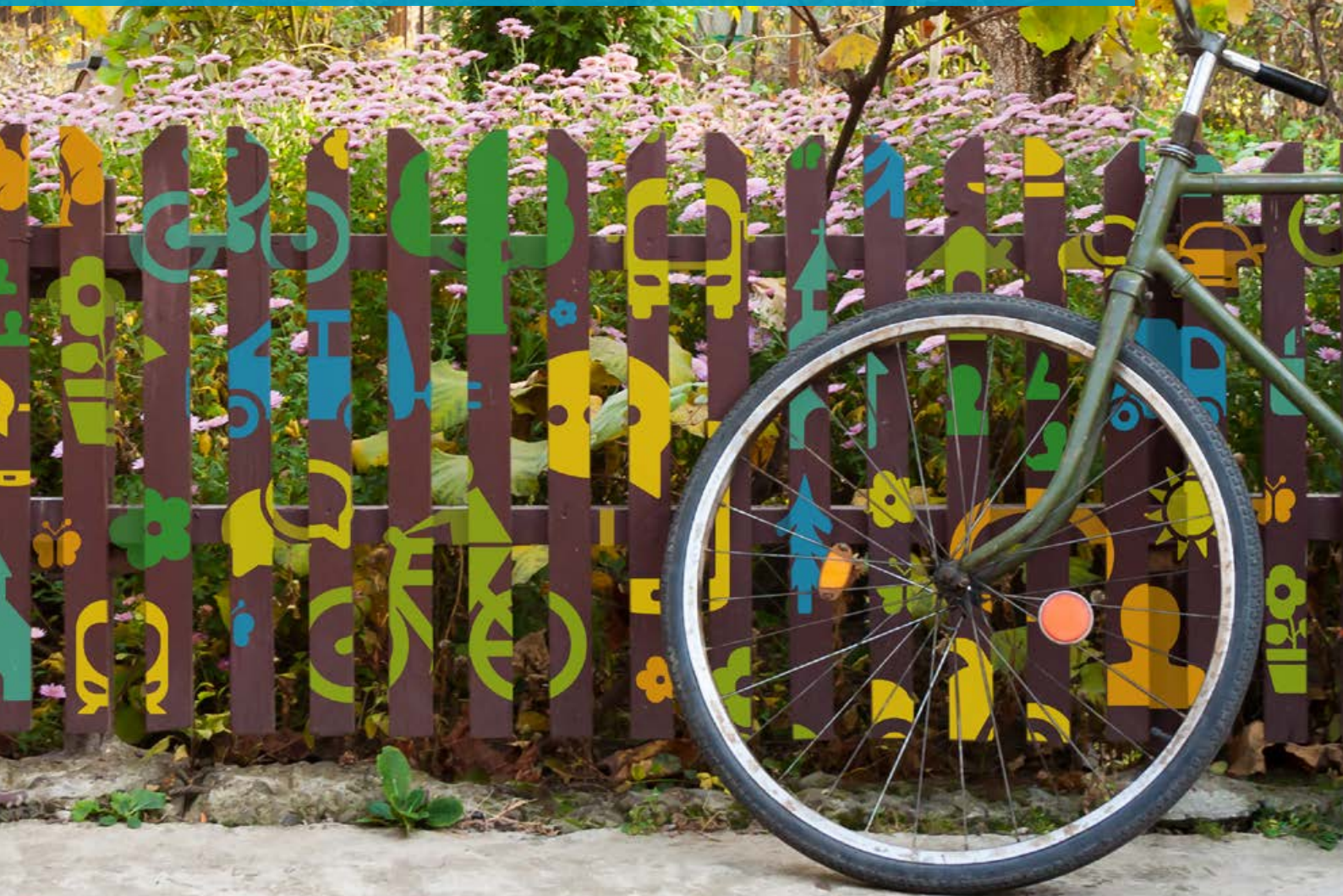


# ÖKOSOZIALER MOBILITÄTSKOMPASS

Ein Leitfaden für nachhaltige Mobilität  
im ländlichen Raum

ÖKO  
SOZIALES  
FORUM





# INHALT

- 3 **WIR MACHEN ZUKUNFT MOBIL**  
Stephan Pernkopf und Helmut Mödlhammer für enkeltaugliche Mobilität am Land
- 6 **ÖKOSOZIALE MARKTWIRTSCHAFT**
- 7 **ÖKOSOZIALES FORUM**
- 8 **NACHHALTIGE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM**

## Aktionsfelder:

- 10 **NACHHALTIG PLANEN & GESTALTEN**  
Raumplanung & Verkehrspolitik | Lokale Infrastruktur & Gestaltung  
Lokale Bedürfnisse & gemeinsame Planung | Finanzierung
- 20 **GRUNDVERSORGUNG SICHERN**  
Ortsgebundene Versorgung | Mobile Dienstleistungen
- 26 **NACHHALTIGE FORTBEWEGUNG & MOBILITÄTSANGEBOTE**  
Regionaler Linienverkehr | Mikro-Systeme im Öffentlichen Verkehr | Rad- & Fußverkehr  
Nutzen statt besitzen im Individualverkehr | Multimodale Mobilität
- 38 **ZUKUNFT MOBILITÄT**  
Informations- & Kommunikationstechnologie | Online-Plattformen für Carsharing und Carpooling  
E-Mobilität | Beraten & informieren | Bewusstsein schaffen | Ein Blick über die Grenzen

# WIR MACHEN ZUKUNFT MOBIL

*Machen Sie mit!*

*Schnell ins Büro, zum Arzt oder einfach bei Freunden zu Besuch? In einer Großstadt kein Problem, Bus und Bim fahren im Minutentakt. In ländlichen Gebieten schaut die Sache aber meist anders aus. An einer Zugstrecke zu leben, ist keine Selbstverständlichkeit und auch die Busse halten seltener. Viele Lebensmittelgeschäfte und andere Handelseinrichtungen sind ohne PKW nicht mehr zu erreichen, dazu kommt oft auch unsere eigene Bequemlichkeit, die uns davon abhält, Öffis statt dem Auto zu benützen oder das Fahrrad zu nehmen.*

*Jede einzelne Gemeinde und Region steht im Mobilitätsbereich vor eigenen und vielfältigen Herausforderungen. Gleichzeitig haben Gemeinden und Regionen sehr viele Möglichkeiten, Mobilität attraktiver zu gestalten und so die Lebensqualität für ihre Bewohnerinnen und Bewohner zu erhöhen. Unzählige Beispiele zeigen, wie es möglich ist, das eigene Verkehrsangebot und die Lebensqualität auch ohne großen Aufwand zu verbessern. Angefangen von besser ausgestatteten*

*Haltestellen bis hin zu einem eigenen Dorfshuttle reichen die vielen Vorbilder. Wir haben sie in ganz Österreich aufgespürt und in diesem Kompass für Sie zusammengefasst.*

*Klar ist: Wir wollen Mobilität nicht verbieten, sondern umweltfreundliche und nachhaltige Lösungen aufzeigen. Schließlich haben wir jeden Tag die Gelegenheit zu entscheiden, auf welchem Weg es zur Arbeit, zum Supermarkt, Fußballtraining oder ins Wochenende geht.*

*Viel Spaß beim Fahren – womit auch immer ...*

*Ihr*



**Stephan Pernkopf**  
Präsident des Ökosozialen Forums





## Verantwortung für die Zukunft.

Die Raiffeisen Klimaschutz-Initiative, Plattform und Impulsgeber der Raiffeisen Organisationen steht für Maßnahmen im Bereich Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Energieeffizienz, erneuerbare Ressourcen und Corporate Responsibility. Die 25 Mitglieder setzen aktiv Initiativen und stehen ihren Kunden für Umweltfinanzierungen mit professionellen Ansprechpartnern und konkreten Lösungen zur Seite.  
[www.raiffeisen-klimaschutz.at](http://www.raiffeisen-klimaschutz.at)



## LIEBE LESERIN, LIEBER LESER!

Der ländliche Raum wird weiter ausbluten, wenn wir die Mobilität der Menschen nicht dauerhaft sichern und ausbauen können. Das klingt nach einer einfachen, aber erschreckenden These. Aus meiner Sicht ist das freilich keine These, sondern Faktum. Individuelle Mobilität – sprich der Autoverkehr – wird immer teurer, ist aber aus den ländlichen Gebieten dennoch nicht wegzudenken. Auch in Zukunft werden Menschen mit dem Auto fahren (müssen), um von ihren Wohnorten in die Arbeit, zum Einkaufen oder sonst wohin zu gelangen. Die Herausforderung, an der wir seit Jahren sehr intensiv arbeiten ist: Wie können wir den Individualverkehr intelligent mit anderen Verkehrsformen verbinden. Park & Ride-Systeme sind die bekanntesten Beispiele dafür. Die Zukunft der Mobilität liegt aus meiner Sicht aber in der noch vollständigeren Verknüpfung von Verkehrssystemen. Das Auto sollte dabei so wenig wie möglich, aber so viel wie eben notwendig eingesetzt werden. Der öffentliche Verkehr, aber auch Rad- und Fußverkehr müssen an Bedeutung gewinnen. Das bedeutet aber auch, dass man den öffentlichen Verkehr in den ländlichen Gebieten nicht weiter reduzieren darf, ganz im Gegenteil, er muss ausgebaut werden. Nur die Kombination der unterschiedlichen Mobilitätssysteme kann zum Erfolg führen. Der Leitfaden für nachhaltige Mobilität, den Sie gerade in Ihren Händen halten, leistet dazu einen wichtigen

Beitrag. Denn es geht nicht nur darum, dass sich viele Menschen das Auto jetzt oder bald nicht mehr leisten können. Es geht auch darum, dass wir uns daran gewöhnen, dass unsere Fortbewegung auch nachhaltig sein muss. Niemand von uns will unseren Lebensraum in ökologisch schlechterem Zustand hinterlassen, als wir ihn vorgefunden haben. Auch das ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Zu überlegen, welche Ressourcen wir dafür verbrauchen wollen, um von A nach B zu gelangen.

Ich danke dem Ökosozialen Forum sehr dafür, dass es die Inhalte und Beispiele für diesen Leitfaden zusammengetragen hat. Der wichtigste Schritt zur Umsetzung einer Idee ist oft, dass man sieht: Das geht! Das ist anderswo auch gegangen und hat funktioniert!

Insofern wünsche ich Ihnen viel Freude, vor allem aber Information und „Aha-Erlebnisse“ bei der Lektüre dieses Leitfadens.

Ihr



**Helmut Mödlhammer**  
Präsident des Österreichischen  
Gemeindebundes





# ÖKOSOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

**MEHR LEBENSQUALITÄT FÜR ALLE.** Heute und morgen. Das ist das Ziel der Ökosozialen Marktwirtschaft. Die Idee gibt es schon seit über 20 Jahren. Sie ist heute aktueller und wichtiger denn je. Es geht darum, ein Gleichgewicht zwischen Umwelt, sozialen Anliegen und der Wirtschaft herzustellen. Von dieser Balance sind wir weit entfernt. Und das, obwohl Österreich zu den reichsten Ländern der Erde zählt. Wir leben nämlich auf Kosten der nächsten Generationen oder anders gesagt: Wir zahlen mit der Kreditkarte unserer Kinder und Enkel. Egal, ob wir uns die Finanzkrise mit ihren wirtschaftlichen und sozialen Folgen anschauen oder den Klimawandel – unsere Lebensweise ist nicht enkeltauglich.

Die Marktwirtschaft kann viel, aber nicht alles. Sie kann und soll die Wertschöpfungsfähigkeit der Wirtschaft verbessern und innovatives UnternehmerInnen-tum fördern. Der

Markt braucht aber klare Regeln und Haftungsmechanismen.

Ökosozial Wirtschaften heißt Wirtschaften mit Verantwortung. Konkret geht es darum, fossile Energie durch erneuerbare Energien zu ersetzen, das UnternehmerInnen-tum zu stärken, das Steuersystem leistungs- und umweltfreundlicher zu gestalten, faire Rahmenbedingungen für internationale Investments einzurichten, den öffentlichen Verkehr auszubauen, Forschungsaktivitäten zu fördern und vieles mehr. Das einzige Kriterium und Maßstab jeder Entscheidung ist die Enkeltauglichkeit.

Die Ökosoziale Marktwirtschaft baut auf drei Säulen auf: einer leistungsfähigen, innovativen Marktwirtschaft, der sozialen Gerechtigkeit und der ökologischen Verantwortung. Der soziale Ausgleich ist die Voraussetzung für gesellschaftlichen Konsens, die ökologische Nachhaltigkeit für das Überleben der Zivilisation.



# ÖKO- SOZIALES FORUM

**JEDE (GUTE) IDEE BRAUCHT EINE PLATTFORM,** sonst erstickt sie schon im Keim. Für die Idee der Ökosozialen Marktwirtschaft übernimmt das das Ökosoziale Forum – ein Think-Tank, der sich für die politische Umsetzung dieser Idee einsetzt. Ein Think-Tank ist nichts anderes als eine Denkfabrik, die Konzepte auf wissenschaftlicher Basis entwirft, Antworten auf aktuelle gesellschafts- und wirtschaftspolitische Fragen liefert und diese in weiterer Folge auf die Tagesordnung der EntscheidungsträgerInnen bringt.

