



CoP Öffentliche Infrastruktur und Soziale Dienstleistungen

Good Practice

März 2020

Regionalmanagement Steirischer Zentralraum &
Bundesanstalt für Agrarwirtschaft und Bergbauernfragen
Anna Reichenberger and Lisa Bauchinger
reichenberger@zentralraum-stmk.at

REGIOtim – ein multimodales Mobilitätsnetz

Living Lab Metropolitan Area of Styria, Austria

Schlagwörter: multimodale Mobilität, multimodale Knotenpunkte, periphere Gebiete, Car-Sharing

1. Einleitung

REGIOtim ist ein Zusammenschluss von multimodalen Knotenpunkten, bei welchen der öffentliche Verkehr mit E-Car-Sharing, öffentlichen Ladestationen, Fahrradparkplätzen, mikro-öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Funktionen kombiniert wird. "tim" wurde im Jahr 2015 in der Stadt Graz von den städtischen Verkehrsbetrieben entwickelt. REGIOtim stellt nun die Ausdehnung dieses städtischen Modells in den suburbanen Raum des Steirischen Zentralraums dar. Das Angebot soll eine flexible und kostengünstige Alternative zum Autoverkehr bieten, welche den Mobilitätsbedürfnissen der lokalen Bevölkerung entspricht.

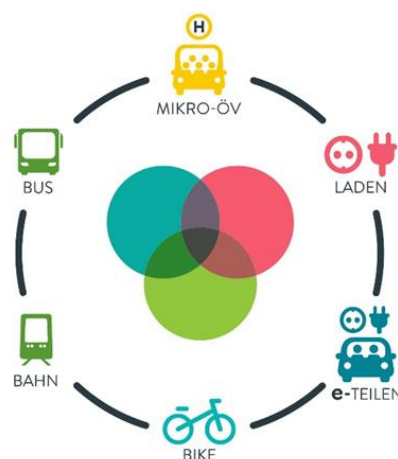


Abbildung 1: Die Komponenten des tim Knotens; Quelle: RMSZR

ROBUST receives funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 727988.*



Nicht nur in städtischen Gebieten, sondern auch in erweiterten Stadtregionen und den angrenzenden Stadtrandgemeinden ist ein deutlicher Trend zu multimodalem Mobilitätsverhalten zu beobachten. Der Trend, nur einen Verkehrsträger zu nutzen, ist hingegen rückläufig. Vielmehr wollen die Verkehrsteilnehmer/-innen das am besten geeignete Verkehrsmittel oder die geeignetste Kombination von Verkehrsmitteln, für ihren jeweiligen Zweck und ihr aktuelles Ziel nutzen. Multimodale Mobilitätskonzepte machen diese Verknüpfung möglich (RMSZR 2019).



Abbildung 2: tim Knoten in Hart bei Graz © Regionalmanagement SZR

Ein multimodales Verkehrsverhalten herrscht vor, wenn mehr als ein Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege herangezogen werden. Das Fahrrad wird beispielsweise für kurze Wege in der Stadt genutzt, der öffentliche Verkehr für die tägliche Pendelstrecke und das Auto für Ausflüge am Wochenende. Eine spezielle Form der Multimodalität ist die Intermodalität, die dann vorliegt, wenn innerhalb einer Wegstrecke verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden. So wird beispielsweise für die tägliche Strecke zwischen Wohnung und Büro zuerst das eigene Fahrrad bis zum Bahnhof genutzt. Mit dem Bus wird der Weg in die Stadt bewältigt und der letzte Abschnitt wird mit dem Fahrrad von einer öffentlichen Bike-Sharing Anlage zurückgelegt. Die Möglichkeit viele verschiedene Verkehrsmittel für eine oder mehrere Wegstrecken zu nutzen erlaubt es optimale Mobilitätslösungen für jeden einzelnen zu erzielen (Deutsches Institut für Urbanistik 2018).

