Individualität und Flexibilität, das hat es früher nicht gegeben“.

Verbilligte Mobilitätsangebote oder Anreize zur Nutzung einer nachhaltigen Mobilität gibt es bisher in Müzzzuschlag noch nicht (abgesehen von Taxigutscheinen, die aber für alle Müzzzuschlager BürgerInnen verfügbar sind). Es gibt allerdings bereits Überlegungen, in diese Richtung etwas einzuführen bzw. anzubieten.

„Man merkt in der gesamten Region, dass alle beginnen, an so etwas zu denken, aber es ist noch nicht viel da“.

„Da haben wir schon gesprochen, dass man das mit einem Bus organisiert, wo Jugendliche hier Karten für ein Konzert kaufen können, und sie wissen, da ist der Bus dabei, da fährt man mit dem Bus hin und geschlossen zurück. Ist für Jugendliche und Eltern ein Vorteil. So denken wir uns das, das könnten wir ausprobieren“.

4.4.3.4 Moped, Auto, Führerschein

Auch in der Region Müzzzuschlag hat als Einstieg in den motorisierten Individualverkehr das Moped große Bedeutung. Und seine Nutzung führt dann direkt zum Umstieg auf das Auto.

„Sobald das Moped möglich ist, kommt es ins Spiel. Und das Moped wird so schnell wie möglich durch das Auto ersetzt. Da wird relativ bald – wenn möglich mit L17 z.B. – umgestiegen“.

Interessant ist hier auch noch eine Beobachtung bzgl. der Mopednutzung von Jugendlichen:

„Zum Thema Moped ist noch interessant, ist bei einem Jugendrat in Krieglach herausgekommen, die haben gesagt, sie fahren deswegen nicht mit dem Zug, weil sie den Helm nirgend gut unterbringen können. Wenn es regnet, regnet es in den Helm hinein“.

Der Erwerb des Führerscheins ist für die Jugendlichen sehr wichtig.

„Das ist grundsätzlich bei uns in der Region so, wenn ich 18 bin, habe ich den Führerschein. Ich glaube nicht, dass es sehr viele gibt, die das nicht anstreben“.

„Führerschein ist einer der wichtigsten Punkte, im Heranwachsen ist das der erste wichtige Termin, den man auf gar keinen Fall versammeln sollte“.

„Typisch Land, mit 18 endlich den Führerschein machen, also jetzt schon mit 17, damit ich endlich unabhängig bin“.

Das Auto wird oft auch als einzige Möglichkeit gesehen, überhaupt mobil sein zu können, Alternativen des Öffentlichen Verkehrs oder der nachhaltigen Mobilität werden gar nicht wahrgenommen.

„Bei uns ist das so: Wenn das Auto daheim ist, dann bist du daheim. Das ist so im Gedankengut verankert. Das ist klar verbunden, dass man nur mit dem Auto unterwegs sein kann“.

Einige der ExpertInnen orten aber auch ein erstes Umdenken, dass es nicht immer notwendig ist, die Führerscheinprüfung sofort zu absolvieren und den Führerschein zu besitzen.

„Generell denke ich, es war der Drang nach dem Führerschein in unserer Jugend noch höher, als er jetzt ist. Das erlebe ich immer wieder“.

„Ansonsten gibt es wieder Leute, die nicht das massive Bedürfnis nach einem Führerschein haben, das merkt man schon“.

4.4.3.5 Lehrlinge

Mürzzuschlag verfügt über viele Industriebetriebe, die in Mürzzuschlag oder im Umfeld der Stadt angesiedelt sind. Für die Lehrlinge, die in diesen Betrieben arbeiten, ist das Moped auch eines der Hauptverkehrsmittel.

„Die, die in Mürzzuschlag übrigbleiben, sind meist Leute, die eine Lehrstelle besuchen oder in Betrieben arbeiten gehen, da haben die meisten ein Moped“.

„Ab 16 oder 15, man darf ja heute den Mopedführerschein schon früher machen, wenn man nachweisen kann, dass man ihn für die Arbeit braucht oder zum Erreichen der Arbeit, dann wird das genutzt, zumindest in den schneefreien Monaten“.

Aber auch andere Mobilitätsformen dienen zur Erreichung des Arbeitsplatzes, z.B. Fahrgemeinschaften der Eltern oder mit ArbeitskollegInnen.

„Ansonsten wird in diesem Bereich schon zu Fuß gegangen, auch Öffentlicher Verkehr, soweit möglich, wo eine frühere Anfangszeit ist, gibt es auch Fahrgemeinschaften der Eltern“.

„Das ist eine bunte Mischung aus allem, es ist ein Zusammenspiel auf verschiedenen Ebenen. Bis dann das Auto ins Spiel kommt durch die Vorverlagerung auf das Alter von 17, man hilft da zusammen. Auch mit Arbeitskollegen, die die Lehrlinge in Fahrgemeinschaften mitnehmen“.

Interessant ist auch die Beobachtung, dass Lehrlinge weniger den Öffentlichen Verkehr nutzen, weil sie individueller und oft weniger in Gruppen unterwegs sind –

im Gegensatz zu SchülerInnen, die den Schulweg ja sehr oft gemeinsam in kleinen Gruppen bestreiten.

„Ich habe den Eindruck, dass der Öffentliche Verkehr für Lehrlinge unattraktiver ist, weil ich auch weniger in der Gruppe unterwegs bin. In der Gruppe wird ein öffentliches Verkehrsmittel eher angenommen, als wenn ich alleine zur Arbeitsstelle muss“.

4.4.3.6 Mikro-ÖV-Systeme

In Müzzzuschlag gibt es kein Mikro-ÖV-System, aber – nach Ansicht einiger ExpertInnen – eine ähnliche Form, nämlich ein Citytaxi, das zu einem speziellen Tarif von der Müzzzuschlager Bevölkerung für Taxifahrten genutzt werden kann. Es bietet auch hohe Flexibilität und großen Komfort.

„Da haben wir etwas Ähnliches, weil wir das Citytaxi haben, d.h. von 7 bis 19 Uhr haben wir einen Citytaxitarif, der um einiges günstiger ist. Man kann die Taxigutscheine hier kaufen bei der Gemeinde und fährt günstiger mit dem Taxi“.

„Da hat sich das Citytaxi bewährt. Das wird sehr gut angenommen, ich muss nirgends hingehen, ich muss nicht warten, steige zu Hause ein und direkt dort aus, wo ich hin muss. Also eine Art Mikro-ÖV-System. Das gibt es für die Müzzzuschlager“.

4.4.3.7 Sharing und E-Mobility

Die Themen Carsharing, Bikesharing oder E-Mobility sind für die ExpertInnen in Müzzzuschlag noch keine Option für die junge Bevölkerung.

„Das ist vom Zugang her noch nicht so weit, dass das genutzt wird“.

„Man kann auch E-Bikes ausleihen, Angebot gibt es da. Ich glaube, das ist verschwindend, für Jugendliche nicht attraktiv“.

Auch ein privates Carsharing wird als eher unattraktiv eingeschätzt.

„Dass jemand das Auto zur Verfügung stellt und es nutzen andere, so weit sind wir nicht, aber auch mein Auto mit jemanden zu teilen, das schon gar nicht“.