Das Ökosoziale Forum möchte noch einen Schritt weiter gehen und sich nicht nur als Denk-, sondern auch als Umsetzungsfabrik, also als Do-Tank, sehen. Ein Do-Tank will zukunftsrelevante Veränderungen aktiv begleiten.



# NACHHALTIGE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

**DER LÄNDLICHE RAUM IST LEBENSRAUM,** Naturraum, Siedlungsraum, Wirtschaftsraum und Erholungsraum – vor allem ist er aber Gestaltungsraum. Rund zwei Drittel der Österreicherinnen und Österreicher leben in ländlichen Regionen. Viele von ihnen zeigen jeden Tag aufs Neue, wie man mit innovativem und langfristigem Denken Antworten auf Zukunftsfragen findet und so komplexe Herausforderungen bewältigen kann. Herausforderungen gibt es nämlich genug:

- **Laut Statistik Austria** steigt das Durchschnittsalter der ÖsterreicherInnen bis 2050 um rund fünf Jahre. Dann werden 34 Prozent der Bevölkerung über 60 Jahre sein.
- **Menschen ziehen** eher in die Nähe von Ballungszentren und verlassen strukturschwache Regionen.
- **Lokale Infrastrukturen** wie Nahversorger, Postämter und Schulen schwinden zunehmend in dünn besiedelten Gebieten.
- **Der Druck** durch internationalen Wettbewerb und fehlende KundInnen steigt für Wirtschaftstreibende.
- **Umweltbelastungen** nehmen zu.

- **Große Investitionen** im Kommunalbereich bergen aufgrund schwieriger Planbarkeit ein großes Risiko.
- **Der tägliche Flächenverbrauch in Österreich** beträgt laut Umweltbundesamt 22 Hektar. Sparsamer Umgang mit Boden als begrenzter Ressource wird wichtiger.

Auch wenn es viele Herausforderungen gibt, so gibt es noch mehr Lösungen. Und das vor allem im Bereich der Mobilität. Innovative Ansätze zeigen, wie attraktive Strukturen geschaffen werden können, um Mobilität zu lenken.

Nachhaltige Mobilität beginnt bei der Gestaltung des Raums. Eine vorausschauende Raumplanung geht auf die Bedürfnisse der Menschen ein und hält die Distanzen kurz. Darauf aufbauend gilt es, die Grundversorgung zu sichern. Ein entsprechendes Angebot im Ort, ob von öffentlichen oder privaten Stellen, ob mobil oder stationär, sorgt für hohe Lebensqualität. Wenn all das vorhanden ist, kann die nachhaltige Fortbewegung beginnen.

Ein breites Mobilitätsangebot ist entscheidend für Standortqualität,

sei es öffentlicher Linienverkehr oder bedarfsgesteuerte kleinräumige Verkehrsangebote, die Mobilitätslücken schließen. Auch Radfahren und Zu-Fuß-Gehen, bei vorhandener Infrastruktur, hält die GemeindegewohnerInnen fit und ist umweltfreundlich. Innovative Trends wie Car-Sharing oder Car-Pooling sowie die Nutzung von Elektrofahrzeugen unterstützen ökosoziales Handeln. Wenn nachhaltige Strukturen und ein attraktives Angebot vorhanden sind, dann gilt es diese auch bekannt zu machen. Information, Bewerbung und Bewusstseinsbildung sind für den Erfolg von Projekten ausschlaggebend. Eine seriöse und realistische Kostenplanung ist die Grundlage von jedem Projekt. Eines ist klar: Investitionen im Nachhaltigkeitsbereich zahlen sich langfristig aus.

Heute ist nachhaltige Mobilität kein Randthema mehr. Kostengünstige, umweltverträgliche und komfortable Fortbewegung interessiert immer mehr Menschen und ändert ihr Fahrverhalten. Wir sind davon überzeugt, dass die Lebensqualität im ländlichen Raum gesteigert werden kann – und Mobilität ist dafür eine wichtige Stellschraube.





## Strategieplan Zillertal Das Bekenntnis zum Zillertal

Alle 25 Gemeinden und der Planungsverband Zillertal bekennen sich zu den festgelegten Zielen und Maßnahmen des Strategieplans Zillertal gemäß dieser Broschüre und der dazu gehörenden detaillierten Endfassung vom Juli 2012.

Josef Geisler  
Planungsverband Zillertal  
Obmann LA Josef Geisler

Andreas Egger  
Aschau im Zillertal  
Bgm. Andreas Egger

Mathias Eberl  
Finkenberg  
Bgm. Mathias Eberl

Andreas Haas  
Gerlos  
Bgm. Andreas Haas

Alois Eberharter  
Hart im Zillertal  
Bgm. Alois Eberharter

Günter Fankhauser  
Mayrhofen  
Bgm. Günter Fankhauser

Friedl Abendstein  
Schlitters  
Bgm. Friedl Abendstein

Alois Fasching  
Stumm  
Bgm. Alois Fasching

Friedl Hanser  
Uderns  
Bgm. Friedl Hanser

Robert Pramstrahler  
Zell am Ziller  
Bgm. Robert Pramstrahler

Ferdinand Fankhauser  
Zellberg  
Bgm. Ferdinand Fankhauser

SO KANN'S GEHEN:

### STRATEGIEPLAN ZILLERTAL – 25 GEMEINDEN ZIEHEN AN EINEM STRANG

Tirol

Im Jahr 2012 stellte der Planungsverband Zillertal einen gemeinsamen Strategieplan für die 25 Gemeinden der Region vor. Während des Entwicklungsprozesses arbeiteten rund 150 Personen mit, um Stellschrauben für eine nachhaltige Zukunft zu finden – Raumplanung und Mobilität waren dabei Kernthemen. Der Strategieplan basiert auf enger Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden sowie den im Tal tätigen Stakeholdern und schreibt die Berücksichtigung der Ergebnisse in den jeweiligen örtlichen Raumordnungskonzepten verpflichtend vor. Wichtig war das gemeinsame Denken, Reden und Zusammenarbeiten im gesamten Prozess. Der Leitfaden formuliert klare Ziele

für weitere Projekte wie den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs, die Bereitstellung notwendiger Finanzmittel für den öffentlichen Verkehr oder die Reduktion von Zweitautos ohne erheblichen Mobilitätsverlust. Weitergehende Maßnahmen sind beispielsweise die Einrichtung einer S-Bahn-Verbindung im 30-Minutentakt von Jenbach nach Innsbruck, die Elektrifizierung der Zillertalbahn oder die Verkehrsvermeidung in sensiblen Naturbereichen mittels Anreizsystemen. Die Leitmaßnahmen fruchten, so wurde das Zillertal kürzlich Klima- und Energiemodellregion.

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER  
[www.planungsverband-zillertal.at](http://www.planungsverband-zillertal.at)



Nach dem Bottom-up-Prinzip wurde ein breiter Entwicklungsprozess unter Einbindung aller Stakeholder des Tales initiiert, da die Aufgaben und Herausforderungen für eine lebenswerte Zukunft nur gemeinsam gemeistert werden können. Der Fokus lag auf raumrelevanten Themen, da die Raumordnung ein ideales und effektives Steuerungsinstrument darstellt, mit dem viele Querschnittsmaterien abgedeckt werden können. Erste Maßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Aufgrund seiner Gesamthaftigkeit wird uns der Strategieplan ein ständiger Begleiter sein.

HANSJÖRG JÄGER, OBMANNS DES PLANUNGSVERBANDES ZILLERTAL  
UND BÜRGERMEISTER VON RIED IM ZILLERTAL

## NACHHALTIG PLANEN & GESTALTEN

**MOBILITÄT IST EIN WICHTIGER FAKTOR FÜR DIE LEBENSQUALITÄT** der Menschen im ländlichen Raum. Dabei besteht die Herausforderung, mit der Ressource Boden sorgsam umzugehen und möglichst wenig Flächen durch Verkehrsinfrastruktur zu versiegeln. Mit 40 Prozent ist der Grad der Verbauung in Österreich im EU-Vergleich schon jetzt überdurchschnittlich hoch. Weiters soll das Verkehrsaufkommen und damit die CO<sub>2</sub>- sowie Feinstaubbelastung verringert werden. Der Schlüssel dazu ist, Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig Mobilität zu ermöglichen.

Mobilität beginnt bei der Gestaltung des Raums – ob bei Planung und Bau von Straßen, Kinderspielplätzen, Wirtschaftsniederlassungen, Siedlungen oder von Ortszentren. Denn für die Attraktivität eines Standorts sind oft Distanzen und die Verkehrsanbindung ausschlaggebend. Eine kluge und vorausschauende Planung fragt zunächst nach den Bedürfnissen der Menschen. Mobilität ist im Regelfall kein Selbstzweck, sondern das Mittel zum Zweck – sei es für den Arbeitsweg, den Weg zum Lebensmittelgeschäft, zur Schule und zum Arzt oder für den Besuch von Freunden. Diese Gründe für Mobilität gilt es zu erfassen und ökologisch sowie

sozial optimale Lösungen – im Idealfall mit höherem Komfort – zu finden. Nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Region bedingt daher eine an den Standort angepasste Planung, gemeinsam mit allen Beteiligten.

Örtliche Gegebenheiten legen die Rahmenbedingungen fest, geben aber viel Raum für Gestaltung. Wichtig ist, die regionalen Stärken und Schwächen zu kennen und zu beachten. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept berücksichtigt die Bedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen, angefangen von den AutofahrerInnen über die NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel bis hin zu RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Neben einer attraktiven Grundinfrastruktur kann jede Gemeinde bewusst Schwerpunkte in ihrem Mobilitätskonzept setzen. Ein Radfahr- und Fußwegekonzept erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern motiviert auch zu gesunder Fortbewegung im Ort. Eine Tourismus-Gemeinde kann mit Angeboten für „Urlaub vom eigenen Auto“ Gäste gewinnen und dadurch die lokale Wirtschaft stärken.

Mobilitätsmanagement geht einen Schritt weiter als die klassische Verkehrsplanung. Es unterstützt ein

effizientes und ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten der BürgerInnen durch ein ansprechendes Angebot, gezielte Anreize sowie Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung. Wie auch immer die Ziele definiert sind: Die Gemeinde soll für ihre EinwohnerInnen, für Gäste und Wirtschaftstreibende attraktiv sein. Dazu muss Mobilität gelenkt und nicht verboten werden.

Oft macht es Sinn, externe ExpertInnen in Planungs- und Gestaltungsprozesse miteinzubinden. Die Initiative klima:aktiv mobil bietet österreichischen Gemeinden und Regionen kostenlose Unterstützung bei der Planung, Umsetzung und Bewerbung von sanften Mobilitätslösungen. Kernthemen sind unter anderem Fahrradfahren, zu Fuß gehen, öffentlicher Verkehr und bedarfsorientierte Gemeindebusse sowie die Umstellung des Gemeindefuhrparks auf alternative Antriebe. Nähere Infos dazu gibt es unter [www.klimaktiv.at](http://www.klimaktiv.at). Viele Gemeinden zeigen vor, wie nachhaltige Mobilität aussehen kann. Erfolgreiche Umsetzungsbeispiele aus der Projektdatenbank des VCÖ – Mobilität mit Zukunft bieten einen Überblick, was intelligentes Mobilitätsmanagement erreichen kann: [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)



# Raumplanung & Verkehrspolitik

**NACHHALTIGE MOBILITÄTSPLANUNG** setzt schon weit vor Straßenbau und Fahrplangestaltung an. Die Raumplanung legt die Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten der BürgerInnen fest und beeinflusst das Verkehrsaufkommen in der Region dauerhaft. Ziel ist es, Wege kurz zu gestalten und Anreize zu schaffen, damit diese ressourcenschonend zurückgelegt werden.

Ein zentrales Steuerungsinstrument auf Gemeindeebene ist das örtliche Entwicklungskonzept mit Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Als mittelfristiges Leitbild gibt es Ziele und Maßnahmen über eine Periode von zehn Jahren vor. Eine geschickte Siedlungspolitik bevorzugt zentrumsnahe Lagen, revitalisiert bestehende Leerstände, schließt Baulücken und setzt auf die hohe Effizienz von Mehrparteienhäusern oder verdichtetem Flachbau. Die öffentliche Anbindung von zersiedelten Gebieten ist eine große Herausforderung, während kompakte Siedlungsstrukturen der Gemeinde beim Sparen helfen. Erschließung und Instandhaltung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur – von der Energieversorgung über den Kanal bis zur Schneeräumung – sind einfacher und kostengünstiger. Das ist für den Gemeindehaushalt oft ent-

scheidend. Ein langfristiger Nutzen von kompakten Siedlungsstrukturen spiegelt sich auch in der größeren Unabhängigkeit vom eigenen Auto wider. Weil sich die Menschen öfters begegnen, profitiert davon in weiterer Folge das Gemeinschaftsleben in der Gemeinde.

Nachhaltige Planung ist immer mit einer sparsamen Bodenpolitik verbunden. Zwischen 2009 und 2012 wurden täglich rund sieben Hektar Fläche für Siedlungs- und Verkehrstätigkeiten verbraucht. Vor diesem Hintergrund muss jeder Gemeinde klar sein, dass sie mit einer begrenzten Ressource arbeitet. Der Bau von Einkaufszentren am Ortsrand kann das Verkehrsaufkommen erhöhen und die bestehende Wirtschaft im Ortszentrum schwächen. Oft ist es besser, bestehende Strukturen im Ortskern zu revitalisieren und zu nutzen anstatt zusätzliche Flächen zu versiegeln.

