

UniMobil_4U

4 Grazer Universitäten auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen an den Grazer Universitäten



© 2010/11 by

Friedrich M. Zimmermann
Susanne Zimmermann-Janschitz
Anna Hagauer

unimobil@uni-graz.at



Ausgangssituation

- Ⓢ Schlagworte, wie Klimawandel und globale Erwärmung, aber auch Schlagzeilen über Umweltkatastrophen und die globale Finanzkrise, rücken Themen der Ökologie, der Nachhaltigkeit, der erneuerbaren Energien und der alternativen Verkehrsmittel massiv in den Mittelpunkt des politischen und öffentlichen Interesses!
- Ⓢ Daher machen Initiativen der Universitäten im Bereich der Mobilität mehrfachen Sinn, weil die Optimierung der Erschließung, aber auch die Vernetzung der unterschiedlichen Universitätsstandorte in Graz, durch die immer stärker werdenden Kooperationen in Forschung und Lehre, für einen sicheren Radfahrer-und Fußgängerverkehr sowie für die verbesserte Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr unumgänglich vonnöten ist.
- Ⓢ Von derartigen Maßnahmen sind insgesamt 11.000 MitarbeiterInnen sowie mehr als 45.000 Studierende an den Grazer Universitäten (Stand: 10/2009) betroffen.

Gemeinsam wollen wir noch mehr bewegen !!!!!

Ziel des Projektes ist es ...

Das Ziel der Befragung war es, Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten von Studierenden und MitarbeiterInnen der Universitäten zu erhalten, sowie relevante Aspekte für die Verkehrsmittelwahl zu identifizieren, insbesondere

- ② den Modal Split in seinen individuellen Ausprägungen und Konsequenzen im Bezug auf
 - ② die jahreszeitlichen Unterschiede,
 - ② die zeitlich–distanziellen Besonderheiten bei der Verkehrsmittelwahl sowie
 - ② die altersabhängigen Differenzierungen darzustellen.
- ② Diese werden mit Argumenten für die Verkehrsmittelwahl (Regelmäßigkeit, Wechselverhalten), insbesondere bei den so genannten „alternativen Verkehrs-/Fortbewegungsmitteln“ verknüpft.
- ② Besonderes Augenmerk wird bei den Ergebnissen auf die RadfahrerInnen gelegt , deren Verhaltensmuster analysiert sowie Gefahrenquellen und Verbesserungsvorschläge erfragt.