Auch hier werden die Probleme der hohen Anschaffungskosten und der Reichweite angesprochen.

„Und die Anschaffungskosten sind natürlich auch ein Thema. Es wird besser, auch von der Reichweite her, der Preis ist aber noch immer ein Thema“.

Abschließend wäre es für die Attraktivität eines Sharingsystems auch noch wichtig, dieses möglichst einfach und simpel zu halten, damit es von den Jugendlichen überhaupt genutzt werden würde.

„Solche Systeme müssten wirklich einfach sein. Wenn du dich registrieren musst, wenn du eine Kautions hinterlegen musst, das würde ein Jugendlicher nie machen, dazu sind sie viel zu schnelllebig. Da muss alles schnell und niederschwellig sein“.

4.4.3.8 Notwendige Änderungen und Verbesserungen

Die ExpertInnen würden vorschlagen, die öffentlichen Verkehrsmittel billiger und attraktiver zu machen, nicht unbedingt gratis. Insbesondere sollten die Taxipreise für Jugendliche gesenkt werden.

„Ich würde in erster Linie alle öffentlichen Verkehrsmittel, also auch ein Taxi, würde ich so attraktiv machen, Bus, Bahn, würde ich kostenlos machen, Taxi würde ich reduzieren, ein Jugendticket, wo er alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann, Bahn, Bus kostenlos, das kann ich dann lenken, aber auch eine Taximöglichkeit, die leistbar ist“.

„Ich würde es gar nicht komplett gratis geben, weil ich glaube, das Geld allein ist es nicht. Ich glaube, dass man viel Augenmerk auf die Flexibilität und dem Individualitätsbedürfnis nahekommt, also optimierte Anpassung von diesen Angeboten von Bus und Bahn“.

Ein individuelles preisgünstiges Angebot im Bereich der Elektromobilität könnte mit einem privaten Taxibetreiber in Mürzzuschlag auf die Beine gestellt werden.

„Und dann die Idee, die wir schon diskutiert haben, wir haben einen Taxibetreiber, der hat eine E-Flotte, der könnte diese ausbauen, und man könnte dann mit einem Citytaxigutschein mit diesen Taxis am Abend oder in der Nacht flexibel nutzen“.

4.4.3.9 Abwanderung

Wie kann die Abwanderung von Jugendlichen aus Mürzzuschlag auch mit Hilfe nachhaltiger Mobilität vermieden werden? Mürzzuschlag verfügt durch die hohe Anzahl an Unternehmen vor Ort über viele Lehrstellen, die die Lehrlinge im Ort halten, nicht aber diejenigen, die Mürzzuschlag verlassen, um zum Studium nach Graz oder Wien zu gehen. Für diese Personen ist es wichtig, ein attraktives Angebot an Arbeitsplätzen in der Region zu bieten.

„Es sind die Arbeitsplätze. Die, die weggehen, gehen weg und studieren. Die Lehrlinge bleiben zum Glück in der Region und können bleiben, weil sie die Jobs finden. Das größte Problem sind die, die z.B. nach Graz studieren gehen, das es ganz schwierig ist, für die zurückzukehren mangels an Arbeitsangeboten.“

Hier spielen auch der in Bau befindliche Semmering Basistunnel und die immer wieder diskutierte Idee einer Großregion Leoben/Bruck/Kapfenberg eine wichtige Rolle.

„Mürzzuschlag können zwei, drei Dinge helfen: Das ist der Semmering-Basistunnel, damit die Anbindung an den Großraum Wien schneller wird, Punkt 1, Punkt 2, die Entstehung eines Großraums von Leoben/Bruck/Kapfenberg mit einer Ansiedlung von Betrieben und ein Angebot von Arbeitsplätzen. Und in weiterer Folge dann kann diese nachhaltige Mobilität mit ein Grund sein“.

So könnte Mürzzuschlag auch wieder als Rückkehrort interessant werden.

„Wenn die Verkehrsanbindung perfekt läuft, kann ich mir vorstellen, dass Mürzzuschlag wieder der Rückkehrort wird, auch für Jugendliche. Sie brauchen einen

Grund, um wieder zurück zu kommen – attraktive, günstige Wohnmöglichkeiten, das ist wichtig, die gute Luft, eine gute Anbindung, schöne Aussicht, Berge, das Potenzial von Mürzzuschlag ist groß“.

Einige kleinere Verbesserungsvorschläge betreffen die Lesbarkeit von Fahrplänen, die Freundlichkeit des Personals in Bussen oder Zügen oder die Zahl von und die Infrastruktur bei Bushaltestellen.

„Einfach verständliche Fahrpläne, die jeder lesen kann. Vor allem für Kinder, die damit starten. Ein Thema ist auch die Freundlichkeit des Servicepersonals in Bus und Bahn. Da werden die Jugendlichen oft als Fremdkörper behandelt“.

„Und natürlich die Haltestellen, je mehr, je besser zugänglich, dass die Infrastruktur um die Haltestelle passt, dass ich etwas zum Abstellen habe für das Fahrrad, das ist wichtig. Wir haben Haltestellen bei der Bundesstraße, wo wir nicht einmal einen Fußweg zu ihnen haben“.

Auch hier werden das Image und die Bequemlichkeit des Öffentlichen Verkehrs angesprochen.

„Meine ganzen Freundinnen sagen, ich bin in meinem ganzen Leben so viel Bus gefahren, ich steige in kein öffentliches Verkehrsmittel mehr ein. Und man weiß, das Zufahren viel attraktiver ist als Busfahren. Daher müssen die Busse auch gescheiter und attraktiver sein. Oder Expressbusse einsetzen“.

Sehr wichtig wäre auch zumindest eine S-Bahnverbindung nach Wien und Graz in der Nacht von Samstag auf Sonntag, derzeit ist um 23 Uhr Betriebsschluss.

„Da könnte das Land mit einem S-Bahn-System genauso nachjustieren – es reicht eine Bahn, die mich in der Nacht noch irgendwohin bringt. Muss man nur abfragen bei den Jugendlichen, wann eine S-Bahn-Linie fahren soll, da würden alle Jugendlichen mitmachen“.

Wie die Jugendlichen ihre Heimatgemeinde und das Angebot, das sie auch bzgl. Mobilität bekommen, wahrnehmen, dies spielt auch eine große Rolle für die Entscheidung wegzugehen oder dazubleiben.

„Da ist Mobilität ein großes Thema. Wie ich das in der Jugend kenne, wie ich meine Gemeinde wahrnehme, hängt auch davon ab, wie komme ich wohin, wie ist es erreichbar, was gibt es für Infrastruktur. Gerade wenn ich an der Schwelle stehe, gehe ich weg oder bleibe ich da“.

„Mobilität spielt auch deshalb am Land eine Rolle, weil man sich sowieso immer benachteiligt fühlt am Land gegenüber der Stadt. Und wenn ich nicht hinkomme, wo ich hinwill, fühle ich mich noch mehr benachteiligt, auch wenn sie es gar nicht beanspruchen. Freizeit und Fortgehen sind da wichtige Themen“.