Die Erfahrungen aus REGIOtim können Anregungen und Ideen für neue Konzepte multimodaler und intermodaler Transportsysteme in anderen Stadt-Land Regionen liefern. Obwohl die erste Projektumsetzung außerhalb der Stadt Graz erst im Herbst 2019 begonnen hat und es für einen Evaluierungsprozess noch zu früh ist, sammelt das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum bereits Know-how aus dem Umsetzungsprozess. Die Regionen des ROBUST-Projekts können durch die Darstellung solcher Beispiele voneinander lernen und neues Wissen generieren. Denn der Druck auf die Regionen Alternativen zur herkömmlichen Verkehrsinfrastruktur und Modelle zur Ergänzung der ÖV-Verkehrssysteme anzubieten, nimmt immer weiter zu.

2. Projektvorhaben / Hintergrundinformationen

Der Steirische Zentralraum stellt eine der sieben Großregionen in der Steiermark dar und verbindet die zweitgrößte Stadt Österreichs mit den stadtnahen und ländlichen Gemeinden der Bezirke Voitsberg und Graz-Umgebung. Mit 494.227 Einwohner/-innen ist die Region die bevölkerungsreichste Region der Steiermark. Das 1.890km² große Gebiet im südöstlichen Alpenvorland zeichnet sich durch einen relativ abrupten Wechsel von städtischen zu ländlichen Gebieten aus, insbesondere entlang der nördlichen, östlichen und westlichen Übergangszone der Stadt zu ihrem hügeligen Hinterland. Die Verbindung zwischen den Gemeinden der zwei Bezirke und der Stadt Graz wird durch die S-Bahn gewährleistet. In Teilgebieten ohne ausreichendes Bahnangebot bedienen mehrere (Regional-) Buslinien das öffentliche Verkehrsnetz. Der Regionalbusverkehr ist jedoch teilweise unzureichend, da er in vielen Gemeinden oftmals auf das Schulverkehrsnetz ausgelegt ist und außerhalb der Hauptverkehrszeiten daher nur wenige Relationen angeboten werden. Da der Steirische Zentralraum durch starke Pendlerströme gekennzeichnet ist, die bis in die dünn besiedelten Teile der Regionen reichen, besteht eine überwiegende Präferenz für den motorisierten Individualverkehr. Aufgrund der schlechten Luftqualität, des hohen Flächenverbrauchs und der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Ökosystem, wächst der Druck auf die Stadt Graz und ihr Umland (Bauchinger 2018). Aus diesen Gründen ist es entscheidend, umweltfreundliche und zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte anzubieten. Deshalb wurde jüngst in der Gemeinde Hart bei Graz der erste periphere multimodale Knotenpunkt, der die Kombination verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht, realisiert. Dieser wird durch eine Reihe weiterer, gleichwertig organisierter Knoten ergänzt werden.



Abbildung 3: Komponenten des ersten REGIOtim Knotens in Hart bei Graz. © Regionalmanagement SZR

Grundlage des Projektes ist das von der Stadt Graz, im Speziellen der Holding Graz Linien, entwickelte Konzept des multimodalen Mobilitätsknotens „tim – täglich.intelligent.mobil.“ (Holding Graz 2019). REGIOtim ist die Weiterentwicklung des städtischen Modells im suburbanen Raum. Der öffentliche Verkehr wird dabei mit e-Carsharing, öffentlichen Ladestationen, Fahrradparkplätzen, mikro-öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Funktionen kombiniert und schafft ein flexibles Angebot, um den Mobilitätsbedarf in der Region zu decken (Planum 2017).