Methodik¹ - Rücklaufquote

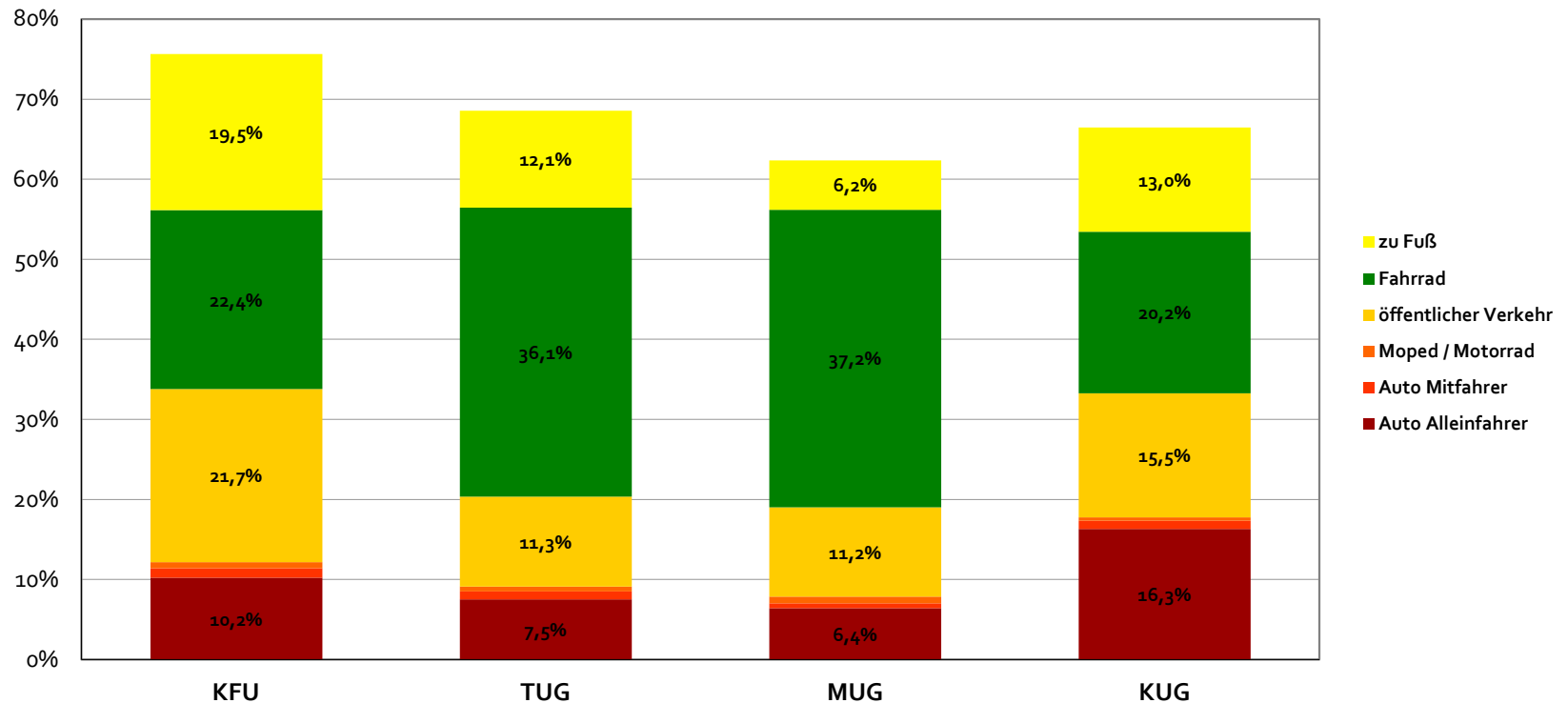
- Die vorliegenden Ergebnisse beziehen sich auf eine im Juni 2008 für die KFU und im Juni/Juli 2009 für die TUG, die MUG und die KUG durchgeführte Onlinebefragung aller Studierenden und MitarbeiterInnen.

	Universität Graz		Technische Universität		Medizinische Universität		Kunst Universität		Alle Grazer Universitäten	
Sample MitarbeiterInnen	3498		3782		2196		540		10016	
Sample Studierende	21509		11641		4263		1465		38878	
Rücklauf MitarbeiterInnen	939	26,8%	1104	29,2%	332	15,1%	116	21,5%	2491	24,9%
Rücklauf Studierende	2105	9,8%	803	6,9%	410	9,6%	139	9,5%	3457	8,9%

→ die durchschnittliche Rücklaufquote erreichte beachtliche 12,2 %

¹ Bei der Frage nach der Häufigkeit der Benutzung der Verkehrsmittel konnten die Probanden zwischen „immer“, „häufig“ und „selten“ auswählen; daraus ergaben sich Doppelnennungen. Ausgewertet wurden nur die „immer“ Bewertungen; dies ergibt die fehlenden Prozentpunkte beim Modal Split.