Ganz entscheidend ist, dass die Jugendlichen eingebunden und gefragt werden, auch wenn dieser partizipative Ansatz nicht immer leicht zu verwirklichen ist.

„Und die Jugendlichen an einen Tisch zu bringen, das ist Knochenarbeit, das tut sich kein Bürgermeister an. Da muss man nachdenken, da muss man etwas tun. Es gibt wenige Beteiligungsprozesse zum Thema Jugendmobilität. Beteiligung baut aber Bindung auf, das wissen wir“.

4.4.4 Resümee für Mürzzuschlag

In Mürzzuschlag sind ca. 60% der befragten Jugendlichen auf ihrem Schul- oder Ausbildungsweg mit Bus oder Bahn unterwegs, ca. 30% gehen aber auch zu Fuß. Ein Großteil von ihnen – zwischen 70 und 80% - benötigt für den Weg bis zu 30 Minuten sowohl im Sommer als auch im Winter. Das Mitgenommen werden und der Öffentliche Verkehr sind die verbreitetsten Mobilitätsformen bei den Jugendlichen in Mürzzuschlag.

In der Freizeitmobilität dominiert wie in den anderen Städten das Mitfahren bzw. Mitgenommen werden, wiederum, vor allem, wenn es um Ausflüge am Wochenende und den Besuch von Veranstaltungen geht. Nur beim Erreichen von Sportaktivitäten liegt das Zu-Fuß-gehen mit ca. 40% wieder an erster Stelle. Wichtige Kriterien für die Verkehrsmittelwahl liegt die Zeitersparnis an erster Stelle, gefolgt von „Unabhängigkeit“, „Sicherheit“ und „Kostensparnis“.

Probleme, Ziele zu erreichen, gibt es in Mürzzuschlag vor allem bei Abendveranstaltungen.

Immerhin 65% der befragten Jugendlichen in Mürzzuschlag meinen, dass sie sich in ihrer Mobilität stark oder zumindest teilweise eingeschränkt fühlen. Wenn dies so ist, liegt es auch in Mürzzuschlag vor allem daran, dass sie ihre gewünschten Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß nicht erreichen können, weil diese zu weit weg und kein Öffentlicher Verkehr zum gewünschten Zeitpunkt verfügbar ist.

In Mürzzuschlag liegt der Prozentsatz derjenigen, die am liebsten mit dem Auto fahren würde, bei ca. 60%, aber die Bahn liegt nicht weit zurück. Das Zu-Fuß-gehen erreicht in Mürzzuschlag einen Prozentsatz von ca. einem Drittel.

Ca. ein Viertel der befragten Jugendlichen in Mürzzuschlag besitzt bereits einen Führerschein, ca. 40% möchten diesen so schnell wie möglich machen, und ca. ein Siebtel kann sich vorstellen, keinen Führerschein zu machen. Bei den unter 18-Jährigen gibt ca. die Hälfte der befragten Jugendlichen an, auf jeden Fall den Führerschein machen zu wollen.

Fast 60% der Jugendlichen gibt auch an, dass sie sich gut über die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrs in Mürzzuschlag informiert fühlen, wobei wiederum das Smartphone das wichtigste Informationsmedium für die Jugendlichen ist.

Bzgl. Verbesserungen wünschen sich die Jugendlichen in Mürzzuschlag wie in den anderen Städten vor allem schnellere Verkehrsmittel und kürzere Intervalle, und auch wieder bequemere Transportmöglichkeiten.

Vor allem der Zugverkehr in Zentren wie Graz oder Wien funktioniert in Mürzzuschlag nach Ansicht der interviewten Expertinnen gut, innerhalb der Stadtgemeinde dominiert aber eher der motorisierte Individualverkehr, was auch mit der topografischen Lage von Mürzzuschlag zu tun hat. Hier einen Citybus zu installieren, erscheint den ExpertInnen schwierig, sie berichten aber stattdessen von vergünstigten Tarifen für ein Citytaxi.

Auch das Radfahren und Zu-Fuß-gehen wird durch die Lage Müzzuschlags zwischen zwei Berghängen erschwert.

Für die Freizeitmobilität der Jugendlichen ist vor allem der angebotene Nachtbus wichtig, dessen Auslastung aber noch besser sein könnte und der daher in Zukunft mehr beworben werden soll. Auch Fahrgemeinschaften spielen hier eine wichtige Rolle.

Auch der Erwerb eines Mopedausweises und eines Autoführerscheins sind wichtige Ereignisse im Leben der Müzzuschlager Jugendlichen, wobei manchmal auch schon ein Umdenken in Richtung nachhaltiger Mobilität stattfindet.

Auch im täglichen Leben der Lehrlinge sind Mopeds eine wichtige Fahrzeugkategorie, hier spielen aber auch Fahrgemeinschaften und Elterntaxis nach Ansicht der ExpertInnen eine große Rolle.

Sharingkonzepte sind bei den Jugendlichen noch nicht angekommen, und wenn sie funktionieren sollen, müssen sie sehr flexibel und einfach handhabbar sein.

Wichtig wären eine Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs und günstigere Taxitarife. Auch die Fertigstellung des Semmering Basistunnels wird hier eine wichtige Rolle spielen, um Jugendliche in Müzzuschlag zu halten, in dem sie leichter und schneller in andere Städte pendeln können oder auch nach einer Ausbildung oder einem Studium wieder in die Stadt zurückkehren. Entscheidend ist eine gute Einbettung in das soziale Leben der Stadt und ein attraktives nachhaltiges Mobilitätsangebot mit gutem Image, das gemeinsam und partizipativ mit den Jugendlichen erarbeitet werden kann.

5 Vergleichende Betrachtung, Schlussfolgerungen und Empfehlungen

5.1 Vergleich zwischen den Städten

Wenn man die vier untersuchten Städte Hartberg, Judenburg, Mürzzuschlag und Weiz vergleichend betrachtet, zeigen sich nicht so viele Unterschiede wie man das vielleicht erwartet hätte. Hier geht es auch nicht um eine Bewertung oder ein Ranking der Städte, sondern um die Feststellung von Differenzen, die für eine weitere Betrachtung vielleicht von Interesse sein könnten.

Die drei Städte Judenburg und Mürzzuschlag haben den Vorteil, dass sie an der Autobahn liegen und über jeweils zwei Autobahnabfahrten verfügen, was die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz sehr erleichtert. Ebenso liegen diese beiden Städte an einer Fernbahnstrecke und haben einen Fernverkehrshalt in ihren Bahnhöfen.

Hartberg liegt zumindest in der Nähe der Autobahn, Weit ist noch etwas mehr abseits. Die Bahnverbindungen sind in diesen Städten nicht so gut wie in den obersteirischen Gemeinden, wichtig sind hier auch die Busanbindungen nach Graz bzw. Wien.

Alle Städte zeichnet aus, dass sie über mehrere Schulen verfügen und daher ein wichtiges Einzugsgebiet für SchülerInnen sind. Ebenso gibt es in den Städten eine relativ gute Anzahl an Lehrplätzen, wobei Judenburg und Mürzzuschlag, aber auch Weiz eher industriell geprägt sind.