Zu Beginn eines Planungsprozesses empfehlen sich eine Bestandsaufnahme und die Einbindung aller Betroffenen – sprich aller Altersgruppen, der örtlichen Schulen, der Wirtschafts- und Gewerbetreibenden und vieler weiterer Stakeholder. Mitbestimmungsmöglichkeiten fördern Akzeptanz der Gemeinde-

bürgerInnen, was sich wiederum im Projektergebnis widerspiegelt. Die Bedürfnisse der BürgerInnen und ihr aktuelles Mobilitätsverhalten dienen als wichtige Informationsgrundlage für künftige Projekte.

## WAS KANN ICH TUN?

**Nachhaltiges Verkehrskonzept** in Ergänzung zum Örtlichen Entwicklungskonzept erstellen

**Austausch mit anderen Gemeinden** hinsichtlich erfolgreich umgesetzter Maßnahmen der Raumplanung

**Individuelle verkehrspolitische Schwerpunkte** setzen wie Förderung des Radverkehrs

**Revitalisieren von Altbeständen** und über mögliche Förderungen informieren

**Tools zur mobilitätsbezogenen Kostenrechnung** für die Standortwahl erstellen, wie [www.moreco.at](http://www.moreco.at)



## SO KANN'S GEHEN:

# VERKEHRSKONZEPT & PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Salzburg

**Mattsee** ist mit seinem Strandbad und attraktiven Freizeitangeboten wie dem Schloss, dem Stift und der Weyerbucht ein beliebtes Ausflugsziel für Urlauber geworden. Diese erfreuliche Entwicklung stellte die Gemeinde vor allem durch die hohe Verkehrsbelastung im Ortszentrum und das mangelnde Parkplatzangebot vor neue Herausforderungen. Seit 2007 sieht das Verkehrskonzept Mattsee daher verschiedene Maßnahmen vor, die in den Sommermonaten zu Verkehrsberuhigung und Stärkung des lebendigen Ortszentrums beitragen. Preislich abgestufte Parkgebühren sorgen für einen Lenkungseffekt, sodass sich der ruhende Verkehr vom Zentrum zum Ortsrand hin verlagert. Am Ortsrand

wurde ein gebührenfreier Park & Ride-Parkplatz geschaffen, der dank der guten Anbindung sowohl Ausflugs Gäste als auch Pendler anspricht. So wurden neue Bushaltestellen errichtet und ein attraktiver Weg für Fußgänger und Radfahrer gebaut, der rasch zu Promenade, Strandbad und Ortszentrum führt. Im Bereich des Marktplatzes sichern kostenlose Kurzpark- und Haltezonen Parkmöglichkeiten für den Einkauf. Zusätzlich steht eine überdachte Fahrradabstellanlage zur Verfügung. Die langjährige Erfahrung zeigt, dass die Anreize greifen. Dank des Verkehrskonzepts wurden viele Kilometer eingespart und wertvolle Flächen im Zentrum für andere Zwecke erhalten.



*Unser Verkehrskonzept bewährt sich nun bereits seit Jahren. Nach anfänglicher Skepsis gegenüber der Parkraumbewirtschaftung stößt es auch bei den BürgerInnen auf Zustimmung. Ohne die Besucherlenkung über die neu geschaffenen Parkmöglichkeiten könnten wir gerade in den Sommermonaten, aber auch an schönen Sonn- und Feiertagen außerhalb der Saison, die besondere Lebens- und Freizeitqualität im Bereich des Ortszentrums nicht aufrechterhalten.*

RENE KUEL, BÜRGERMEISTER VON MATTSEE



# Lokale Infrastruktur & Gestaltung

**JEDE GEMEINDE** kann die Weichen für eine nachhaltige Zukunft selbst stellen. Bereits Maßnahmen zur Belebung des Ortszentrums sind langfristig angelegte Investitionen für eine enkeltaugliche Zukunft. Ein Hauptplatz mit vielen Geschäften, die zu Fuß und mit dem Fahrrad für viele BürgerInnen leicht erreichbar sind, kann schnell zum sozialen Zentrum der Gemeinde werden.

Seit März 2013 sind Begegnungszonen in der Straßenverkehrsverordnung geregelt. Dieses Konzept des gleichberechtigten Miteinanders von Menschen, die mit Autos, Fahrrädern oder zu Fuß unterwegs sind, funktioniert ohne weitere Ge- und Verbotsschilder. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h und kommt nach einer Eingewöhnungsphase meist sehr gut an. Vor allem die nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen schätzen das Angebot. Allein in der Schweiz finden sich mehr als 300 solcher Begegnungszonen. Auch in Österreich haben sich die ersten Pilotprojekte zu „Shared Spaces“ bereits bewährt.

Gemeinden, Vereine oder Privatpersonen können mithelfen, umweltfreundliche Mobilität angenehmer zu machen. Ein Beispiel dazu ist die Gestaltung von Haltestellen: Komfortable Haltestellen sind gut beleuchtet und überdacht. Sie bieten

genügend Sitzplätze, was vor allem für ältere Fahrgäste wichtig ist, und stellen gut lesbar Fahrplan- und Kontaktinformationen zur Verfügung. Die Betreuung kleinerer Bushaltestellen kann in die Hände engagierter AnrainerInnen gelegt werden. Mit der übertragenen Verantwortung geht entsprechende Wertschätzung einher, was sich oft in der Sauberkeit und der liebevollen Gestaltung der Haltestelle widerspiegelt.

Eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellplätzen und verschließbaren Spinden für Fahrradhelme bei Haltestellen mit hoher Frequenz verbessern den Umstieg von einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf ein anderes. Hier ist es wichtig, ausreichende Parkmöglichkeiten für Pendler zur Verfügung zu stellen. Modern ausgestattete Park & Ride-Anlagen bewegen viele AutofahrerInnen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Parkraummanagement spielt auch in Ortszentren eine wichtige Rolle. Anreize wie die Reservierung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften oder Fahrräder fördern ökologisches Fahrverhalten und sind ein sichtbares Zeichen für das Bekenntnis zu umweltfreundlicher Mobilität.

Auch für Mobilitätsinfrastruktur gelten ökosoziale Paradigmen wie ressourceneffizienter Umgang und

soziale Fairness. Es ist wichtig, dass der Zugang zu Dienstleistungen und Mobilitätsangeboten allen Menschen offen steht und bereits in der Planungsphase Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Die Schaffung von Infrastruktur für Elektromobilität ist ein weiteres Beispiel, wie sich Gemeinden zukunftsorientiert verhalten können.

## WAS KANN ICH TUN?

**Parkraumbewirtschaftungsplan erarbeiten.** Mögliche Maßnahmen sind Kurzparkzonen, Parkgebühren, Fahrgemeinschaften bevorzugen, umweltfreundliche Anfahrt belohnen

**Verkehrsberuhigende Elemente** im Ortszentrum einplanen z. B. Verkehrsinseln, Schwellen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen

**Infrastruktur für RadfahrerInnen und FußgängerInnen** wie Radständer, Raststationen, Bänke etc. schaffen

**Hauptplatz als sozialen Treffpunkt** etablieren



SO KANN'S GEHEN:

## DORFBEGEHUNG BARRIEREFREI?

Niederösterreich

**Nur Barrierefreiheit garantiert,** dass alle Menschen am Gemeindeleben teilhaben können. Durch die Initiative „Dorfbegehung barrierefrei?“ setzt das Bildungs- und Heimatwerk Niederösterreich den ersten Schritt, um die alltägliche Mobilität und damit die Lebensqualität von BürgerInnen mit körperlichen Einschränkungen zu verbessern.

BewohnerInnen und GemeindevertreterInnen erkunden nach einer kurzen Einführung in das Thema Barrierefreiheit gemeinsam mit Fachleuten den Ort. Besondere Aufmerksamkeit legen sie dabei auf öffentliche Einrichtungen wie das Gemeindeamt, Arztpraxen, Schulen und Geschäfte sowie die öffentlichen Wege zu diesen Gebäuden. Rollstuhl, Kinderwagen, Augenbinde und Blindenstock sind bei diesen Begehungen immer mit dabei. Denn mithilfe eigener Erfahrungen lassen sich Barrieren leicht identifizieren. Im Anschluss an den Rundgang er-

hält die Gemeinde einen Bericht mit Lösungsvorschlägen zur Beseitigung der vorgefundenen Barrieren. Mit diesem Maßnahmenkatalog lassen sich die bestehenden Mobilitätshürden schrittweise abbauen.

Bereits 50 niederösterreichische Gemeinden haben Dorfbegehungen durchgeführt. Eine von ihnen ist die Stadtgemeinde Hollabrunn, deren Aktivitäten im Bereich „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ Vorbildlich sind. Seit 2011 wurden anhand der erarbeiteten Empfehlungen Bodenmarkierungen erneuert, Gehsteige abgesenkt, Rampen gebaut und die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen verbessert. Auch die Gemeindehomepage ist mittlerweile barrierefrei. Bei regelmäßigen Begehungen prüfen seh- und bewegungsbeeinträchtigte BürgerInnen die Neuerungen auf ihre Tauglichkeit.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER**  
[www.bhw-n.eu](http://www.bhw-n.eu)



*In Österreich sind 1,7 Millionen Menschen von einer vorübergehenden oder dauerhaften Hör-, Seh- oder Bewegungsbeeinträchtigung betroffen. Zumeist wird beim Thema Barrierefreiheit sofort an hohe Umbaukosten und an zu erfüllende gesetzliche Vorschriften gedacht. Oft kann jedoch durch einfache und kostengünstige Lösungen eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität von behinderten Mitmenschen erzielt werden.*

ERWIN BERNREITER, BÜRGERMEISTER VON HOLLABRUNN



# Lokale Bedürfnisse & gemeinsame Planung

**ERFOLGREICHE MOBILITÄTSPLANUNG** berücksichtigt lokale Bedürfnisse und bindet alle wesentlichen Akteure von Anfang an mit ein. Die Unterstützung der BürgerInnen ist für den Erfolg von Projekten wesentlich. Viele Gemeinden haben bereits gute Erfahrungen damit gemacht, eine Person mit Mobilitätsanliegen zu betrauen. Die Schulung zum/r Mobilitätsbeauftragten kann beispielsweise eine Gemeinderätin oder ein Gemeinderat absolvieren.

Die Einbindung der Bevölkerung vor Ort bei Dorfbegehungen hat sich vielerorts bewährt, beispielsweise um die Gemeinde auf Barrierefreiheit zu überprüfen. Barrierefreiheit meint nicht nur bauliche Gestaltungsaspekte, sondern auch den einfachen Zugang zu wichtigen Informationen. Es bedeutet, dass Menschen mit permanenten oder temporären Einschränkungen – in der Bewegung, im Sehen, Hören, Verstehen oder Lernen – auch ohne fremde Hilfe ihre Alltagsbedürfnisse befriedigen können. Diese Grundvoraussetzung gilt insbesondere für Mobilität. Menschen ohne Internetzugang sollen Fahrplan- und Tarifauskünfte unkompliziert erhalten. Abgeflachte Gehsteigkanten oder stufenlose Bahnsteigzugänge kommen RollstuhlfahrerInnen ebenso zu Gute wie Eltern oder Großeltern mit Kinderwägen.

Ziel ist es auch, den älteren DorfbewohnerInnen so lange wie möglich ein selbstbestimmtes und autonomes Leben im gewohnten Umfeld zu ermöglichen. Öffentliche Verkehrsmittel können dabei als soziale Schnittstelle fungieren. Der Austausch mit anderen Generationen fördert auch das Verständnis füreinander.

Ein ausreichendes Angebot an Arbeitsplätzen in der Region hat großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen, da die Menschen nicht über weite Strecken pendeln müssen. Auch Schulen und Kindergärten im Ort helfen Familien Kosten und Zeit zu sparen. Regionen in ganz Österreich haben es geschafft, sich durch Spezialisierung in einer Branche als attraktive Wirtschaftsstandorte zu etablieren. Durch die Zusammenarbeit der Betriebe entlang der Wertschöpfungskette ist oft der logistische Aufwand durch verkürzte Lieferwege geringer.

Auch andere Trends beeinflussen die Mobilität. Home-Office und Teilzeit-Anstellungen nehmen zu. Die schwankende und unregelmäßige Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen bringt neue Herausforderungen mit sich. Durch flexible Angebote lassen sich Lücken füllen, wobei auch hier gilt: Der Bedarf muss mit den Betroffenen erhoben werden.