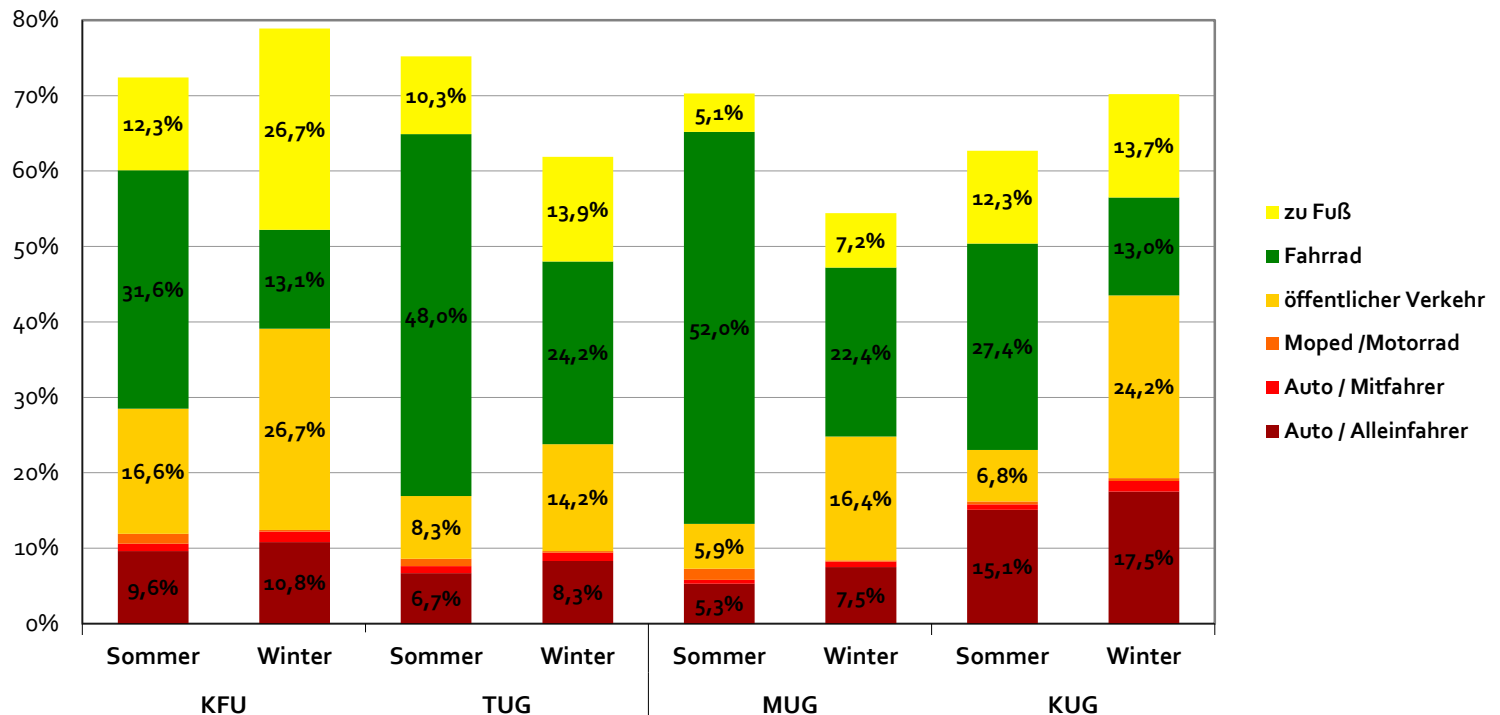
Modal Split der vier Grazer Universitäten (Stand 08/09)



→ der Modal Split ergibt ein Potential von fast 14.000 Menschen, die täglich „immer“ mit dem Fahrrad fahren sowie von ca. 7.000 Personen, die „immer“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln und weiteren rund 7.000 Personen, die „immer“ zu Fuß zu den Universitäten gelangen!

4 Grazer Universitäten auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

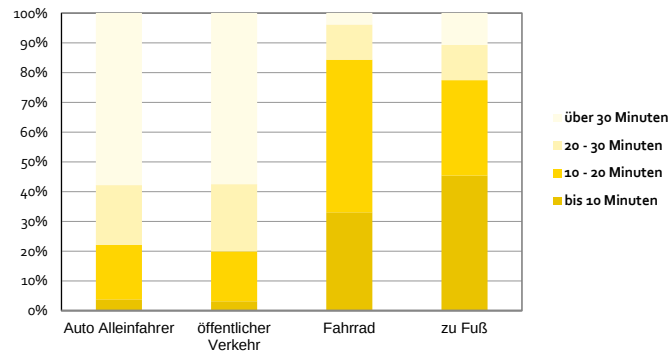
Modal Split der vier Grazer Universitäten in Sommer und Winter (Stand 08/09)



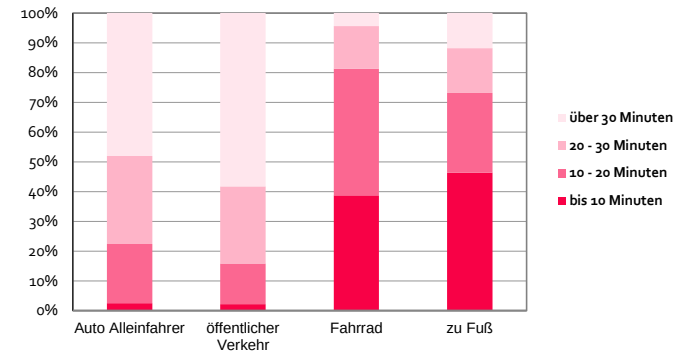
➔ Während bei den AutofahrerInnen eine geringe jahreszeitliche Variabilität gegeben ist (ca. 2 %), steigen die RadfahrerInnen im Winter deutlich öfter auf öffentliche Verkehrsmittel um bzw. gehen zu Fuß zu ihren Arbeitsstätten an den Universitäten.