tim Graz wurde 2015 im Projekt „KombiMo II“ (Holding Graz 2014), gefördert durch das BMVIT, entwickelt. Im Jahr 2017 konnte das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum in Kooperation mit der Stadt Graz und Holding Graz den Ausroll-Prozess im Rahmen eines EFRE/IWB geförderten Projektes starten. In einer ersten Analysephase wurden für die Bezirke Graz-Umgebung und Voitsberg eine Kategorisierung und Prioritätenreihung potentieller Umsetzungsstandorte erstellt. Für diese Erhebung war die Adaptierung der städtischen Standortkriterien auf die Bedürfnisse des suburbanen-ländlichen Raums ausschlaggebend. Hierbei bestand die Herausforderung, die vielschichtigen Rahmenbedingungen, benötigten Leistungen und Kooperationspartner für den Betrieb des Carsharings neu zusammenzusetzen. Das vorhandene System der Stadt Graz auf die Umlandbezirke zu adaptieren brachte zwar überwiegend synergiebringende Vorteile, schränkte jedoch die Flexibilität in der Ausgestaltung in manchen Punkten, wie zum Beispiel der Ladeinfrastruktur, ein. Modell unterstützt.

Das Modell fußt auf vier Säulen:

- Betreiber- und Kund/-innensupport,
- IT-System und Buchungsplattform,
- Ladeinfrastruktur,
- Lokale Service- und Wartungsleistungen.

Für den Betreiber- und Kund/-innensupport setzte das Regionalmanagement einen Leistungskatalog zusammen, auf Basis dessen ein Ausschreibungs- und Vergabeprozess für externe Auftragnehmer folgte. Jener externe Auftragnehmer unterstützt die Gemeinden in der Abrechnung und Verwaltung und ist für das Kund/-innenservice zuständig. Im Bereich des IT-Systems wurde eine Kooperation mit der Holding Graz, insbesondere für das Serverhosting und die Betreuung der Betriebssysteme, geschlossen, die eine attraktive Kostenteilung sowohl für tim Graz als auch für die Umlandstandorte darstellt.

Zudem wurde auf die bestehende Struktur hinter der Buchungsplattform, die die Holding Graz bei IBIOLA Mobility Solutions betreibt, im Sinne einer Ergänzung der tim Standorte der beiden Bezirke zu den bestehenden Grazer Standorten aufgesetzt. Dies ermöglicht ein Freischalten von allen Standorten der Region für alle tim Kund/-innen der Region und stellt das Herzstück der Stadtumland-Kooperation dar. Die jeweiligen lokalen Service- und Wartungsleistungen zu denen Autoversicherung, Instandhalten des Standortes und das einmalige Ausgeben der Kundenkarten zählt, übernimmt jeder Betreiber, also jede Gemeinde selbst.

REGIOtim¹ ist ein Konzept, das das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie den Fuß-, Fahrrad oder Öffentlichen Verkehr fördert und eine Mobilität ohne eigenen PKW ermöglicht. Gesamtregional könnte somit in Zukunft eine positive Veränderung des Modal Splits auf klimaverträgliche Verkehrsträger erreicht werden. Gelingt es, alltägliche Mobilitätswege und Pendlerströme auf viele verschiedene Verkehrsträger zu verlagern, kann die Mobilität in der Region effizienter und ökologischer gestaltet werden und insgesamt zu einer Steigerung der Lebensqualität in der Region beitragen.

¹ Nähere Informationen zu dem Projekt können hier gefunden werden: www.tim-zentralraum.at

3. Quellenangaben

Bauchinger, Lisa (2018) Analysing regional mobility in the Metropolitan Area of Styria. Snapshot within the HORIZON2020 project ROBUST. Wien. <https://rural-urban.eu/sites/default/files/S-GRA2%20Analysing%20Regional%20Mobility.pdf>

DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2018) Difu-Berichte 1/2018 - Was ist eigentlich? Intermodaler und multimodaler Verkehr. Berlin.

HOLDING GRAZ (2019) gewechselt. geschont. gespart. Was tim geschafft hat. Ein Bericht. Graz.

PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH (2017) Regiotim – Täglich intelligent mobil im Steirischen Zentralraum – Phase 1. Graz.

RMSZR (2019) REGIOTIM - TÄGLICH INTELLIGENT MOBIL IM STEIRISCHEN ZENTRALRAUM (PHASE 1)
<https://www.zentralraum-stmk.at/projekte/mobilitaet-und-verkehrsloesungen/regiotim/>