Der Öffentliche Verkehr für SchülerInnen funktioniert in allen untersuchten Städten sehr gut und wird auch dementsprechend genutzt. Hier spielt z.B. auch der Aichfeldbus in Judenburg eine wichtige Rolle. Allerdings zeigt sich, dass es an den Tagesrandzeiten und an Wochenenden zur Ausdünnung des Öffentlichen Verkehrs, geringeren Taktungen, längeren Wartezeiten oder überhaupt zur Einstellung des Angebotes in den Städten kommt. Auch kleinere Gemeinden, die nicht im Zentrum der Region liegen, sind von diesen Auswirkungen oft betroffen.

Der Radverkehr scheint am besten in Weiz zu funktionieren, da gibt es auch ein Radverleihsystem, in Hartberg scheint die Situation diesbezüglich am schwierigsten zu sein. Die beiden obersteirischen Gemeinden haben diesbezüglich den Nachteil, dass Judenburg auf einem Hügel liegt und Mürzzuschlag in einem Teil, während die Wohnsiedlungen der Stadt verstreut rundum zum Teil auch am Berg liegen – beides macht Radfahren nicht leichter und attraktiver.

Auch das Zu-Fuß-Gehen hat in allen Städten an Wichtigkeit verloren, wird aber zu einem gewissen Anteil von den befragten Jugendlichen in Judenburg und in Weiz doch praktiziert.

Das Moped als Einstieg in die motorisierte Verkehrswelt ist in allen Städten sehr verbreitet und führt oft auch zur B-Führerschein-Lizenz und zum eigenen Auto. Dies gilt insbesondere für Hartberg, in den anderen Städten ist die Tendenz ganz ähnlich, aber von den diesbezüglichen Prozentzahlen her nicht ganz so hoch. Feh-

lende öffentliche Verkehrsverbindungen vor allem in den Zeiten, in denen Jugendliche ihre Freizeitaktivitäten unternehmen, führen zu einer stärkeren Individualisierung der Verkehrsmittel. Auch das Bilden von Fahrgemeinschaften zu Freizeit Zwecken ist in allen untersuchten Städten üblich.

Allerdings zeigt ein Angebot wie jenes der „Nightline Murtal“, dass es durchaus möglich ist, Jugendliche sprichwörtlich dort abzuholen, wo sie stehen und sie auch wieder dorthin zurückzubringen. Ein auf die Bedürfnisse und die Interessen der Jugendlichen abgestimmtes und in Kooperation mit ihnen erarbeitetes sehr flexibles Angebot wird gut angenommen. Ein ähnliches Modell existiert im Mürz-/Murtal mit dem Nachtbus, das aber noch mehr Nachfrage und Marketing benötigen würde. In Weiz gibt es kein derartiges Angebot, in Mürzzuschlag zumindest ein Taxiunternehmen, das Jugendliche vergünstigt nutzen können.

Die Situation der Lehrlinge ist in allen Städten ähnlich, mit dem kleinen Unterschied, dass Hartberg über fast keine industriell geprägten Unternehmen verfügt und daher die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für Hartberger Lehrlinge zum Zwecke des Erreichens ihres Arbeitsplatzes leichter möglich ist als in den anderen Städten.

Judenburg und Hartberg verfügen über einen Citybus, Mürzzuschlag über ein Citytaxi, nur Weiz betreibt derzeit ein Mikro-ÖV-System (für Judenburg ist eines angedacht). Diese Mobilitätsangebote richten sich an alle Bevölkerungsschichten, die Citybusse werden aber hauptsächlich von älteren BürgerInnen genutzt.

Zumindest Hartberg, Weiz und Mürzzuschlag bieten auch Carsharing-Möglichkeiten mit Elektrofahrzeugen in unterschiedlichen Formen an, denen aber der breite Zuspruch noch fehlt und die von Jugendlichen wenig genutzt werden.

Die sozialen Medien hingegen haben für die Mobilitätsbedürfnisse der Jugendlichen eine wichtige Rolle, egal, ob es um die Verabredung von gemeinsamen Fahrten geht, ob sie sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs informieren oder kurzfristig Informationen z.B. zum Fahrplan der Nightline über Facebook bekommen.

Interessant ist auch, dass sich die Jugendlichen in allen Städten mehr oder weniger gut über den Öffentlichen Verkehr informiert fühlen, und auch nicht unbedingt das Gefühl haben, trotz vielleicht fehlendem Angebot an Öffentlichem Verkehr in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt zu sein.

Die Lage der Städte in der industriell orientierten Obersteiermark bzw. in der eher ländlich geprägten Oststeiermark scheint keine großen Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Jugendlichen in diesen Regionen zu erklären. Die Themen und Probleme sind sehr ähnlich.

Sicher ist, dass alle Städte mit dem Problem der Abwanderung von Jugendlichen kämpfen. Um dies zu verhindern, ist ein Bündel von Maßnahmen notwendig, in das ein gutes Angebot zur nachhaltigen Mobilität eingebettet sein muss.

5.2 Änderungen von sozialen Praktiken

Kommen wir hier noch einmal auf die Theorie der sozialen Praktiken zurück. Wie ist es möglich, diese im Sinne einer nachhaltigen Mobilität von Jugendlichen in eher ländlichen Regionen zu ändern?

Spurling & McMeekin (2015) beschreiben generell drei Möglichkeiten, wie soziale Praktiken verändert werden können:

Eine erste Möglichkeit besteht darin, dass die Praktik selbst nicht komplett neu überdacht und verändert werden muss, sondern dass einzelne Elemente der Praktik durch andere ersetzt werden, z.B. auf der Ebene der Materialitäten ressourcenintensive durch weniger ressourcenverbrauchende oder fossile Antriebsstoffe durch erneuerbare Energie. Dies könnte in Pilotprojekten mit Jugendlichen umgesetzt werden, indem sie probeweise Elektrobikes, – scooter oder –roller für ihre täglichen Wege ausprobieren können, um hier auf den Geschmack zu kommen.

Ein anderes Element, das ersetzt werden könnte, wäre in der Führerscheinausbildung nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr zu setzen und dazu Wissen zu vermitteln, sondern auch einen Bezug zu gesellschaftlichen und Umweltthemen herzustellen und damit eine Bewusstseinsänderung bei den Jugendlichen zu erreichen (vgl. Abbildung 100).



Abbildung 100: Re-crafting practices

Dabei geht es also nicht um die tatsächliche Veränderung der Praktik „Moped- oder Autofahren“, über unterschiedliche Ansatzpunkte werden jedoch Maßnahmen hinsichtlich einer Verminderung der Ressourcenintensität und Veränderung des Bewusstseins gesetzt.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, ressourcenintensive Praktiken durch Praktiken, die nachhaltiger sind, zu ersetzen. Hier bedarf es neuer Alternativen, um z.B. Fahrten mit dem Moped zum Teil durch Fahrten mit dem Fahrrad zu ersetzen – das Angebot von neuen und sicheren Radwegen, Reparaturmöglichkeiten oder Anleitungen zur Selbstreparatur, sichere Abstellplätze für die Fahrräder, Fahrradrainings für Kinder, Pilotprojekte etc.) (vgl. Abbildung 101).