Zeitaufwand als Faktor der Verkehrsmittelwahl²

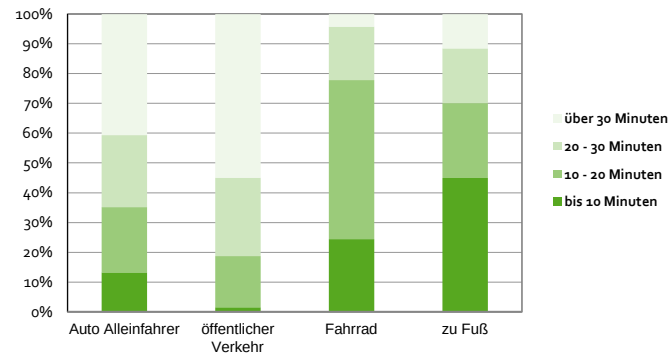
Karl-Franzens Universität



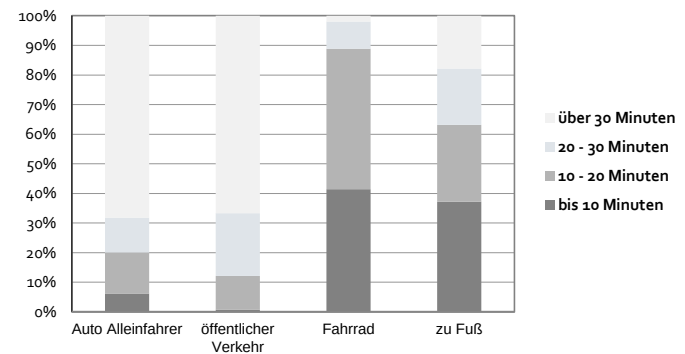
Technische Universität



Medizinische Universität

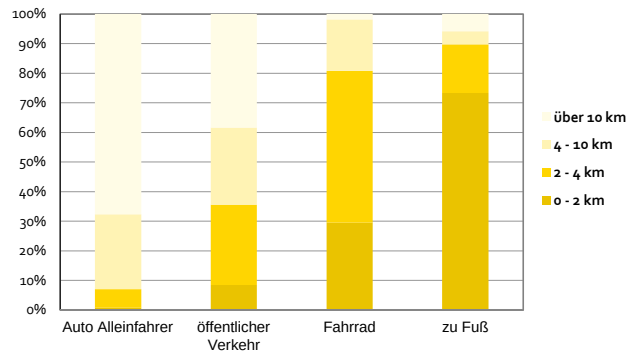


Kunstuniversität

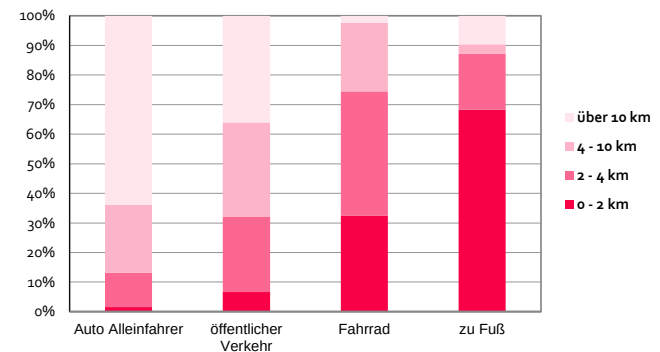


Distanz als Faktor der Verkehrsmittelwahl²

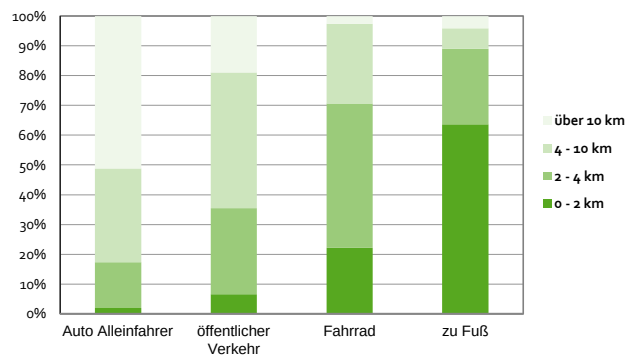
Karl-Franzens Universität



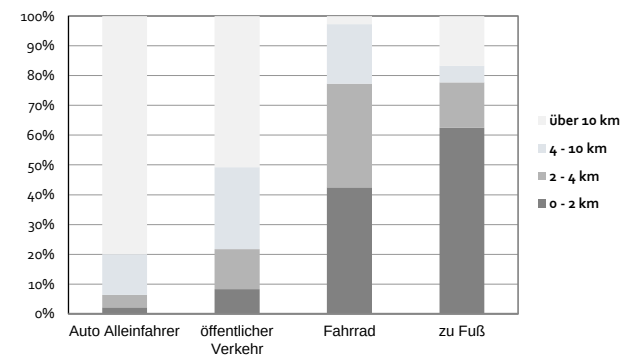
Technische Universität



Medizinische Universität

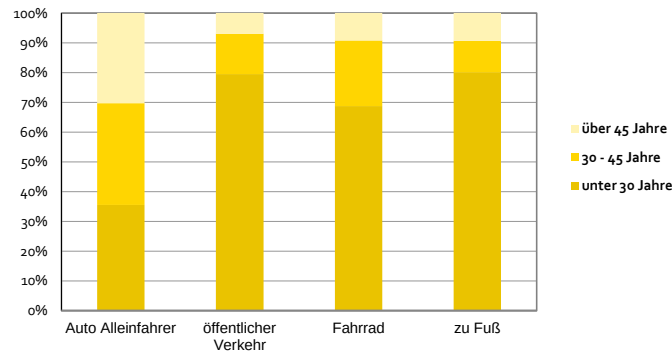


Kunstuniversität

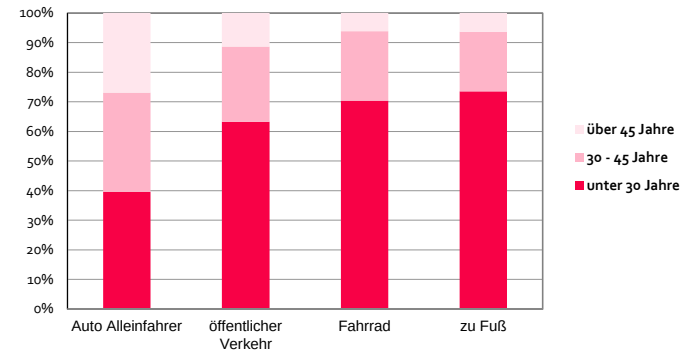


Alter als Faktor der Verkehrsmittelwahl²

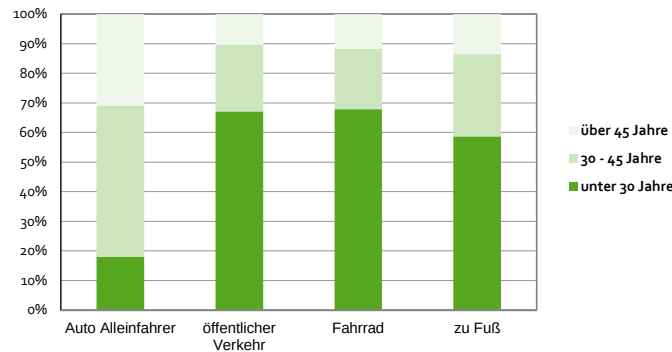
Karl-Franzens Universität



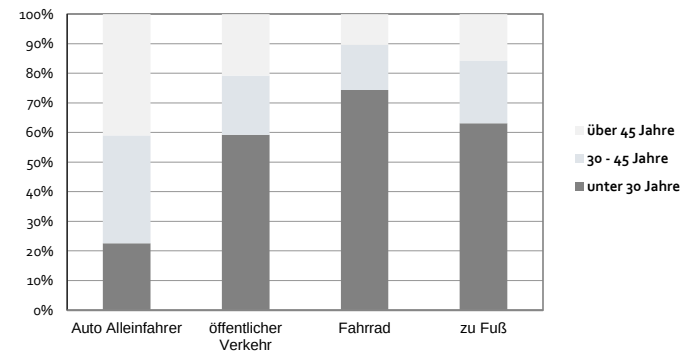