## Was kann ich tun?

**Durch Experimentierräume** das bewusste, gemeinsame Aussetzen eingefahrener Mobilitätsroutinen ermöglichen: [www.probieramol.at](http://www.probieramol.at)

**Kooperation und Vernetzung** zwischen den Gemeinden leben, z. B. durch regelmäßige Treffen der Mobilitätsbeauftragten

**Wissenschaftliche Arbeiten** zu aktuellen Herausforderungen beauftragen, z. B. über das kostenlose Masterarbeitenportal des Ökosozialen Studierendenforums: [www.oessfo.at](http://www.oessfo.at)

**Workshops mit regionalen Wirtschaftstreibenden** durchführen, um Bedürfnisse zu erheben und Antworten auf Mobilitätsfragen zu finden, z. B. [www.amkumma.at](http://www.amkumma.at)

**Mobilitätsanliegen** näher an die BürgerInnen bringen, z. B. durch Förderung lokaler Vereine oder ehrenamtlichen Engagements wie [www.mobilesburgenland.eu](http://www.mobilesburgenland.eu)



## SO KANN'S GEHEN:

### SCHRANKEN-LOS AM BAHNHOF SCHWAZ

Tirol

Nachdem die Fahrdienstleiter abgezogen wurden, hatte Schwaz einen Geisterbahnhof. Heute haucht das Sozial- und Kulturprojekt Schranken-los dem Bahnhof Schwaz wieder neues Leben ein. Der Verein für Sozialprojekte Schwaz betreibt am Bahnhof einen Infopoint für Zug- und Busauskünfte, bietet Hilfe beim Ticketkauf an den Fahrkartenautomaten an und unterstützt Menschen mit Handicap am Weg zum und vom Zug. Mit der umfassenden Mobilitätsberatung, einer Jugendwarteraum mit WLAN sowie Ausstellungen, Konzerten und Lesungen geht das Projekt weit über öffentlichen Verkehr hinaus. Schranken-los bietet neben Schulungen für SeniorInnen und Betreuung für

Jugendliche auch Beschäftigung für Langzeitarbeitslose an.

Der Projektbeginn fiel zeitlich mit einer umfassenden baulichen Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Warteraums zusammen. Der Schwazer Bahnhof präsentiert sich heute als moderne Verkehrsdrehscheibe mit großzügigen Haltestellen für City- und Regionalbusse, überdachten Fahrradabstellplätzen, Taxistandplätzen und einer Park & Ride-Anlage. Dank der „grünen Achsen“ in Schwaz ist der Bahnhof auch über das Netz attraktiver und sicherer Radwege erreichbar.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER** [www.schranken-los.at](http://www.schranken-los.at)



*Schranken-los macht den Bahnhof Schwaz zum angenehmen Ort des kurzzeitigen Verweilens.*

ERWIN SCHWAIGER, PROJEKTLEITER VON SCHRANKEN-LOS, VEREIN FÜR SOZIALPROJEKTE SCHWAZ



# Finanzierung

**PROJEKTE** benötigen eine seriöse und realistische Kostenplanung, die nicht nur die Anschaffung, sondern auch sämtliche Folgekosten berücksichtigt. Da sich Mobilitätsgewohnheiten nicht über Nacht verändern, sind Erfolge oft erst nach einem gewissen Zeitraum sichtbar. Daher sind der verlässliche Betrieb und die dauerhafte Aufrechterhaltung eines Services wichtige Ziele. Die Kosten für nachhaltige Projekte sind dann im Vergleich zu „Schnellschüssen“, die laufend Nachbesserungen erfordern, nicht mehr so überwältigend. Wird der langfristige Nutzen berücksichtigt, sind Maßnahmen im Mobilitätsbereich vergleichsweise günstig und haben obendrein einen enormen Mehrwert für die lokale Bevölkerung. Geschickte Förderungs- oder Finanzierungsmodelle erlauben auch weniger finanzkräftigen Gemeinden die Umsetzung sinnvoller Projekte.

Eine fundierte Stakeholderanalyse ermittelt alle potenziellen Projektbeteiligten. Oft ergeben sich Partnerschaften zu beiderseitigem Vorteil, ob zwischen Gemeinden oder zwischen einer Gemeinde und einem Unternehmen bzw. einer Bürgerbewegung. Public-Private-Partnerships, ein Schulterschluss zwischen öffentlichen und privaten Investoren, erfreuen sich steigender Beliebtheit.

Auch die interkommunale Zusammenarbeit ist in Österreich auf dem Vormarsch. Alle, die einen Beitrag zum Erfolg eines Projekts leisten können, sollten eingeladen werden. Sei es, um ihre Anliegen zu artikulieren oder ihr Know-how einzubringen.

Nachdem viele Ortschaften im ländlichen Raum vor ähnlichen Herausforderungen stehen, können Kooperationen bei öffentlichen Services und Dienstleistungen beim Sparen helfen und das Angebot verbessern. Auch Nutzungskonflikte, vor allem im gewerblichen Bereich, lassen sich durch eine faire Aufteilung unter den Gemeinden vermeiden. Wenn Gemeinden gemeinsam investieren, ist durch geteilte Kosten eine frühzeitigere Anschaffung von Fahrzeugen möglich. Voraussetzung dafür ist das Denken weg von Konkurrenz und hin zu Solidarität zu verlagern. Dabei können Finanzierungsmodelle begutachtet und diskutiert werden sowie persönliche Erfahrungen über Erfolgskriterien oder Gründe des Scheiterns ausgetauscht werden. Das Interesse, die Lebensqualität in der eigenen Gemeinde zu stärken, verbindet alle und durch das Miteinanderreden werden bessere, unbürokratischere und kostengünstigere Lösungen gefunden. So erspart man sich oft hohes Lehrgeld.

Mehrere öffentliche Stellen bieten Förderungen für Aktivitäten im Mobilitätsbereich an. Beginnend bei den europäischen Programmen LEADER und LIFE, über bundesweite Aktionen wie die des Klima- und Energiefonds oder klima:aktiv bis hin zu länderspezifischen Förderungen, gibt es hier verschiedene Möglichkeiten Unterstützung einzuholen.

## WAS KANN ICH TUN?

**Public-Private-Partnership:** Möglichkeiten zur geteilten Finanzierung ausloten

**Crowd Funding:** Moderne Wege der Finanzierung mittels Bürgerbeteiligung gehen

**Über Fördermöglichkeiten informieren,** wie unter [www.umweltfoerderung.at](http://www.umweltfoerderung.at)

**Nachhaltigkeitskriterien** bei Anschaffungen beachten, siehe [www.nachhaltigebeschaffung.at](http://www.nachhaltigebeschaffung.at)

**Synergien mit Maßnahmen** aus anderen Aktionsfeldern wie Energie nutzen



## SO KANN'S GEHEN:

# JUGEND-SHUTTLEBUS DER KLEINREGION „10 VOR WIEN“

Niederösterreich

In der warmen Jahreszeit finden fast jedes Wochenende Feste für Jugendliche und Junggebliebene statt. In der Kleinregion „10 vor Wien“ sorgt ein Shuttleservice dafür, dass die Gäste sicher zu den Veranstaltungen und wieder nach Hause fahren können. Der Shuttlebus wurde 2004 von Jugendlichen initiiert und wird nach wie vor von Jugendgruppen verschiedener Gemeinden betreut. Ausgehend von Harmannsdorf beteiligen sich mittlerweile dreizehn Gemeinden und zwei Städte im Weinviertel an dem für junge Menschen maßgeschneiderten Projekt. Zu Jahresbeginn entscheiden die Jugendgruppen für jede

der fünf Linien demokratisch, welche Veranstaltungen der Shuttlebus anfahren soll. In Abstimmung mit den teilnehmenden Gemeinden und dem Busunternehmen werden dann die Fahrzeiten, die Routen und die Sammelhaltestellen festgelegt. Dank eines geschickten Finanzierungsmodells profitieren die Jugendlichen von günstigen Ticketpreisen. Den Großteil der Kosten teilen sich Veranstalter, Sponsoren, Land Niederösterreich und die teilnehmenden Gemeinden.

Mit durchschnittlich 100 bis 250 Fahrgästen an einem Abend – Tendenz steigend – erfreut sich der

Shuttleservice großer Beliebtheit. Neben erhöhter Verkehrssicherheit und einem verringerten Verkehrsaufkommen sowie der Entlastung der Eltern trägt das Projekt auch zur Vernetzung der Jugendgruppen in der Region bei. Gemeinsam mit der HTL Hollabrunn wurde kürzlich eine App fertiggestellt, die es ermöglicht, den Aufenthalt der Busse in Echtzeit zu verfolgen. Dadurch können Jugendliche und Eltern noch besser abschätzen, wann der Bus eine Haltestelle erreichen wird.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER** [www.jugendshuttlebus.shweb.at](http://www.jugendshuttlebus.shweb.at)



*Für mich und meine Freunde ist der Jugend-Shuttlebus eine riesige Erleichterung. Man kann auf eine Party fahren, ohne sich davor um eine Fahrgelegenheit kümmern zu müssen. Die LenkerInnen sind sehr freundlich und kommen auch extra ins Jugendheim, um Bescheid zu geben, dass der Bus jetzt da ist. Besonders toll finde ich die günstigen Ticketpreise und die Atmosphäre im Bus.*

SANDRA WABITSCH, JUGENDLICHE NUTZERIN AUS HARMANNSDORF





SO KANN'S GEHEN:

## UNSER STREM

Burgenland

Immer mehr kleine Ortschaften am Land haben kein eigenes Lebensmittelgeschäft mehr. In der Gemeinde Strem nahmen die BürgerInnen mit der Gründung des Vereins „Unser Strem – Verein zur Sicherung der Grundversorgung“ ihre Nahversorgung selbst in die Hand. Ein ehemaliges Café im Ortszentrum wurde 2012 zu einem barrierefreien Nahversorgungsgeschäft umgebaut. Das Geschäft fördert dank der Zusammenarbeit mit Direktvermarktern nicht nur die regionale Wirtschaft, sondern bietet auch fünf neue Arbeitsplätze und Lehrstellen. Für die kostenlosen Lieferungen nach Hause und das Abholservice für Personen, denen keine Fahrgelegenheit zur

Verfügung steht, wurde ein Elektroauto angeschafft. Das Angebot umfasst neben der freundlichen Bedienung im Laden die Möglichkeit zur Vorbestellung, Postdienstleistungen und die Café-Ecke als sozialen Treffpunkt für Jung und Alt. Wichtig ist in Strem vor allem die Identifikation der BürgerInnen mit Unserem G'schäft. Sie können Bausteine erwerben, Vereinsmitglieder werden oder mit ihrem Einkauf das Bestehen des Nahversorgers sichern – derzeit kommen pro Tag durchschnittlich 150 zahlende KundInnen ins Nahversorgungsgeschäft.

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER  
[www.unser-gschaeft.at](http://www.unser-gschaeft.at)



*Dank Unserem G'schäft müssen die GemeindebürgerInnen nicht mehr weite Strecken mit dem Auto fahren, um eine Kleinigkeit einzukaufen. Jetzt können sie das im Ort mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigen. Mit der kostenlosen Hauszustellung decken wir auch die Bedürfnisse von KundInnen, denen es nicht möglich ist selbst vorbeizukommen. Das freundliche Service unserer MitarbeiterInnen gibt dem G'schäft eine ganz persönliche Note.*

LISA GANSTER, FILIALLEITERIN VON UNSER G'SCHÄFT IN STREM

# GRUNDVERSORGUNG SICHERN

WENN DAS NÄCHSTE LEBENSMITTELGESCHÄFT oder die nächste Poststelle 15 Kilometer entfernt sind und der Bus nur selten fährt, bietet sich auch für kleinere Einkäufe oder Besorgungen oft lediglich die Fahrt mit dem Auto an. Eine zukunftsfähige lokale Daseinsvorsorge benötigt Gemeindestrukturen die helfen die täglichen Bedürfnisse ohne eigenes Auto abzudecken. Das Verkehrsaufkommen sinkt durch entsprechende Versorgung im Ort. Auch für die NutzerInnen spart das Wegfallen von Wegstrecken Zeit und Geld.

Lokale Daseinsvorsorge umfasst stationäre und mobile Services von öffentlichen und privaten Stellen. Die Bündelung von Angeboten hilft, eine attraktive Waren- und Dienstleistungspalette anzubieten. Viele Gemeinden stellen daher Räumlichkeiten zur Verfügung, die beispiels-

weise für eine Gemeinschaftspraxis genutzt werden können. Eine Fachärztegemeinschaft kann mehrere Gemeinden im Umkreis bedienen. Auch branchenübergreifend können Kooperationen zielführend sein, wie die Abstimmung von Öffnungszeiten zwischen Gemeindeamt, Greißler und Apotheke. Im Trend liegen sogenannte „Multi-Service-Outlets“, die im Ortszentrum eingegliedert werden können. Diese Mehrzweckgebäude beherbergen unterschiedliche Anbieter wie Musikschule, Lebensmitteladen, Postamt, Pub oder Kaffeehaus. Oft entsteht unter einem solchen Dach der neue soziale Treffpunkt der Gemeinde.

Je stärker eine Region zersiedelt ist, desto schwerer können örtliche Nahversorger das Angebot aufrecht erhalten. Ohne geeignete Rahmenbedingungen verhalten moralische

Appelle, doch bitte die örtliche Wirtschaft durch den Einkauf zu stärken, meist ungehört. Die Angebotspalette sollte in ihrer Gesamtheit überzeugen. In vielen ländlichen Regionen lässt sich das nur über innovative, vielleicht auch unkonventionelle Ansätze erreichen. Immer mehr Initiativen werden durch ehrenamtliches Engagement getragen – hier zeigt sich, wie wichtig den Menschen eine attraktive Grundversorgung ist.

Die Möglichkeit Waren und Dienstleistungen näher zur Kundschaft zu bringen reduziert den Mobilitätsaufwand. Immer mehr Produkte oder Dienstleistungen werden bis vor die Haustüre oder zu Sammelpunkten geliefert. Das Spektrum reicht hier von Essen auf Rädern oder Bauernkisterln mit regionalen Produkten bis zur mobilen Fußpflege oder mobilen FriseurInnen.