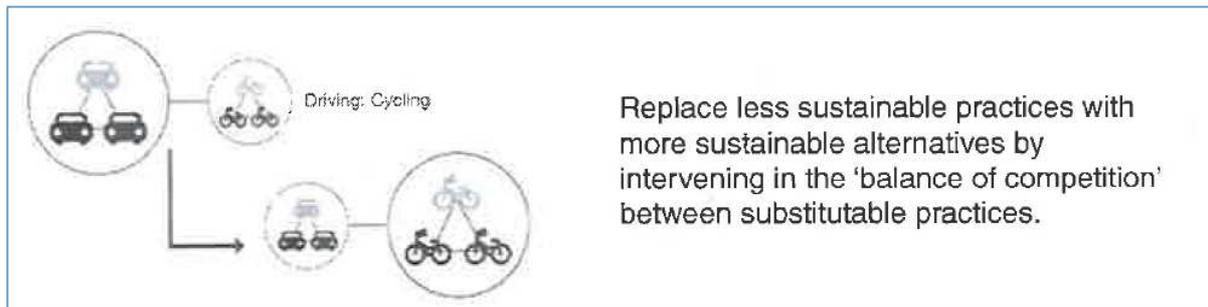


Abbildung 101: Replacing less sustainable practices with more sustainable alternatives

Die dritte Möglichkeit, die besteht, ist, die Zusammenhänge der jeweiligen Praktiken zu verändern, die z.B. zu einem erhöhten Bedürfnis nach Mobilität führen. So hat die Etablierung von Shoppingcentern an den Ortsrändern von Städten dazu geführt, dass die Innenstädte aussterben, Geschäfte schließen, die Infrastruktur abgesiedelt wird und die Ortskerne veröden. Gleichzeitig führt dies zu einer erhöhten motorisierten Mobilität zu diesen Einkaufstempeln, da deren Anbindung an den Öffentlichen Verkehr oder ihre Erreichbarkeit mit dem Rad nicht gegeben sind.

Diese Entwicklung kann z.B. durch die vermehrte Nutzung von Online-Shopping und Bestelldiensten beeinflusst werden (die aber wiederum andere Probleme aufwerfen). Ebenso würde eine versuchte Belebung der Innenstädte zu einem anderen Mobilitätsverhalten beitragen.

Ähnliches gilt für den notwendigen Weg zur Arbeit, der oft nur motorisiert bewerkstelligt werden kann, durch Intensivierung von Telearbeit und Home Offices könnte ein Teil dieser Fahrten vermieden werden (vgl. Abbildung 102).

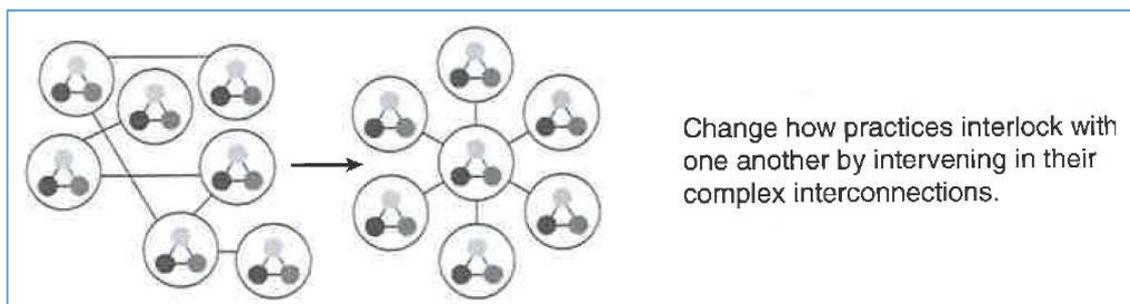


Abbildung 102: Change how practices interlock

Unsere empirischen Ergebnisse zeigen, dass die Veränderung von schon lange praktizierten und auch vorgelebten Mobilitätsmustern auch bei Jugendlichen sicher schwierig sind. Die soziale Praktik Autofahren hat z.B. eine kulturell-gesellschaftliche Zuschreibung („Autofahren ist cool“), bietet eine – abgesehen von der finanziellen Belastung – leicht erwerbende Kompetenz (Fahrschulen) und stellt auch die materiellen Ressourcen oft zur Verfügung (Autoverfügbarkeit durch das Ausborgen des Autos der Eltern). Ein Überdenken, Neubewerten und Verändern dieser Praxis bedarf sicher mehrerer Interventionen und der Kombination neuer Elemente, mit der die Praxis ausgeführt werden kann.

Dazu bedarf es auch genauer Analysen der Mobilitätspraktiken, der Schaffung neuer Zusammenhänge und Beziehungen sowie vieler Schritte, die eine Veränderung im Mobilitätsverhalten möglich machen.

5.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Man kann vielleicht davon sprechen, dass sich die Jugendlichen in den untersuchten Städten in einem „Mobilitätsdilemma“ befinden. Einerseits gibt es eine gewisse Verbundenheit mit ihrer Heimatgemeinde durch die Familie, den Freundeskreis oder Aktivitäten in den Vereinen, andererseits müssen oder wollen sie für Ausbildungszwecke, Studium oder einen Arbeitsplatz ihre Heimatgemeinde verlassen.

Es geht also um die Schaffung eines integrierten und attraktiven Angebotes, dass die Jugendlichen in den Städten hält, sie z.B. auch Pendelaktivitäten attraktiv macht oder sie – nachdem sie die Stadt für ihre Zwecke verlassen haben – zur Rückkehr bewegt.

Wichtig ist an dieser Stelle auch die Veränderung der Zuschreibung der individuell motorisierten Mobilität als einzig mögliche Form der Fortbewegung, mit der auch Attribute wie „cool“, „fetzig“, „laut“ und damit toll etc. verbunden werden. Hier bedarf es der Setzung neuer Anreize und Möglichkeiten zu einer neuen und bewussten nachhaltigen Mobilität, wie es einige Beispiele in unseren untersuchten Städten zeigen.

- **Anreize zum Bleiben und Wiederkommen schaffen**

Es muss nicht immer nur das Arbeitsplatzangebot sein – welches natürlich auch einen wichtigen Faktor darstellt -, das entscheidend ist für das Wegziehen oder Bleiben von Jugendlichen. Gute kulturelle Angebote, ein funktionierendes Vereinsleben, soziale Beziehung, intakte Natur- und Erholungsräume, günstige Wohnmöglichkeiten und ein gutes Ausbildungsangebot bieten einen guten Anreiz, zu bleiben, wiederzukommen oder zum/zur Pendler/in zwischen Ausbildungs- oder Arbeitsort und Heimatgemeinde zu werden.

Dies kann von der Gemeinde durch die finanzielle Unterstützung von Pendelfahrten erleichtert werden, durch Zuschüsse, wenn der Hauptwohnsitz in der Heimatgemeinde behalten wird und in der Studienstadt z.B. nur ein Nebenwohnsitz angemeldet wird oder durch die Ausschüttung von „Rückkehrprämien“.

Voraussetzung für diese Möglichkeit zu pendeln ist natürlich auch eine gute Anbindung an die großen Zentren der Steiermark und Österreichs, Graz und Wien.