Technische Universität



Medizinische Universität



Kunstuniversität

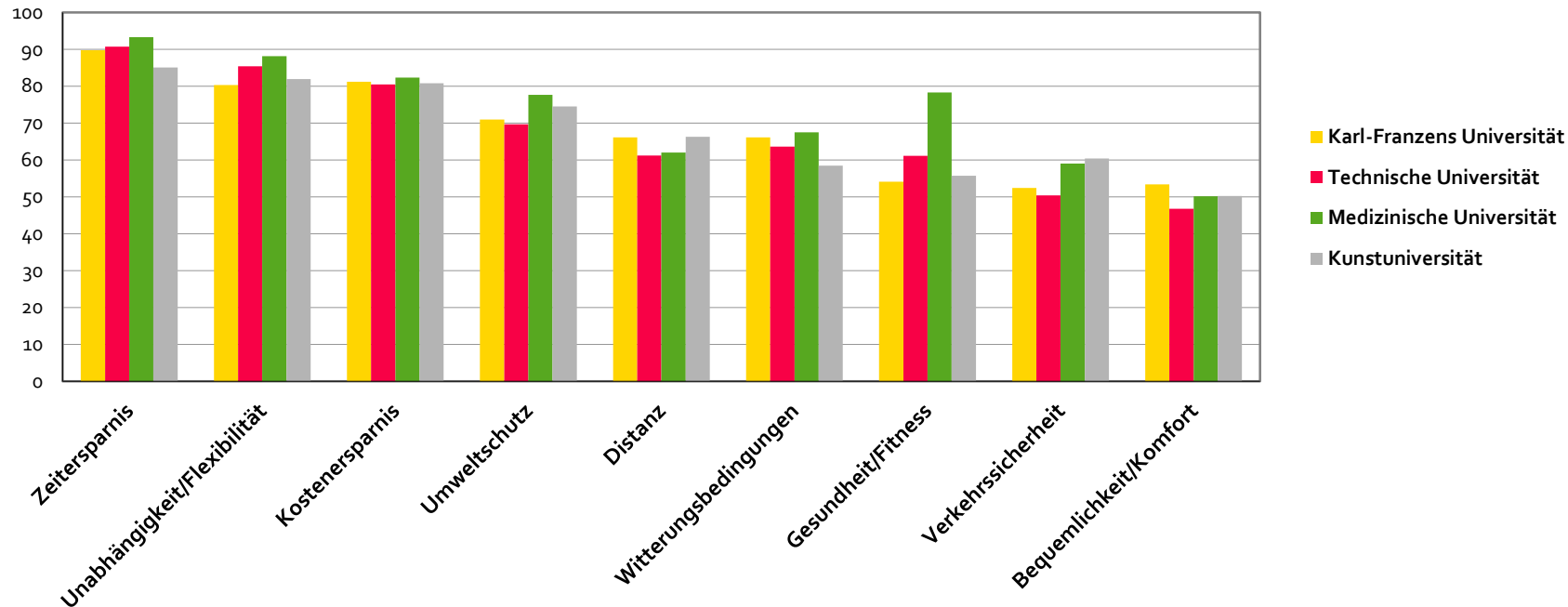


Zeitaufwand, Distanz und Alter als Einflussfaktoren

- Ⓢ Bezogen auf den Zeitaufwand als Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl ist festzuhalten, dass über 50% der Autofahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel eine Anfahrtsdauer von über 30 Minuten haben; demgegenüber liegt die kritische Grenze, die man mit dem Rad oder zu Fuß in Kauf nimmt, für über 70% der Befragten bei ca. 20 Minuten Zeitaufwand.
- Ⓢ Die Ergebnisse der Faktoren Zeitaufwand und Distanz decken sich in wesentlichen Bereichen, allerdings ist die Distanzanhängigkeit pointierter:
 - Ⓢ Mehr als 65% der Nutzer von PKW haben eine Entfernung von über 10 km zurückzulegen;
 - Ⓢ Die kritische Distanz bei der Auswahl eines öffentlichen Verkehrsmittels beginnt bereits bei 4 km;
 - Ⓢ 75% der Radfahrer legen mindestens 4 km zurück;
 - Ⓢ Knapp 70% der Fußgänger legen weniger als 2 km Pendlerdistanz zurück.
- Ⓢ Bezüglich der Altersverteilung lässt sich bei der Nutzung des Pkw feststellen, dass Autofahrer tendenziell älter sind (hier wäre Potential für den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel insbesondere bei den jungen Menschen vorhanden). Der Anteil der über 30-jährigen bei den alternativen Verkehrsmitteln ist dennoch meist über 30 % (bedenkt man, dass dies im Wesentlichen die Zielgruppe der MitarbeiterInnen ist, diese allerdings nur ca. 20% des Sample ausmachen, so ist hier insbesondere bei den Studierenden Verbesserungspotential vorhanden).