# Ortsgebundene Versorgung

**NACHHALTIGE MOBILITÄT** bedeutet nicht nur, dass Wegstrecken komfortabel und umweltverträglich zurückgelegt werden können, sondern auch, dass Besorgungen für den täglichen Bedarf, wie der Einkauf von Lebensmitteln oder Medikamenten, im näheren Umkreis möglich sind. Mit abnehmender Bevölkerungszahl werden Versorgungsstandorte zwangsläufig weniger, mit zunehmender Zersiedelung werden die Distanzen größer. Das benachteiligt Menschen in ländlichen Regionen verglichen zu StädterInnen oft erheblich, vor allem was das verfügbare Angebot und den Aufwand für Erledigungen betrifft. Deshalb sollte der Weg zum nächsten Anbieter so kurz wie möglich sein. Eine funktionierende Nahversorgung ist wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität.

Wirtschaftstreibende in der Ortschaft schaffen Arbeitsplätze. Ein Teil der Wertschöpfung bleibt somit in der Region und die Kaufkraft wird gestärkt. Geschäfte fungieren als soziale Schnittstellen und tragen zu einer dynamischen Gemeinschaft im Ort bei. Damit die lokalen Angebote gut angenommen werden, benötigt es Information und gezielte Bewerbung. Hier reichen oft Einschaltungen in der Gemeindezeitung oder einfache Postwurfsendungen. Für

die Überzeugungsarbeit hilft es, auf die Zeit- oder Geldersparnis durch die regionalen Angebote hinzuweisen. Zu guter Letzt sind meist persönliche Empfehlungen durch Mundpropaganda ein Erfolgsfaktor.

Im ländlichen Raum kann die örtliche Grundversorgung durch einen hohen Grad an Vernetzung und Flexibilität sichergestellt werden. Um dem Abwandern von lokalen Anbietern entgegenzuwirken, benötigt es innovative Ansätze, die an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst sind. Geteilte oder gemeinsam genutzte Räumlichkeiten, ob Ordinationen, Begegnungsorte oder Schulgebäude, können Kosten minimieren und bestehende Strukturen effizient nutzen. Der Erfolg ist letztlich von vielen Faktoren abhängig, von den angebotenen Dienstleistungen, von der Kaufkraft, vom Engagement der Menschen im Ort und von der Flexibilität der Beteiligten. Je besser die ortsgebundene Versorgung mit den regionalen Mobilitätsangeboten oder den Aktionen von Wirtschaftstreibenden verknüpft ist, desto größer sind die Erfolgchancen. Ein attraktives Angebot ist jedenfalls Voraussetzung.

Integrierte Angebote durch die Verknüpfung der Bereiche Daseinsvorsorge, Mobilität und Tourismus

beinhalten oft unterschätztes Erfolgspotenzial. So kann ein Geschäft ab einem Mindesteinkaufswert ein kostenloses Ticket für öffentliche Verkehrsmittel anbieten. Ein gekoppeltes Waren- oder Dienstleistungsangebot mit touristischen Aktivitäten lockt potenzielle KundInnen.

## WAS KANN ICH TUN?

**Hauptplatz als sozialen Treffpunkt** etablieren, z. B. durch Anreize für Nahversorger sich niederzulassen

**Bauernmärkte, Markttag** oder Wandermärkte einrichten

**Ideen für neue Mobilitätslösungen** und innovative Nahversorgungskonzepte aus anderen Gemeinden holen, z. B. Broschüre Nahmobil

**Bestehende Nahversorger** als multifunktionale Anbieter von Waren nutzen, z. B. Gasthäuser oder Bäckereien

**Öffentliche und private Anbieter** an zentralen Standorten bündeln



## SO KANN'S GEHEN:

# GÖTZIS PLANT FÜR DIE ZUKUNFT

Vorarlberg

„Am Garnmarkt“ ist ein neuer Lebensraum im Zentrum der Marktgemeinde Götzis, der Einkaufen, Arbeiten und Wohnen durchmischt. Das Areal zeichnet sich durch ein breites Angebot an Geschäften, Büros, Ordinationen und Wohnungen aus und bietet eine angenehme Atmosphäre zum Verweilen. „Am Garnmarkt“ ist aus einem umfassenden Projekt zur Zentrumsentwicklung entstanden. Mittlerweile haben sich über 65 Unternehmen mit insgesamt rund 450 MitarbeiterInnen angesiedelt. Das vielfältige kulturelle und gastronomische Angebot in Götzis trägt ebenfalls zur Belebung des Ortskerns bei.

Die gute Verkehrsanbindung und das attraktive Angebot an Infrastruktur, Parkplätzen und Grünflächen machen „Am Garnmarkt“ zum Treffpunkt für Jung und Alt. Die Vernetzung der Menschen ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzepts: Das „Haus der Generationen“ steht für das Wir-Gefühl in der Marktgemeinde und wirkt einer Entsolidarisierung der Gesellschaft

entgegen. So sind nicht nur betreute Wohnungen und eine Wohngemeinschaft entstanden, sondern auch Räume für Jugendarbeit und überbetriebliche Kinderbetreuung. „Bildung Am Garnmarkt“ bündelt verschiedene Angebote der Erwachsenenbildung.

Mit dem Projekt Audit familienfreundliche Gemeinde hat die Marktgemeinde Götzis das richtige Werkzeug erhalten, um gezielt an der Lebensqualität für Familien zu arbeiten.

Die Maßnahmen reichen von einem zusätzlichen Bewegungskindergarten und einem Spielraumkonzept bis hin zu Lehrlingsförderung und Elternbildung. Dank der klaren Organisationsstrukturen ist es leichter, Erfolge zu messen, allfällige Lücken aufzuspüren und das Angebot kontinuierlich weiterzuentwickeln.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER**  
[www.goetzis.at](http://www.goetzis.at) und  
[www.garnmarkt.at](http://www.garnmarkt.at)



*Die Marktgemeinde Götzis bemüht sich seit vielen Jahren durch konsequente Raumplanung den Ort in seiner Entwicklung zusammenzuhalten. Alle Einrichtungen sind gut zu Fuß und per Fahrrad erreichbar. Soziale Belange sind der Marktgemeinde Götzis ein großes Anliegen. Das zeigt sich in einem reichen Vereinsleben sowie im funktionierenden ehrenamtlichen Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger.*

WERNER HUBER, BÜRGERMEISTER VON GÖTZIS



# Mobile Dienstleistungen

**EINKÄUFE NACH HAUSE LIEFERN ZU LASSEN IST BEQUEM** und nimmt durch den boomenden Online-Handel immer stärker zu. Wenn bei einer Lieferung mehrere Kunden in der näheren Umgebung angefahren werden, spart das Zeit und Geld – für die LieferantInnen und für die KundInnen. Es reduziert zusätzlich das Verkehrsaufkommen und die Schadstoffemissionen. Das Konzept von mobilen Diensten findet sich mittlerweile in fast allen Branchen. Beispiele dafür sind Angebote von mobilen Fleischern, fahrenden Bäckern mobilen Bibliotheken oder Friseuren. Auch öffentliche Stellen können durch mobile Dienstleistungen Lücken im Sozialnetz schließen. Ein mobiles Bürgerservice, mobile Krankenpflege oder eine mobile Betreuung können kosteneffizient und komfortabel gestaltet werden. Wird zusätzlich eine sinnvolle Bündelung angeboten, kann das für die KundInnen sehr attraktiv sein, beispielsweise wenn mobile ÄrztInnen die wichtigsten Medikamente gleich als Hausapotheke dabei haben.

Speziell ältere Menschen oder Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, aber auch jene, die wenig Zeit für die täglichen Besorgungen haben, profitieren von Diensten bis an die Haustür. Wareneinstellungen mit Personentransporten zu koppeln bringt eine zusätzliche Effizienzsteigerung mit

sich. Manchmal erfüllen Lieferanten oder mobile Dienstleister auch soziale Funktionen. Der tägliche oder wöchentliche Besuch ermöglicht nicht nur eine persönliche Bindung, sondern kann vor allem bei älteren, alleinlebenden Menschen nebenbei eine gewisse Kontrolle für deren Wohlbefinden bieten.

Gewerbetreibende unterschiedlicher Branchen können ihre Zustellungen gemeinsam organisieren und somit Transportkosten einsparen. Für manche Kleinbetriebe entsteht dadurch vielleicht ein neues Standbein zur Absicherung des täglichen Geschäfts. Das Konzept der mobilen Dienstleistung ist für die Direktvermarktung bäuerlicher Produkte eine interessante Absatzvariante. Einige landwirtschaftliche Betriebe konnten damit schon ihren Kundenkreis erweitern und sich mit ihren regionalen Produkten zu einem wichtigen Nahversorger etablieren.

Ob öffentliche oder private Dienstleistungen, die Angebote müssen wie bei jedem Projekt auf die regionalen Anforderungen abgestimmt sein. Um das Ziel nicht zu verfehlen, empfiehlt es sich in einem partizipativen Prozess den Bedarf zu erheben. Potenzielle KundInnen müssen über die Angebote informiert werden, sonst ist ein langfristiges Bestehen schwierig. Vor allem mobile Dienstleistungen sind auf Empfehlung

und geschickte Werbung angewiesen. Über das Internet oder Smartphone-Apps KundInnen zu erreichen, stellt Anbieter vor neue Herausforderungen. Auch NutzerInnen, die nicht mit neuen Informationstechnologien vertraut sind, haben mit Hürden zu kämpfen. Computer-Kurse oder angepasste Bestellmöglichkeiten – persönlich, telefonisch oder schriftlich – für ältere Menschen helfen, solche Hürden zu überwinden.

## WAS KANN ICH TUN?

**Nachfrage und Anforderungen** an mobile Dienste erheben

**Alt trifft Jung:** Junge Menschen informieren SeniorInnen über neue Angebote und Bestellmöglichkeiten

**Informationen über das Angebot** in der Gemeinde zusammentragen und bereitstellen

**Synergien** mit örtlichen Wirtschaftstreibern ausloten und fördern, z. B. Taxiunternehmen, Gastronomiebetriebe oder LandwirtInnen

**Personentransport** und Lieferservice kombinieren, siehe z. B. [www.kombibus.de](http://www.kombibus.de)



## SO KANN'S GEHEN:

# DORFSERVICE – DIE KRAFT AUS DEM MITEINANDER

Kärnten

**Dorfservice hat das Ziel**, in ländlichen Randregionen des Bezirks Spittal an der Drau Lücken im sozialen Netz zu schließen. Sozial engagierte Menschen in der Region gründeten die Plattform für Freiwilligenarbeit, um verschiedene Altersgruppen zusammenzubringen. So werden die Ressourcen der 11 haupt- und rund 140 ehrenamtlichen

MitarbeiterInnen des Vereins optimal eingesetzt. Sie erbringen jene Leistungen, für die es sonst kein Angebot gibt, die aber das Leben von Jung und Alt erheblich erleichtern – von Fahrten- und Einkaufsservice bis zu Hausbesuchen und Kinderbetreuung. Werden Dienstleistungen von Wirtschaftstreibern in der Umgebung ange-

boten, vermittelt Dorfservice über die Sozial- und Gesundheitsdrehscheibe zwischen Angebot und Nachfrage. Bei allen Aktivitäten achtet der Verein darauf, dass die Wertschöpfung möglichst im Ort bleibt.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER** [www.dorfservice.at](http://www.dorfservice.at)



*Dorfservice ist Garant für Lebensqualität. Es gibt Sicherheit und trägt dazu bei, die kleinen, regionalen Kreisläufe am Leben zu halten. Durch die Vision von Eva Altenmarkter-Fritzer, der Gründerin, konnte die „Kraft aus dem Miteinander“ soziales Kapital der Region aktivieren. Das Dorfservice-Modell ist auch in anderen Regionen und Gemeinden umsetzbar; ein Beispiel im Burgenland ist Nachbarschaftshilfe Plus.*

ALICE EBENBERGER, GESCHÄFTSFÜHRERIN DES VEREINS FÜR HAUSHALTS-, FAMILIEN-, UND BETRIEBSSERVICE





# NACHHALTIGE FORTBEWEGUNG & MOBILITÄTSANGEBOTE

**KURZE WEGE** und mobile Dienste zur Nahversorgung reichen für hohe Lebensqualität alleine nicht aus. Um Freunde, Verwandte oder Gleichgesinnte zu treffen oder einfach um „unter Leute zu kommen“, müssen sich Menschen fortbewegen. Insbesondere im ländlichen Raum, wo die Entfernungen manchmal groß sind und öffentliche Verkehrsmittel eine geringe Frequenz haben, ist es für Personen ohne Auto nicht immer einfach. Der öffentliche Linienverkehr bietet die Basis für Fortbewegung innerhalb der Region, kann aber häufig nicht bedarfsgerecht und wirtschaftlich zugleich betrieben werden.

Ein breites, nachhaltiges Mobilitätsangebot ist entscheidend für die Standortqualität einer Gemeinde und die Lebensqualität ihrer BewohnerInnen. Sogenannte „bedarfsgesteuerte Angebote“ können die wachsende Lücke zwischen

Linienverkehr mit Bahn und Bus und dem reinen Bedarfsverkehr mit Taxi oder dem eigenen Auto schließen. Gemeindebusse und -taxis sind zeitlich wie räumlich flexibel, sodass selbst bei geringer Nutzungsfrequenz eine komfortable Fortbewegung für die GemeindebürgerInnen möglich ist. Als Ergänzung dazu können Carsharing-Systeme oder betriebliche Angebote individuelle Anforderungen abdecken.