- **Gutes Angebot an Öffentlichem Verkehr bereitstellen**

Die Schaffung und Erhaltung eines guten Angebotes an Öffentlichem Verkehr ist das Um und Auf einer nachhaltigen Mobilität. Wenn ein gutes Angebot besteht, wird dieses auch genutzt – dies zeigt. Z.B. der Aichfeldbus in Judenburg. Insbesondere ist hier aber noch vermehrt auf die Randzeiten vor allem am Abend und

das Angebot an den Wochenenden zu achten – auch zu diesen Zeiten muss es ein attraktives Angebot geben, dass das Umsteigen für Jugendliche attraktiv macht.

- **Günstige Tarife für den Öffentlichen Verkehr anbieten**

Das Topticket, das eine Nutzung vieler öffentlicher Verkehrsmittel zu einem sehr günstigen Preis für Jugendliche ermöglicht, ist eine Erfolgsstory. Gerade für Jugendliche, für die oft jede finanzielle Belastung ein Problem darstellt, benötigen Unterstützung in Form von Ermäßigungen, Gutscheinen oder Rabatten bei der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs oder bei Taxifahrten auch innerhalb ihrer Heimatregion oder –gemeinde.

- **Image des Öffentlichen Verkehrs verbessern**

Für viele Jugendliche ist der Öffentliche Verkehr durch ihre Erfahrungen in der Schulzeit mit Attributen wie „immer überfüllt“, „stinkend“, „unpünktlich“ oder „unflexibel“ verbunden. Damit ist ihre Vermutung (und wohl auch die vieler Erwachsener, die auch durch diese Erfahrungen aus ihrer Kindheit und Jugend) geprägt sind, dass Öffentlicher Verkehr nur so aussieht. Sie kommen in späteren Jahren gar nicht auf die Idee, Busse oder Züge für ihre Wege zu nutzen.

Hier bedarf es Aktivitäten und Kampagnen, um das inzwischen bei weitem höhere Niveau der öffentlichen Verkehrsmittel auch bei den Jugendlichen bekannt zu machen. Auch das Unterwegs sein mit dem Öffentlichen Verkehr als „gemeinsames Gruppenerlebnis“ kann für die Jugendlichen attraktiv sein.

Zum Image des Öffentlichen Verkehrs tragen auch die RepräsentantInnen dieses Systems bei – also die BusfahrerInnen, SchaffnerInnen, Kontrollpersonal etc. Diese sind das Gesicht nach außen und sollten auch dementsprechend freundlich und zuvorkommend sein, was gegenüber Jugendlichen nicht immer der Fall zu sein scheint. Hier könnten sicher Schulungen zur Bewusstseinsbildung beitragen.

- **Flexible und günstige Angebote für die Freizeitmobilität etablieren**

Gute Beispiele funktionieren und werden angenommen – das zeigt z.B. die Nightline Murtal. Ein Angebot, dass auf die Bedürfnisse der Jugendlichen abgestimmt ist, auf Veränderungen flexibel reagiert und die Sozialen Medien als Informationsmedium nutzt, ist sicher eine Möglichkeit für viele Gemeinden, Jugendliche für den Öffentlichen Verkehr zu begeistern.

- **Rahmenbedingungen und Infrastrukturen verbessern**

Für viele Formen der nachhaltigen Mobilität gilt, dass sie nur dann angenommen werden, wenn die Rahmenbedingungen und umgebende Infrastrukturen passen – so erschweren oder verunmöglichen fehlende Gehwege zu Bushaltestellen die Nutzung der Busse oder fehlende Radwege die Nutzung des Fahrrades. Oft sind

es Dinge, an die niemand gleich denkt, z.B. die Möglichkeit, Fahrräder auch an Busstationen oder kleinen Bahnhaltstellen sicher verwahren zu können oder die Fahrradhelme unterbringen zu können, um sie nicht die ganze Zeit beim Umstieg vom Fahrrad auf Bahn oder Bus mit sich schleppen zu müssen. Hier können kleine Interventionen oft Großes bewirken.

- **Bestehende Potenziale nutzen**

Es zeigt sich, dass trotz oft ausgesprochener Affinität zum motorisierten Individualverkehr die Jugendlichen bereit sind, auch den Öffentlichen Verkehr oder Mobilitätsformen wie Radfahren oder zu Fuß gehen zu nutzen.

An dieses Potenzial kann angeknüpft werden, z.B. durch die Durchführung von Pilotprojekten zum gemeinsamen Radfahren oder Zu-Fuß-gehen, die betreut und begleitet werden, um z.B. das Problem mit den „Elterntaxis“ rund um die Schulen in den Griff zu bekommen. Wichtig ist, dass diese Versuche auch längerdauernde Wirkungen zeigen, indem sie auch nach der Einstiegsphase zu einem „Selbstläufer“ werden.

- **Zielgruppenspezifische Angebote erarbeiten und einsetzen**

Jugendliche/r ist nicht gleich Jugendliche/r, Lehrling ist nicht gleich Lehrling, eine Stadt ist nicht gleich wie die andere. Es bedarf zielgruppenspezifischer Angebote der nachhaltigen Mobilität, die die jeweils spezifische Lebens-, Ausbildungs- und Arbeitssituation der Jugendlichen berücksichtigen. So ergeben sich für einen Lehrling in einem Industriebetrieb andere Anforderungen als für eine/n SchülerIn in einem Gymnasium.

- **Bedarfsorientierte Systeme schaffen**

In vielen Städten und Gemeinden Österreichs haben sich in den letzten Jahren bedarfsorientierte Systeme wie Mikro-ÖV-Angebote oder Anrufsammeltaxis etabliert. Diese Systeme sind mit ihren Bedienungszeiten oft auf die Bedürfnisse von älteren Personen zugeschnitten. Hier gilt es zu überlegen, wie diese Angebote auch einen Mehrwert für Jugendliche bieten können und damit auch angenommen werden.

- **Sharingkonzepte und E-Mobility ausprobieren lassen**

Die Themen „Carsharing“, „Bikesharing“ und Elektromobilität scheinen bei den Jugendlichen noch nicht richtig angekommen. Hier bedarf es einer Bewusstseinsbildung durch Information, aber sicher vor allem durch die Möglichkeit des Ausprobierens solcher Systeme. Wichtig dabei für die Jugendlichen ist, dass diese Systeme einfach handhabbar und flexibel gestaltet sind, damit sie auch angenommen werden. Auch hier können Pilotprojekte eine wichtige Rolle spielen.

- **Soziale Medien nutzen**

Die Ergebnisse der Untersuchung und der ExpertInneninterviews zeigen, dass die Nutzung der sozialen Medien, des Smartphones, des Internets und von Apps eine ganz wichtige Rolle im alltäglichem Leben der Jugendlichen spielen. Diese Medien können und müssen für die Bewerbung, das Marketing, die Organisation und die Abwicklung von nachhaltigen Mobilitätslösungen für Jugendliche genutzt werden, damit diese Mobilitätsangebote auch ihre KundInnen finden.

- **Jugendliche ernstnehmen, einbeziehen und beteiligen**

Nachhaltige Mobilitätsangebote werden von den Jugendlichen nur dann angenommen, wenn sie selbst in der Konzeption und Erarbeitung einbezogen wurden und auch in der Umsetzung ihre Bedürfnisse artikulieren können. Die ist herausfordernd und kein leichtes Brot, aber notwendig. Erfahrene JugendmanagerInnen und BeteiligungsexpertInnen können dabei unterstützen und helfen.