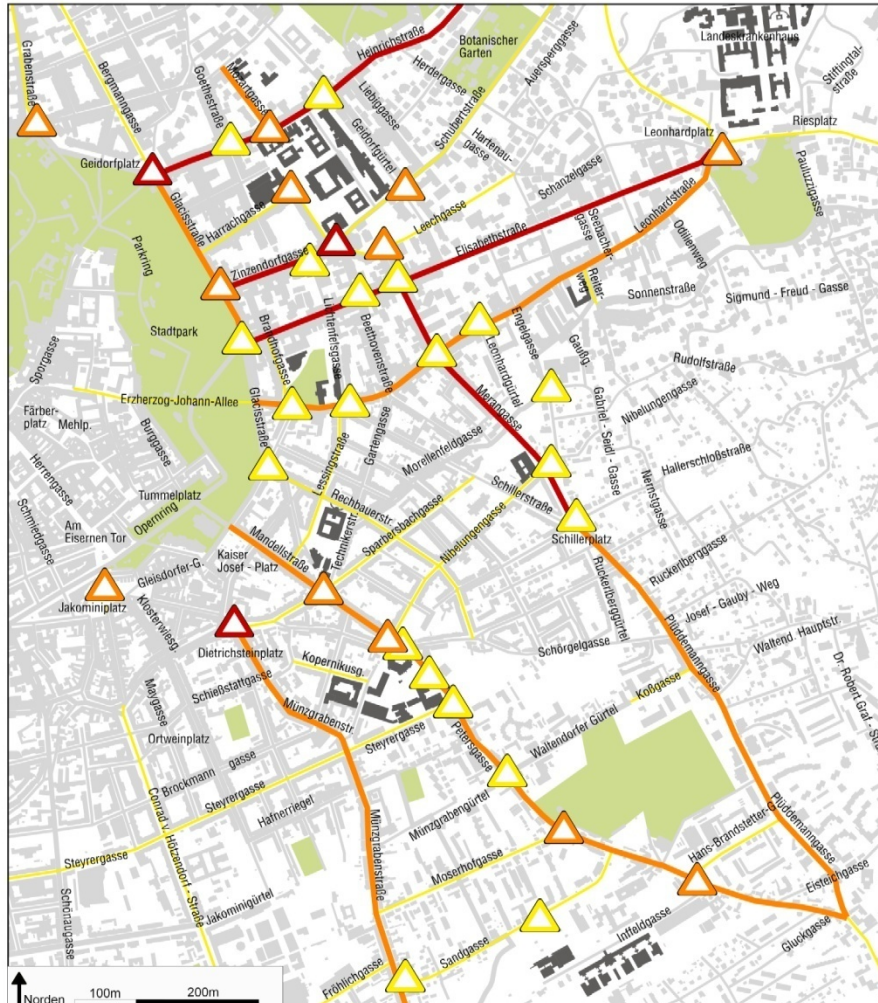
4 Grazer Universitäten auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Argumentation zur Verkehrsmittelwahl für alle Verkehrsmittel



→ Zeitersparnis, Flexibilität sowie Kostenersparnis werden als wichtigste Argumente für die Verkehrsmittelwahl genannt; erst in zweiter Linie kommen Gesundheits- und Umweltschutzaspekte zum Tragen. Diese Einflussfaktoren könnten durch zielgerichtete Planung, Verbesserung der Infrastruktur und Bewusstseinsbildung weiter unterstützt werden.