Um die optimale Lösung für eine Gemeinde zu finden, muss auf bestehende Strukturen, vorhandene Ressourcen und die Bedürfnisse der BürgerInnen Rücksicht genommen werden. Dazu ist vorab ein genauer Blick auf die Ist-Situation notwendig. Zentrale Fragen für die Gemeinde sind:

**Welche Mobilitätsangebote** gibt es bereits im Ort, in Nachbargemeinden und in der Region?

**Wer sind die Zielgruppen** – SchülerInnen, PendlerInnen, SeniorInnen, TouristInnen,...?

**Welche Ziele werden mit der Initiative verfolgt** – Sicherheit, Barrierefreiheit, Ökologisierung, Unabhängigkeit, Verkehrsberuhigung,...?

**Welche Personen, Vereine oder Unternehmen** sind bereit, sich zu engagieren?

**Mit welchem Aufwand** und welchen zusätzlichen Kosten sind unterschiedliche Lösungen verbunden?

Bereits die gemeinsame Beantwortung dieser Fragen schafft ein breites Bekenntnis der GemeindebürgerInnen zu den entstehenden Initiativen.



# Regionaler Linienverkehr

**GEMEINDEN HABEN IN DER REGEL** nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, auf die Organisation des regionalen öffentlichen Verkehrs Einfluss zu nehmen. Regionale Strecken werden vermehrt vom zuständigen Verkehrsverbund im Zuge von öffentlichen Ausschreibungen an Verkehrsunternehmen vergeben. Dennoch können Gemeinden, örtliche Unternehmen oder lokale Vereine einen entscheidenden Beitrag leisten, um das bestehende Angebot für die BürgerInnen attraktiv zu machen. Dabei geht es vor allem um die Abstimmung der Angebote und die Bedürfnisse der potenziellen NutzerInnen im Ort und in der Region. Oft sind es auch Kleinigkeiten, die den öffentlichen Verkehr komfortabler machen, wie überdachte und beleuchtete Wartehäuschen, Fahrradständer und Parkplätze bei den Haltestellen oder sichere Überquerungsmöglichkeiten. Gemeinden nehmen hier eine bedeutende Funktion als Schnittstellen ein, weil sie einen besseren Überblick über die Bedürfnisse und Präferenzen ihrer BürgerInnen haben als regionale Verkehrsverbände. Mit diesem Wissen haben Gemeinden gute Argumente in der Hand, um gegebenenfalls Verbesserungen für ihre BürgerInnen durchzusetzen. Die Qualität im regionalen Linienverkehr kann durch verstärktes Einbinden der NutzerInnen wesentlich verbessert werden.

## WAS KANN ICH TUN?

**Linienführung und Fahrpläne** den Bedürfnissen der BürgerInnen gegenüberstellen und Verbesserungspotenzial eruieren

**Mit anderen Gemeinden** Streckenführung und Taktung besprechen. **Lokale Angebote als Zu- und Abbringer** auf den regionalen Linienverkehr abstimmen

**Haltestellen sicher und komfortabel gestalten**, z. B. bauliche Trennung, gute Beleuchtung, ausreichende Überdachung, passende Sitzplatzmöglichkeiten oder Fahrplan- und Kontaktinformationen

## SO KANN'S GEHEN:

### gMEINBUS UND CITYBUS TROFAIACH

Steiermark

Mit dem gMeinBus Trofaiach sind die BürgerInnen per Anruf mobil – und zwar ohne eigenes Kraftfahrzeug. Alles begann 2013 mit der Eingliederung der ländlichen Gemeinden Gai und Hafning in die Stadt Trofaiach. Aufgrund der unzureichenden öffentlichen Verkehrsinfrastruktur haben die lokalen Verantwortlichen den gMeinBus ins Leben gerufen. Dieser flexible Rufbus bedient das ganze Gemeindegebiet, während der Citybus Trofaiach mit fixen Haltestellen und Fahrplänen nur den Ortskern abdeckt. Dank der Absprache mit

dem Verkehrsverbund und den regionalen Verkehrsunternehmen stellen gMeinBus und Citybus die optimale Ergänzung zum regionalen Linienbetrieb dar, ohne eine Konkurrenzsituation entstehen zu lassen. Der öffentliche Regionalverkehr profitiert sogar von der Zu- und Abbringerfunktion der lokalen Angebote.

Ausgangspunkt und Ziel der Fahrt des gMeinBus sind in den peripheren Gemeindeteilen frei wählbar. Über 30 Infopoints im Gemeindegebiet machen das neue Angebot

ausgezeichnet sichtbar. Der günstige Rufbus findet mit rund 2.000 Fahrgästen pro Monat überaus positiven Anklang in der Bevölkerung. Die wichtigsten Faktoren für die erfolgreiche Implementierung des gMeinBus sind die lokale Verankerung und die enge Zusammenarbeit der Stakeholder. Der gMeinBus wurde gemeinsam mit Verkehrsplanern der verkehrplus GmbH entwickelt. Betrieben wird er in Kooperation mit einem regionalen Verkehrsunternehmen.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER**  
[www.trofaiach.at/gmeinbus.html](http://www.trofaiach.at/gmeinbus.html)



*Der gMeinBus Trofaiach ist ein Vorzeigeprojekt im öffentlichen Verkehr. Das Rufbusssystem zeigt, dass vollständige Mobilität nicht zwangsläufig mit einem eigenen Fahrzeug verbunden sein muss. Aufgrund der sehr positiven Rückmeldungen sowie der hohen Auslastung ist der gMeinBus mittlerweile nicht mehr wegzudenken und wir sind sehr stolz, unseren BürgerInnen dieses spezielle Mobilitätsservice anbieten zu können.*

MARIO ABL, BÜRGERMEISTER VON TROFAIACH

## Ihr Ziel ist unser Auftrag

Seit 85 Jahren ist Blaguss Experte für Personentransporte: Transfers, Werksverkehr, Logistik-Konzepte, nationaler und internationaler Linienverkehr, Fahrtendienste und -konzepte für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Sicher, pünktlich und qualitativvoll.

**BLAGUSS**  
[www.blaguss.com](http://www.blaguss.com)

Weil jeder Ziele hat





# Mikro-Systeme im Öffentlichen Verkehr

**KLEINRÄUMIGE MOBILITÄTSSYSTEME** ergänzen den regionalen Linienvkehr. Der sogenannte Mikro-ÖV schließt Mobilitätslücken und bietet nutzerInnenorientierte Lösungen. Während festgelegter Betriebszeiten bedienen Gemeindebusse oder Anrufsammeltaxis zu einheitlichen Fahrpreisen ein bestimmtes Gebiet. Wegen der flexiblen Abfahrtszeiten und der oftmals möglichen Haus-zu-Haus-Beförderung erfreuen sich diese vor allem bei Menschen mit eingeschränkter Mobilität großer Beliebtheit. Kinder, SchülerInnen und ältere Menschen können dank dieser Angebote Wege des Alltags kostengünstig zurücklegen. Neben Umwelt- und Klimaschutz haben Gemeindebusse wichtige soziale Funktionen. Die NutzerInnen können selbstbestimmt ohne die Hilfe von Familienmitgliedern oder Freunden am Gemeindeleben teilhaben, Arbeitsplatz oder Ausbildungsstätte erreichen.

Fahrzeiten und Bedienkonzept richten sich idealerweise nach den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung. Beispielsweise kann ein Gemeindebus morgens Zubringerfahrten zum Bahnhof oder SchülerInnentransporte abdecken und am Nachmittag für Einkaufsfahrten und

Freizeitaktivitäten zur Verfügung stehen. Ziel ist es, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes zu steigern und Synergien zum bestehenden Linienverkehr optimal zu nutzen. Kooperationen mit anderen Gemeinden, Arbeitgebern oder Nahversorgern können zur Verbesserung von Mobilität und Versorgung beitragen. Die Einsatzgrenze eines Gemeindebusses liegt laut VCÖ erfahrungsgemäß bei rund 100 Personen am Tag. Shuttleservices, Schulbusse und Krankentransporte haben fixe Zielorte. Bei Anrufsammeltaxis melden die NutzerInnen den Fahrtwunsch bei einer Zentrale oder direkt bei den LenkerInnen, die die Route möglichst effizient planen. Je nach Modell befördert ein Taxiunternehmen oder ein lokaler Verein die Fahrgäste von den Sammelstellen zu den Zieladressen.

Die örtliche Wirtschaft profitiert von Mikro-ÖV-Systemen, weil die KundInnen Geschäfte direkt erreichen können. Werden Rabatte, Gutscheine oder Freifahrten zur Verknüpfung von Mikro-ÖV mit Einkäufen eingesetzt, wirken diese als Anreize für Besorgungen im Ort. In vielen Gemeinden werden kleinräumige Verkehrssysteme von Mobilitätsvereinen organisiert.

Dieses Engagement stärkt die Identifikation der BürgerInnen mit der Gemeinde.

## WAS KANN ICH TUN?

**Mikro-ÖV** in bestehendes öffentliches Verkehrsangebot integrieren

**Betreibermodell an lokale Gegebenheiten** und Ressourcen anpassen, z. B. Mobilitätsverein, lokale Unternehmen, Gemeinde

**Fördermöglichkeiten** eruieren, z. B. [www.klimafonds.gv.at](http://www.klimafonds.gv.at)

**Kooperationen** mit Wirtschaftstreibern im Ort eingehen

**Qualität** durch regelmäßige NutzerInnenbefragung aufrechterhalten

**Attraktive Tarifmodelle** und zielgruppenspezifische Ermäßigungen anbieten

**Drehscheibe für Erfahrungsaustausch** einrichten, wie [www.moeve.or.at](http://www.moeve.or.at)



## SO KANN'S GEHEN:

### BIKELINE – GEMEINSAM MIT DEM RAD ZUR SCHULE Österreichweit

**BIKELINE** ist ein internetbasierter Fahrradwettbewerb für SchülerInnen ab der fünften Schulstufe. Als Treffpunkte wurden an wichtigen Knotenpunkten rund um die Partnerschulen Haltestellen eingerichtet. Von dort radeln die SchülerInnen zu festgelegten Zeiten und auf ausgewählten Routen gemeinsam in die Schule. Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Distanzen werden mittels Helm-Chip elektronisch erfasst

und als virtuelle Reise um die Welt dargestellt. Nach dem Zufallsprinzip können die SchülerInnen an bestimmten Orten dieser Reise tolle Überraschungspreise gewinnen. Die fleißigsten RadlerInnen jeder Schule werden außerdem auf der „Street-of-Fame“ veröffentlicht und gewinnen die begehrte bikebird-Trophäe.

Ausgehend von einer lokalen Initiative an der Ökologie Hauptschule

Kaindorf in der Steiermark umfasst das BIKELINE-Streckennetz mittlerweile 48 Schulen in acht Bundesländern.

Ziel der Aktion ist es, Kinder und Jugendliche für die gesunde und umweltfreundliche Fortbewegung mit dem Fahrrad zu begeistern.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER** [www.bikebird.at](http://www.bikebird.at)



Neben der seit über fünf Jahren bewährten BIKELINE für Schulen bietet BIKELINE-CheckPoint nun erstmals auch Betrieben und Gemeinden die Chance mitzuradeln und Preise zu gewinnen. Machen auch Sie mit, um für Ihre MitarbeiterInnen oder die GemeindebürgerInnen einen Anreiz zum Radfahren im Alltag zu schaffen. Kontaktieren Sie uns und wir planen mit Ihnen gemeinsam eine gesunde und klimaschonende Radoffensive für Ihren Betrieb bzw. für Ihre Gemeinde.

DIETMAR SCHEIBLHOFNER, OBMANN VON BIKELINE – VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES SCHULISCHEN RADVERKEHRS



# Rad- & Fußverkehr

HEUTE KONZENTRIERT SICH DAS DENKEN UND HANDELN vieler VerkehrsplanerInnen, aber auch vieler VerkehrsteilnehmerInnen in erster Linie auf den motorisierten Individualverkehr. Der Rad- und Fußverkehr nimmt oft nur untergeordnete Bedeutung ein. Daraus resultiert, dass Radfahren und Zu-Fuß-Gehen oft wenig attraktiv ist. Bei Straßenquerungen, Ampelphasen und Fahrbahnbreiten werden meist der Komfort und die Sicherheit der langsameren VerkehrsteilnehmerInnen dem „Verkehrsfluss“ untergeordnet. Das Bekenntnis zum Rad- und Fußverkehr muss in den Baulichkeiten und in Aktionen der Gemeinde deutlich werden, damit sich in den Köpfen der Menschen etwas ändert.

Gemeinden können in diesem Bereich schon durch kleine Maßnahmen eine Vorbildfunktion erfüllen. Geschwindigkeitsreduzierende Baulichkeiten wie Schwellen vor Fußgängerübergängen erhöhen die Sicherheit – nicht zuletzt für ältere Menschen und Kinder. Abgeflachte Gehsteige steigern den Komfort der Fortbewegung mit dem Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen.