Jugendliche dürfen im Öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht als Belastung oder Fremdkörper wahrgenommen werden, sondern als wichtige KundInnen der Zukunft.

6 Literaturverzeichnis

- BMVIT (2012). Gesamtverkehrsplan für Österreich. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.
- BMVIT (2016). Österreich unterwegs. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.
- Brög, W., Erhard E. & Mense, N. (2002). Individualized Marketing: Changing Travel Behaviour for a better Environment. Paper presented at the OECD Workshop: Environmentally Sustainable Transport, 5-6 December 2002, Berlin.
- Davis, B., Dutzik, T. & Baxandall, P. (2012). *Transportation and the New Generation. Why Young People Are Driving Less and What It Means for Transportation Policy*. Frontier Group, OSPIRG Foundation, Santa Barbara, California.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: The Polity Press.
- Hargreaves, T., Nye, M. & Burgess, J. (2010). Making energy visible: A qualitative field study of how householders interact with feedback from smart energy monitors. *Energy Policy*, 38, 6111-6119.
- Hopkins, D. & Stephenson, J. (2014). Generation Y mobilities through the lens of energy cultures: a preliminary exploration of mobility cultures. *Journal of Transport Geography*, 38, 88-91.
- ifmo (2011). *Mobilität junger Menschen im Wandel - multimodaler und weiblicher*. Institut für Mobilitätsforschung, München.
- Kaiser, F.G., Ranney, M., Hartig, T. & Bowler, P.A. (1999). Ecological behavior, environmental attitude, and feelings of responsibility for the environment. *European Psychologist*, 4, 59-74.
- Kubitzki, J. (2014). *Jung und urban - Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr*. AZT Automotive GmbH - Allianz Zentrum für Technik, unter Mitwirkung der Gesellschaft für Konsumforschung GfK, Wien, München.
- Lenz, B. (2013). So bewegt sich die moderne Stadt, *Stadt + Werk*, 6 18-21. Verlag K21 media AG.
- Lounsbury, M. & Crumley, E.T. (2007). New Practice Creation: An Institutional Perspective on Innovation. *Organization Studies*, 28, 993-1012.
- Nettleton, S. & Green, J. (2014). Thinking about changing mobility practices: how a social practice approach can help, *Sociology of Health & Illness*, 36 (2), 239-251.
- Prillwitz, J. & Barr, S. (2011). Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behaviour. *Journal of Transport Geography*, 19, 1590-1600.
- Reckwitz, A. (2003). Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken: Eine sozialtheoretische Perspektive. *Zeitschrift für Soziologie*, 32, 282-301.
- Schatzki, T., (1996). *Social Practices: A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*. Cambridge University Press, New York.

- Schiefenbusch, M. (2015). Analyzing and Assessing the Experience of Traveling by Public Transport *Journal of Public Transportation*, 18 (4), 46-72.
- Schmidt, R. (2012). *Soziologie der Praktiken Konzeptionelle Studien und empirische Analysen*. Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft 2030, Suhrkamp: Berlin.
- Shove, E. (2004). Changing human behaviour and lifestyle: A challenge for sustainable consumption, in: Reisch, L. & Røpke, I. (Hrsg.). *The Ecological Economics of Consumption*. Cheltenham: Edward Elgar, 111–131.
- Shove, E. & Pantzar, M. (2005) Consumers, Producers and Practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic Walking. *Journal of Consumer Culture*, 5, 43-64.
- Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*. Sage, London, UK.
- Shove, E. & Spurling, N., (2013). *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*. Routledge, London. In: Shove, E. & Spurling, N. (Hrsg.), *Sustainable Practices – Social theory and climate change*. London, New York: Routledge Studies in Sustainability, earthscan from Routledge.
- Shove, E. & Walker, G. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39, 471-476.
- Sivak, M. & Schoettle, B. (2011). *Recent Changes in the Age Composition of Drivers in 15 Countries*. The University of Michigan, Transportation Research Institute, Michigan, USA.
- Spurling, N. & McMeekin, A. (2015). Intervention in practice. Sustainable mobility policies in England, In: Strengers, Y. & Maller, C. (Hrsg.). *Sustainable mobility policies in England*, In: Strengers, Y. & Maller, C. (Hrsg.). *Social Practices, Intervention and Sustainability – Beyond behaviour change*. London, New York: Routledge Studies in Sustainability, earthscan from Routledge.

7 Anhang

7.1 Fragebogen

1. Wege zur Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit

1. Wie kommen Sie normalerweise zur Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit?

Geben Sie bitte nur das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel bzw. die häufigste Verkehrsmittelkombination an. (Pro Jahreszeit bitte maximal zwei Verkehrsmittel ankreuzen!)

Im Winter		Im Sommer
<input type="checkbox"/>	Zu Fuß	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Fahrrad	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Mikro-ÖV (Ruftaxi)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Bahn/Bus außerorts	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Mofa/Moped/Motorrad (als Fahrer)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Auto (als Fahrer)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Werde hingebacht (Auto, Mofa etc.)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Sonstiges, und zwar	<input type="checkbox"/>

.....

2. Wie lange brauchen Sie normalerweise für Ihren Weg zur Schule/ Berufsschule / Ausbildungsstätte/ Arbeit?

Im Winter		Im Sommer
<input type="checkbox"/>	unter 5 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5 bis 10 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	10 bis 15 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	15 bis 30 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	30 bis 45 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	mehr als 45 Minuten	<input type="checkbox"/>

3. Wie weit ist es von Ihrer Wohnadresse zur Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit?

Ungefähr Kilometer

4. Wie oft müssen (müssten) Sie umsteigen, wenn Sie diesen Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen?

- Gar nicht einmal zwei Mal drei Mal und mehr
 weiß nicht

5. Wie viele Gehminuten ist die nächstgelegene Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel von Ihrer Wohnadresse entfernt? Und wie weit von der Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit?

von der Wohnung		von der Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit
<input type="checkbox"/>	unter 2 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2 bis 5 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5 bis 8 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	8 bis 15 Minuten	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	mehr als 15 Minuten	<input type="checkbox"/>

6. Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Verbesserungen im Verkehrssystem für Ihren Weg zur Schule/Berufsschule/Ausbildungsstätte/Arbeit? (Bitte nur ein Kreuz pro Zeile!)

	Wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Weniger Autoverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr und bessere Radwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehr Fahrradabstellplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kürzere Intervalle bei Bahn oder Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schnellere öffentliche Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bequemere öffentliche Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Neue Haltestellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

II. Wege in der Freizeit

7. Wie kommen Sie normalerweise zu/zum ...?

Geben Sie bitte nur das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel bzw. die häufigste Verkehrsmittelkombination an. (Bitte maximal zwei Verkehrsmittel pro Zeile ankreuzen!)