Gefährliche Strassen und Kreuzungen aus Sicht der RadfahrerInnen auf dem Weg zu den Standorten der Universitäten



Legende

- Gebäude
- Grünfläche
- Universitätsgebäude
- Strasse
- Leechgasse Strassenbezeichnung

Gefahren* lt. Erhebungen

- gefährliche Strasse: 1 bis 9 Nennungen
- gefährliche Strasse: 26 bis 47 Nennungen
- gefährliche Strasse: 87 bis 291 Nennungen
- gefährliche Kreuzung: 3 bis 19 Nennungen
- gefährliche Kreuzung: 20 bis 85 Nennungen
- gefährliche Kreuzung: über 86 Nennungen (max. 771)

* In der Befragung wurden Gefahrenstellen für RadfahrerInnen auf dem Weg zu den Standorten der Universitäten abgefragt. Die Ergebnisse wurden in Strassenzüge und Kreuzungen unterteilt. Insgesamt wurden 2483 Nennungen abgegeben, davon entfallen 929 auf Strassen und 1554 auf Kreuzungen.

Entwurf: Team Unimobil
Kartengrundlage: werbeagentur geografik

Was wünschen sich die Universitätsangehörigen?

1. Verbesserungsvorschläge, die in **den Einflussbereich der Universitäten** fallen, betreffen insbesondere Fahrrad-Servicestellen und Fahrradabstellmöglichkeiten (bedarfsorientiert, sicher, überdacht) sowie die Verbesserung von Information und Kommunikation über alternative Mobilitätsformen.
2. Der Optimierungsbedarf, der insbesondere in **Zusammenarbeit mit der Stadt Graz** zu lösen ist, bezieht sich auf
 - Ⓢ die Verbesserung vorhandener bzw. die Schaffung neuer Fahrradwege (über 50% der Nennungen),
 - Ⓢ die Öffnung von Einbahnen für Radfahrer,
 - Ⓢ eine bessere Beschilderung von Radwegen,
 - Ⓢ eine Entschärfung gefährlicher Straßenstücke, etwa in der Merangasse, der Elisabethstraße und insbesondere in der Heinrichstraße und
 - Ⓢ die Entschärfung gefährlicher Kreuzungen, insbesondere am Geidorfplatz, am Sonnenfelsplatz und am Dietrichsteinplatz.

- Entwurf: Team Unimobil
Quelle: Magistrat Graz
Kartengrundlage: werbeagentur geografik

Schlussfolgerungen und Vorschläge für weitere Analysen

Schlussfolgerungen:

1. Die Universitäten sind aufgefordert, insbesondere im Bereich der Fahrrad bezogenen Infrastruktur, Verbesserungen herbeizuführen; ebenso ist die Bewusstseinsbildung für alternative Mobilität zu verstärken.
2. Gemeinsam mit der Stadt Graz ist an der verbesserten Verbindung der Universitäten untereinander sowie der Anbindung der Universitätsstandorte an das Grazer Radwegenetz zu arbeiten.
3. Sicherheitsaspekte und die Reduktion von Gefahrenstellen auf dem Weg zu den Universitäten sind vordringlich zu lösen.

Mögliche weitere universitätsspezifische Analysen betreffen (wenn gewünscht):

4. Konkrete, empirisch belegte Verbesserungsvorschläge bei Servicestellen und im Bereich der Fahrradabstellmöglichkeiten, sowie der Abstellmöglichkeiten für motorisierte Zweiräder.
5. Konkrete Arbeiten an der Umsetzung von Informationsinstrumenten über alternative Mobilität (Karten, Infotafeln, Internet etc.).

4 Grazer Universitäten auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität

Gemeinsam machen wir uns auf den Weg...

- Da die Problembereiche an den vier Grazer Universitäten weitgehend ähnlich sind, würden alle Standorte von Umsetzungsmaßnahmen gleichermaßen profitieren.
- Veränderungen und Verbesserungen im Bereich der alternativen Mobilitätsformen, konkret im öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr, würden knapp 30.000 MitarbeiterInnen und Studierende an den Grazer Universitäten betreffen und ihnen mehr Sicherheit, Komfort sowie Flexibilität geben.
- Darüber hinaus würde die damit erreichte Signalwirkung ein weiteres Potenzial von über 10.000 Personen ansprechen, die bisher nur manchmal oder selten alternative Verkehrsmittel in Anspruch genommen haben.