Radbazare, Fahrradwettbewerbe und Aktionswochen sind wirksame

Maßnahmen, um Radfahren beliebiger zu machen. Ein Radanhängerverleih oder die Anschaffung von Dienstfahrrädern für die eigenen MitarbeiterInnen sind weitere nachhaltige Aktionen der Gemeinde. Bei der Infrastruktur können die besten Parkplätze bei der Gemeinde, am Bahnhof oder in Unternehmen für Fahrräder ausgewiesen und Einbahnen und Fahrverbotszonen für den Radverkehr geöffnet werden. Ein durchgängig ausgewiesenes Radwegenetz in und zwischen Gemeinden erhöht die Attraktivität, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Für viele Menschen gehört Fahrradfahren bereits zum Life-Style. Den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zu bewältigen liegt im Trend. So erradelten im Jahr 2014 die TeilnehmerInnen der Initiative „Österreich Radelt zur Arbeit“ zwei Millionen Kilometer.

Vor allem bei Zufahrten zu Siedlungen oder auch im Gemeindegebiet sind Fahrradstraßen ein sichtbares Zeichen dafür, dass Radverkehr erwünscht ist. Auf Fahrradstraßen hat der Radverkehr Vorrang – Autos sind sozusagen Gäste. Es gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Seit 2013 sind Fahrradstraßen wie auch Begegnungszonen in der Straßenverkehrsordnung geregelt.

## WAS KANN ICH TUN?

**Wichtige Ziele im Ort** gut zu Fuß und mit dem Rad erreichbar machen, z. B. Bahnhof, Haltestellen, Schulen, Betriebe, Siedlungen, Einkaufsviertel oder Supermärkte

**Sicherheit von FußgängerInnen und RadfahrerInnen** erhöhen, z. B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Entschärfung von Gefahrenstellen

**Benutzergerechte Radabstellanlagen** an wichtigen Punkten in der Gemeinde einrichten

**Fußgänger- und Radverkehrsbeauftragte** bestellen

**Diensträder für MandatarInnen** und Gemeindebedienstete anschaffen

**Radverleihsystem** für die GemeindebürgerInnen und TouristenInnen einrichten

**Radservicestationen** für Reparatur- und Wartungsarbeiten, evtl. mit Selbstbedienung an zentralen Punkten anbieten

**Attraktive Leit- und Beschilderungssysteme** für FußgängerInnen und RadfahrerInnen einrichten

## SO KANN'S GEHEN:

### PEDIBUS – DER SCHULBUS AUF FÜSSEN Österreichweit

Ein Pedibus ist eine Gruppe von Kindern, die gemeinsam zu Fuß zum Kindergarten oder zur Schule geht. Begleitet von einer geschulten Aufsichtsperson ist der Pedibus auf einer festgelegten Linie mit Fahrplan und Haltestellen unterwegs. Das Projekt dämmt nicht nur den zunehmenden Hol- und Bringverkehr ein, sondern bringt auch mehr Sicherheit, Bewegung und Selbstständigkeit für die Kinder. Beim täglichen Schulweg zu Fuß lernen sie mit den Gefahren des Straßenverkehrs umzugehen und haben Spaß in der Gruppe. Um das ehrenamtliche Engagement der Eltern bestmöglich zu unterstützen,

helfen die MobilitätsberaterInnen von klima:aktiv mobil, Klimabündnis oder Mobilitätszentralen bei der Umsetzung. Inzwischen gibt es den Pedibus in über 50 Gemeinden österreichweit und die Erfahrung zeigt, dass sich Projekte in jeder Schule anders entwickeln. So kann er täglich zu Schulbeginn- und Schulendzeiten verkehren oder nur morgens, vielleicht aber auch nur an bestimmten Tagen – jeder zu Fuß zurückgelegte Weg ist ein wichtiger Beitrag zu Bewusstseinsbildung und Klimaschutz.

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER  
[www.pedibus.at](http://www.pedibus.at)



*Mit Pedibus möchten wir den Schulweg in den Köpfen der Kinder als „Zu-Fuß-Weg“ etablieren. 2008 habe ich selbst als Pedibusbegleiterin mit meinem Sohn und seinen SchulkollegInnen den Schulweg fröhlich gemeistert. Das Experiment zur selbständigen Mobilität hat funktioniert, jetzt mit 12 Jahren nutzt er die Öffis, um von elterlichen Taxifahrten unabhängig zu sein.*

MARTINA JAUCK, LEITERIN DER MOBILITÄTSZENTRALE BURGENLAND UND INITIATORIN DES PEDIBUS PILOTPROJEKTES AN DER VOLKSSCHULE ST. GEORGEN BEI EISENSTADT





# Nutzen statt besitzen im Individualverkehr

**INTERNATIONAL GEHT DER TREND** immer mehr zu nutzen statt besitzen – die sogenannte Share Economy ist mittlerweile mehr als nur Lifestyle einiger Weniger. Nicht nur Ferienwohnungen, Wohnwägen, Bohrmaschinen, Bücher und Ski werden gemietet, sondern auch Fahrräder und Autos. Oft werden dadurch nicht nur Kosten eingespart, sondern auch der Komfort wird erhöht. Zum Urlaubsort reisen Gäste bequemer – und vor allem staufrei – mit der Bahn an, wenn sie vor Ort auf ein Leihangebot von Autos oder Fahrrädern für Ausflüge zurückgreifen können. Mietsysteme können die Fixkosten erheblich senken, wenn eine Familie nur selten ein Auto für besondere Einkaufswege oder Ausflüge benötigt. Bis rund 7.000 Kilometer Fahrleistung im Jahr rechnet sich ein eigenes Auto kaum. Auch Mitfahrgelegenheiten auf dem Weg zur Arbeit oder zu Freizeiteinrichtungen reduzieren das Verkehrsaufkommen und stellen im Idealfall ein soziales Element dar, das den Zusam-

menhalt fördert. Oft wird das selten gebrauchte Zweitauto durch Modelle wie dieses ersetzt.

Gemeinden, Schulen und Unternehmen können diesen Trend mit attraktiven Angeboten unterstützen, wie mit der Bereitstellung von bevorzugten Parkmöglichkeiten für jene Autos die von mehreren Personen verwendet werden. Informationsoffensiven, Werbemaßnahmen und Kampagnen stärken Bewusstseinsbildung.

Beim Carsharing können je nach Bedarf und Möglichkeiten verschiedene Modelle sinnvoll sein. Bei kommerziellen Angeboten ist das Fahrzeug im Besitz eines Privatanbieters. Auch Vereine oder die Gemeinde können für Mitglieder, GemeindebürgerInnen oder TouristInnen Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Wichtig ist es, Versicherungs- und Haftungsfragen im Vorfeld zu klären. Auch die Unterstützung von Mitfahrbörsen durch Gemeinden und Unternehmen erhöht die Motivation von Pri-

vaten, bei Fahrten andere mitzunehmen oder mit anderen mitzufahren.

## WAS KANN ICH TUN?

**Fahrzeuge des Gemeindefuhrparks** wie Autos, Fahrräder oder E-Bikes gleichzeitig für Dienstfahrten und Leihsysteme nutzen

**Rechtliche Fragen** im Vorfeld professionell beantworten lassen

**Fahrzeug für Sharing-Zwecke** mit Bürgerbeteiligung anschaffen

**Online-Tools** zur Fahrzeugreservierung nutzen

**Anreize für Sharing- und Leihmodelle** schaffen, z. B. reservierte Parkplätze und Gebührenbefreiung

## SO KANN'S GEHEN:

### MOBILCARD KRENLBACH

Oberösterreich

Mit der Mobilcard Krenglbach können die Mitglieder des gleichnamigen Vereins die verschiedenen Mobilitätsangebote in der Gemeinde nutzen: den Ortsbus als Anrufsammeltaxi, zwei Elektroautos im Carsharing-System und Bons für vergünstigte Taxifahrten. Neben der Mobilitätssicherung für BürgerInnen ohne eigenen PKW ist die Unabhängigkeit vom Zweitauto ein deklariertes Ziel in Krenglbach.

Die Mobilcard-Angebote stehen Einzelpersonen, Familien oder Unternehmen gegen einen geringen jährlichen Mitgliedsbeitrag offen. Jedes Mitglied erhält eine persönliche Mobilcard, die sowohl als Fahrschein für den Ortsbus als auch als keycard für die vereinseigenen Elektrofahrzeuge genutzt werden kann. Carsharing ist eine sehr effiziente Möglichkeit, auch ohne Autobesitz individuell mobil zu sein. Jedes Fahrzeug im Sharing-System kann bis zu fünf private PKW ersetzen. Die Elektroautos werden über einen

Online-Kalender der Software Manufaktur ibiola reserviert und stehen an der Ökostrom-Tankstelle im Ortszentrum bereit. Mit 10 Cent pro Kilometer und 50 Cent pro Stunde liegen die günstigen Tarife deutlich unter dem amtlichen Kilometergeld und sind daher auch für berufliche Fahrten von Firmen oder der Gemeinde attraktiv. Seit September 2013 haben die beiden Autos in Summe schon 23.000 Kilometer umweltfreundlich zurückgelegt.

Mittlerweile können über 100 Personen die Angebote der Mobilcard Krenglbach nutzen. Das Service wird kontinuierlich verbessert und ausgeweitet, so ist beispielsweise die Anschaffung eines Elektroscooters geplant. Entscheidend für den Erfolg war von Beginn an die Zusammenarbeit der engagierten BürgerInnen mit der Gemeinde sowie mit lokalen Vereinen und Einrichtungen.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER**  
[www.mobilcard.at](http://www.mobilcard.at)



*Da mir umweltfreundliche Mobilität ein großes Anliegen ist, habe ich mich vor eineinhalb Jahren dazu entschlossen das Zweitauto zu verkaufen. Mein Mann benötigt unser Auto beruflich sehr häufig, deshalb bedeutet für mich sowohl der Ortsbus als auch das E-Carsharing-System eine große Steigerung der Lebensqualität. Ich bin jederzeit mobil, umweltfreundlich und spare eine Menge Geld. Außerdem brauche ich mich nicht um Service, Reparaturen, Reinigung, Winterreifen, Vignette etc. zu kümmern.*

JUTTA MÜHLBERGER, MITGLIED DES VEREINS MOBILCARD KRENLBACH





# Multimodale Mobilität

**MODERNE MOBILITÄT IST KEINE REINE FRAGE DES ENTWEDER-ODER.** Für die Menschen im ländlichen Raum geht es darum, dass ihre Mobilitätsbedürfnisse komfortabel, flexibel und kostengünstig erfüllt werden. In einem funktionierenden Umweltverbund gelingt die Kopplung der verschiedenen Angebote – von Öffis über das Fahrrad und Gehen bis zum Auto. Dazu braucht es in einer Gemeinde und in der Region Verkehrsdrehscheiben als zentrale Knotenpunkte, die ein Umsteigen ermöglichen. Multimodale Mobilität bedeutet, dass ein Ziel durch Nutzung mehrerer Verkehrsmittel erreicht wird.

Oft sind die letzten Abschnitte einer Fahrstrecke – die sogenannte last mile – neuralgische Punkte. Die letzten Meter zum Ziel entscheiden über den Komfort und das Verkehrsverhalten auf der ganzen Strecke. Kleine Aktionen im Bereich der last mile können somit Großes bewirken. Wenn für die letzten zwei Kilometer vom Bahnhof zum Arbeitsstandort ein Shuttle bereitsteht, können Arbeitende zum Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität überzeugt werden. Vor allem für Tourismusgemeinden ergeben sich besondere Herausforderungen. Sie müssen

ihren Gästen umfangreiche Mobilitätslösungen vor Ort anbieten, um eine Anreise im Sinne sanfter Mobilität attraktiv zu machen.

Durch entsprechende Tarifpolitik und Fahrplangestaltung lassen sich viele GemeindebürgerInnen und TouristInnen zu einem Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote bewegen. Mit Jugend- und Job-Tickets können die öffentlichen Verkehrsmittel günstig genutzt werden. Kombitickets ermöglichen zusätzlich noch eine bewusste Steuerung von Verkehrsströmen bei größeren Ereignissen wie Konzerten, Festen oder Messen. Auch Kombinationstarife, wie zum Beispiel ein Preisnachlass bei Car-Sharing-Angeboten bei Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel, bewähren sich.

Die Kopplung verschiedener Mobilitätsangebote funktioniert aber nur, wenn alle Teile des Angebots für die NutzerInnen attraktiv und komfortabel sind. Dazu müssen auch die öffentlichen Verkehrsmittel eine bestimmte Frequenz einhalten, die Reisezeit beispielsweise durch WLAN-Zugang und Stromversorgung gut nutzbar und Informationen über Umstiegsmöglichkeiten

und eventuelle Verspätungen bequem zugänglich sein.