	Zu Fuß	Fahrrad	Mikro-ÖV (Ruftaxi)	Bahn Bus außerorts	Mofa etc. (als Fahrer)	Auto (als Fahrer)	Werde hingebacht (Auto, Mofa etc.)	Sonstiges, zwar
Einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Freunde/ Bekannte treffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Sportplatz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
abendlicher Freizeittreff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Ausflug am Wochenende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Veranstaltungen (Konzerte etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
Überhaupt in andere Orte der näheren Umgebung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

8. Bei welchen Zielen haben Sie wie oft Probleme, sie zu erreichen? (Bitte nur ein Kreuz pro Zeile!)

	immer	oft	manchmal	selten	(fast) nie
Einkaufsziele	<input type="checkbox"/>				
Freunde/Bekannte besuchen	<input type="checkbox"/>				
Freizeiteinrichtungen	<input type="checkbox"/>				
Ausflugsziel am Wochenende	<input type="checkbox"/>				
Abendveranstaltungen	<input type="checkbox"/>				
In andere Orte kommen	<input type="checkbox"/>				

9. Fühlen Sie sich persönlich in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Wie oft passiert es Ihnen, dass Sie ein Ziel nicht oder nur schwer mangels Fahrgelegenheit erreichen können?)

Sehr stark/sehr oft teilweise/öfters kaum/selten gar nicht/(fast) nie

10. Wenn Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind, nennen Sie bitte wodurch (Mehrfachnennungen möglich):

- Es ist zum Gehen/fürs Fahrrad fahren zu weit
- Es ist zum Gehen/fürs Fahrrad fahren zu gefährlich (z.B. Bundesstraße)
- Es ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar
- Es fährt zu dieser Zeit kein Öffentlicher Verkehr zum Ort, zu dem ich will
- Es gibt keine Heimfahrtmöglichkeit mit dem Öffentlichen Verkehr
- Ich habe keine Mitfahrgelegenheit
- Sonstiges

III. Allgemeine Fragen zur Mobilität

11. Wie oft benutzen Sie folgende Verkehrsmittel? (Bitte nur ein Kreuz pro Zeile!)

	täglich mehrmals	pro Woche mehrmals	pro Monat	(fast) nie
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mikro-ÖV (Ruftaxi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn/Bus außerorts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/Mofa/Motorrad (als Fahrer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto (als Fahrer)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde hingebbracht (Auto, Mofa/Moped/Motorrad)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges, und zwar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Mit welchen der folgenden Verkehrsmittel sind/wären Sie am liebsten unterwegs? (Bis zu drei Nennungen möglich!)

- zu Fuß
- Inline-Skates
- Fahrrad
- Bus
- Bahn
- Mikro-ÖV (Ruftaxi)
- Mofa/Moped/Motorrad
- Auto
- Sonstiges, und zwar

13. Wie wichtig sind/wären für Sie folgende Kriterien bei völlig freier Wahl der Verkehrsmittel?

	wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Unabhängigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zeitersparnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostensparnis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltschutz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Haben Sie Wünsche an die verantwortlichen PolitikerInnen, BeamtInnen oder an die Verkehrsunternehmen? (Bitte Stichworte eintragen!)

Meine Wünsche für den

Fußgängerverkehr:

Radverkehr:

Öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn):

Autoverkehr:

15. Besitzen Sie oder machen Sie gerade einen Führerschein? Wenn ja, für welche Fahrzeugkategorien? (Mehrfachnennungen möglich!)

- Ich besitze einen Führerschein
- Ich habe keinen Führerschein und werde so schnell auch keinen machen
- Ich habe keinen Führerschein, werde ihn aber so schnell wie möglich machen
- Ich mache gerade einen Führerschein:
 - für Mofa/Moped
 - für Motorrad
 - für Auto
 - für Lkw
 - für sonstige Fahrzeuge

16. Wie gut fühlen Sie sich über das Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde informiert?

- Sehr gut Eher gut Weniger gut Gar nicht gut

17. Welche technischen Möglichkeiten nutzen Sie für Ihre Informationen zum Öffentlichen Verkehr? (Mehrfachnennungen möglich!)

- Computer/Laptop
- Smartphone
- Apps
- Websites wie z.B. die steirische Verkehrsauskunft „BusBahnBim“
- Gar keine
- Sonstiges, und zwar

18. Falls Sie unter 18 Jahre alt sind, beantworten Sie bitte auch diese Frage, ansonsten weiter mit Frage 19. (Mehrfachnennungen möglich!)

Wenn ich 18 Jahre alt sein werde,

- mache ich sofort den Führerschein
- kaufe ich mir ein eigenes Motorrad
- kaufe ich mir ein eigenes Auto
- werde ich hauptsächlich mit dem Auto fahren
- brauche ich sicher kein eigenes Auto

IV. Statistische Daten

19. Wo wohnen Sie?

Postleitzahl Ort

20. Wo gehen Sie zur Schule/Lehre/Arbeit?

Postleitzahl Ort

21. In welche Schule gehen Sie (Schultyp)? Welchen Beruf lernen Sie/üben Sie aus? Bei welchem Unternehmen arbeiten Sie?

Schule/Schultyp:

(z.B. Gymnasium, HAK, HTL, Fachschule)

Ich lerne folgenden Beruf:

Ich arbeite bei folgendem Unternehmen:

22. Ihr Alter:

23. Ihr Geschlecht: männlich

weiblich

Herzlichen Dank!

7.2 Interviewleitfaden

- 1) Welche Funktion haben Sie in der Stadt? In welcher Form sind Sie mit dem Thema „Mobilität“ bzw. „Jugendliche“ befasst?
- 2) Wie schätzen Sie die allgemeine Mobilitätssituation in Ihrer Stadt ein? In Bezug auf MIV (Auto, Motorrad, Moped)? In Bezug auf ÖV? In Bezug auf Fahrrad? In Bezug auf Zu Fuß gehen? In Bezug auf Mikro-ÖV? Welche Mobilitätsangebote gibt es?
- 3) Wie schätzen Sie die Mobilitätssituation für Jugendliche in Ihrer Stadt ein? In Bezug auf MIV (Auto, Motorrad, Moped)? In Bezug auf ÖV? In Bezug auf Fahrrad? In Bezug auf Zu Fuß gehen? In Bezug auf Mikro-ÖV? Welche Mobilitätsangebote gibt es für Jugendliche?
- 4) Ist die Situation für Schüler/innen bzw. Lehrlinge unterschiedlich? Wenn ja, warum? Gibt es spezielle Bedürfnisse der Unternehmen in der Gemeinde, die Lehrlinge ausbilden?
- 5) Was läuft gut in Bezug auf Mobilität von Jugendlichen in Ihrer Stadt? Was müsste noch verbessert werden? Was kann die Stadt dafür tun? Welche anderen Rahmenbedingungen sind dafür notwendig bzw. wie müssten sich diese ändern? Ist Sharing eine Option für Jugendliche?
- 6) Was würden Sie als erstes tun, wenn Sie die Möglichkeit und keine finanziellen Beschränkungen hätten, um die Mobilitätssituation für Jugendliche in Ihrer Stadt/Ihrem Bezirk zu verbessern?
- 7) Spielt das Thema „Mobilität“ eine große Rolle in Bezug auf Abwanderung von Jugendlichen aus Ihrer Stadt/Ihrem Bezirk?
- 8) Was ist Ihnen sonst noch zum Thema „Jugendliche und Mobilität“ wichtig?

Herzlichen Dank!