## WAS KANN ICH TUN?

**Mobilitätsangebote** für die letzte Meile schaffen, z. B. Ruf- und Sammeltaxis oder Leihfahrräder: [www.nextbike.at](http://www.nextbike.at)

**Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben** einrichten, z. B. Park&Ride Anlagen

**Kombinationstarife** gemeinsam mit lokalen Partnern initiieren bzw. anbieten

**Shuttle-Services** für PendlerInnen oder SchülerInnen und bei Großveranstaltungen organisieren

**Informationen** zu multimodalen Mobilitätslösungen zur Verfügung stellen und kommunizieren

**Warte- und Umstiegsbereiche** bequem und attraktiv gestalten

## SO KANN'S GEHEN:

### SAMO – DAS ZAUBERWORT IN WERFENWENG

Salzburg

**Sanfte Mobilität braucht keine Verbote.** Über ein attraktives Vorteilspaket vermittelt Werfenweng seinen Gästen erfolgreich, dass, um mobil zu sein, nicht unbedingt ein Auto erforderlich ist. Reisen Gäste umweltfreundlich, mit Bahn oder Bus an bzw. geben sie ihren Autoschlüssel für die Urlaubszeit ab, erhalten sie mit der SAMO Card kostenlos Zugang zu sämtlichen Angeboten für nachhaltige Mobilität.

Das Service beginnt beim Transfer zwischen Bahnhof und Unterkunft mit dem Werfenweng-Shuttle. Der elektrische Dorfbus Elois und das Nachtmobil stehen während des gesamten Aufenthalts fast rund um die Uhr zur Verfügung. Ein Anruf genügt und die SAMO-Gäste werden zum Ausgangspunkt der Wanderung, zum Restaurant oder zum Einkaufen gebracht – und zurück. Für individuelle Fahrten gibt es eine Flotte von derzeit 12 Elektroautos.

Auch der Spaß kommt nicht zu kurz: Aber selbst Spaßmobilität muss umweltverträglich sein: E-Fahrräder und E-Scooter, Segways, die futuristischen Bigas und das Evolution-Car sind nur einige Vertreter der SAMO-Flotte. Für sportliche Gäste gibt es auch Mountainbikes, Liegeräder und Tandemräder zum Ausleihen.

Begonnen hat alles in den goer Jahren, als Werfenweng mit rückläufigen Nächtigungsziffern zu kämpfen hatte. Innerhalb von nur vier Jahren konnten die Nächtigungen um 30 Prozent gesteigert werden. Heute zählt Werfenweng 260.000 Übernachtungen und nicht nur die Tourismusbranche, sondern auch die Einheimischen profitieren von den vielfältigen Mobilitätsangeboten. Zu den Gewinnern des Projekts gehört auch die Umwelt: Fast ein Viertel der Gäste reist mittlerweile mit der Bahn an und viele lassen das Privatauto während des Urlaubs stehen.



*Eine der größten Herausforderungen der Zukunft wird es sein, die passende Form der Mobilität zum passenden Zeitpunkt für den passenden Zweck zu finden und einzusetzen. Hier möchte Werfenweng auch zukünftig Vorzeigebeispiel sein.*

PETER BRANDAUER, BÜRGERMEISTER VON WERFENWENG



# ZUKUNFT MOBILITÄT

SO KANN'S GEHEN:

## SMART CITY HARTBERG

Steiermark

Mit dem Projekt **Città Slow** will sich Hartberg auf zukünftige Herausforderungen für eine ländliche Kleinstadt vorbereiten. Ziel der Smart City ist es, mithilfe innovativer Lösungen und neuer Technologien Energie und CO<sub>2</sub> einzusparen und gleichzeitig den Komfort der BürgerInnen zu erhöhen. Im Jahr 2011 entwickelte die Hartberger Bevölkerung in einem umfassenden Beteiligungsprozess Zukunftsvisionen für ihre Smart City im Jahr 2050. Die Hälfte der 200 Ideen betraf das Thema Fortbewegung – ein klares Indiz dafür, dass nachhaltige Mobilität für die BürgerInnen besonders wichtig ist.

Eine breite Palette an Angeboten soll die HartbergerInnen für sanfte Mobilität begeistern: von einem kostenlosen Citybus und Elektro-Carsharing über verschiedene Förderungen und Services für RadfahrerInnen bis zu modernen technologiebasierten

Informationssystemen. In Zukunft werden auch zwei gemeindeeigene Apps Echtzeit-Information zum Aufenthaltsort des Citybusses und zur aktuellen Luftqualität in Hartberg liefern. Zur Bewusstseinsbildung setzt Hartberg vielfach auf spielerisches Lernen. So wurden beispielsweise mit der Landjugend zehn Geocaching-Routen ausgearbeitet, im öffentlichen Raum ausgelegt und auf der Webseite Geocaching.com veröffentlicht. Diese GPS-basierten Schnitzeljagden bieten vielfältige Anreize, die Gegend auf unterhaltsame Weise mit dem Fahrrad und zu Fuß zu erkunden. Darüber hinaus unterstützt die Gemeinde Veranstaltungen wie Umweltstammtische, Radflohmärkte, Klimastaffel und Radtage. Neben intensiver Öffentlichkeitsarbeit macht auch die Zusammenarbeit mit Schulen und Betrieben klimafreundliche Mobilität besser sichtbar.

- **Motorisierter Individualverkehr:** Plattform für privates Carsharing; E-Carsharing mit Elektroflitzer „HARTI“; E-Tankstellen
- **Radverkehr: Radwegekonzept;** Öffnung von Parks, Einbahnen und der Fußgängerzone für Radfahrer; Förderung für Radabstellanlagen, Lastenfahrräder und Radanhänger; Test und Vermietung von Pedelecs; Dienstfahrräder; Börse für gebrauchte Fahrräder
- **Öffentlicher Verkehr:** kostenfreier Citybus (App für Echtzeit-Information in Arbeit); Förderung für ÖV-Jahreskarten
- **Errichtung von Shared Spaces** in fünf zentralen Bereichen der Stadtgemeinde

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER  
[www.umwelt.hartberg.at](http://www.umwelt.hartberg.at)



*In der Smart City Hartberg stehen die Wünsche der BürgerInnen im Zentrum. In der Erarbeitung der Vision „Mein HARTBERG im Jahr 2050“, in Bürgerbefragungen zu Verkehrslösungen, bei Umwelt-Stammtischen oder in offenen Anrainer-Beteiligungsgesprächen zu den Shared Spaces bringen die HartbergerInnen ihre Vorstellungen ein. Der bisherige Erfolg zeigt uns: Wir sind auf dem richtigen Weg.*

KARL PACK, BÜRGERMEISTER VON HARTBERG

DER MOBILITÄTSBEREICH verändert sich rasant. Rechtzeitig die Potenziale eines Trends zu erkennen und für die lokale Gestaltung zu nutzen, macht so manche Gemeinde zum Vorreiter. Kluges Planen, ökologisches und soziales Wirtschaften und eine auf die Zielgruppen abgestimmte Kommunikation sind dabei die Grundpfeiler. Die Verwendung von modernen Technologien für Fahrplanabfragen und Navigationsdienste kann die Effizienz in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Bequemlichkeit erheblich verbessern. Die entsprechende technische Infrastruktur sowie die Verbreiterung des Angebots haben gewaltiges Potenzial, um den Verkehrsbereich zu ökologisieren. Der Trend zur E-Mobilität bewirkt Lärmreduktion und einen geringeren Ausstoß an Luftschadstoffen. Elektrofahrzeuge können vor allem im Kurzstreckenbereich einen erheblichen Anteil der Fahrten bestreiten. Durch multimodale Verkehrslösungen, die mehrere Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke kombinieren, wird nachhaltige Mobilität auch im ländlichen Raum flexibel.

Besonders der Zugang zu Carsharing und Carpooling erleichtert ökologischere Fortbewegung. Ein

wichtiges Instrument dafür sind Online-Plattformen, die Menschen vernetzen, die entweder dasselbe Ziel haben oder ein Transportmittel teilen möchten. Für den Einzelnen bedeutet das geringere Fix- bzw. Fahrtkosten oder den Wegfall von Anschaffungskosten, für die Allgemeinheit eine bessere Auslastung der Fahrzeuge und ein geringeres Verkehrsaufkommen. Der gesellschaftliche Trend zur Sharing Society hilft, nachhaltige Mobilität allen Bevölkerungsschichten näher zu bringen. Für viele junge Menschen ist ein eigenes Auto nicht mehr unbedingt erstrebenswert, wenn sie sich auf einem anderen Weg bequem und flexibel fortbewegen können. Darüber hinaus signalisiert eine solche Haltung einen modernen, lässigen und innovationsbegeisterteren Lifestyle.

Heute ist nachhaltige Mobilität kein Randthema mehr. Viele Menschen beschäftigen sich intensiv damit, wie sie kostengünstig, komfortabel und umweltverträglich unterwegs sein können. Mit Verzichtsappellen wird sich nicht viel erreichen lassen, das Angebot selbst muss überzeugen. Dann reichen oft kleinere Maßnahmen, damit der Umstieg einmal ausprobiert wird.



# Informations- & Kommunikations-technologie

Der Zugang zu Information muss einfach und komfortabel sein. Vor allem unterwegs sind Informationen über Verspätungen, Fahrzeiten oder weiterführende Verbindungen hilfreich.

Eine Lösung kann eine Homepage als zentrale Anlaufstelle für Mobilitätsfragen in einer Gemeinde oder Region sein. So kann man das bestehende Angebot übersichtlich darstellen, auf hilfreiche Apps im Bereich Mobilität verweisen und Informationen für häufig genutzte Fahrtstrecken liefern. Mit Apps lassen sich nicht nur die passenden Verbindungen suchen, sondern auch Buchung und Bezahlung abwickeln. Eine benutzerfreundliche „One-Touch-Mobility“ verknüpft dabei alle möglichen Verkehrsdienstleistungen. Mit entsprechenden Services kann auch Überzeugungsarbeit geleistet werden: Einfache Tarifrechner zeigen beispielsweise, ob sich ein Jahresicket auszahlt oder ab wie vielen gefahrenen Kilometern ein Zweitauto rentabel wird.

Die konsequente Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie erleichtert die Vernetzung von Gemeinden und ermöglicht eine gemeinsame Koordination und

Umsetzung gemeindeübergreifender Projekte. So verbessern beispielsweise Apps die Nutzung von regionalen Jugend- und Sammeltaxis oder zeigen die nächstgelegene E-Tankstelle an. Regelmäßige Schulungen bringen GemeindefunktionärInnen auf den neuesten Stand von Kommunikationsmöglichkeiten. Konkrete Anwendungsideen kommen dann oft von allein.

Informations- und Kommunikationstechnologie hat zusätzlich noch einen wesentlichen, indirekten Einfluss auf das Mobilitätsaufkommen. Durch neue Arbeitsformen wie beispielsweise Tele-Working oder Home-Office nimmt ortsungebundenes Arbeiten einen immer höheren Stellenwert ein. Einerseits pendeln dadurch weniger Menschen zum Arbeitsort, andererseits muss man geschickt mit der veränderten, sehr variablen Nachfrage nach Mobilitätsangeboten umgehen. Hier hilft insbesondere der Ausbau des Breitbandangebots in ländlichen Gebieten. Eine entsprechende Infrastruktur sorgt für die Aufwertung des ländlichen Raums als Siedlungs- und Wirtschaftsstandort, erhält Arbeitsplätze und wirkt möglichen Abwanderungstendenzen entgegen.

## WAS KANN ICH TUN?

**Breitbandausbau fördern** und WLAN-Hotspots an Mobilitäts-schnittstellen anbieten, z. B. am Bahnhof, an großen Haltestellen und in Warteräumen

**Eine Homepage** als zentrale Anlaufstelle für nachhaltige Mobilität in der Gemeinde oder Region einrichten, z. B. [www.gemeindenmobil.at](http://www.gemeindenmobil.at)

**Dynamische Fahrgastinformation:** Elektronische Anzeigetafeln und Screens für Echtzeitinformation an wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs montieren

**Telefonische Auskünfte** und SMS-Dienste einrichten, z. B. für Fahrplanabfragen, Schienenersatzverkehr, Betriebsausfälle, Unwetterwarnungen

**Potenzial von Informations- und Kommunikationstechnologie** für Komfort und Spaß nutzen, z. B. Handyfahrtscheine, Apps für Echtzeitinformation oder Routenplanung wie [www.bikecityguide.org](http://www.bikecityguide.org)

**Gemeindeinfrastruktur** wie E-Tankstellen in bestehende Online-Plattformen integrieren, z. B. [e-tankstellen-finder.com](http://e-tankstellen-finder.com)



## SO KANN'S GEHEN:

### SCHMANKERL-RADAR SPART ZEIT UND KILOMETER

Österreichweit

Mit der „Gutes vom Bauernhof“-App können AutofahrerInnen, die im ländlichen Raum unterwegs sind, ohne größere Umwege und mit geringem Zeitaufwand Schmankerleinkäufe erledigen. Ohne Extra-Fahrten oder unnötiges Herumsuchen finden PendlerInnen, AußendienstmitarbeiterInnen oder AusflüglerInnen heimische Produkte bei 1.600 „Gutes vom Bauernhof“-Betrieben, in 300 Bauernläden oder 80 Supermärkten mit Bauernregal. Die Radarfunktion der App meldet während einer Autofahrt, wo sich die nächsten Verkaufsstellen befinden. NutzerInnen können die gewünschte Produktgruppe und die maximale Fahrstrecke individuell einstellen. Sobald das Schmankerl-Radar anschlägt, genügt je ein Knopfdruck, um beim Betrieb anzurufen und

sich zur Verkaufsstelle navigieren zu lassen. Eine Erweiterung auf Bushaltestellen und Heurige sowie eine Filterfunktion für Biobetriebe werden ab dem nächsten Update zur Verfügung stehen.

Die App stärkt im Rahmen der Initiative Gutes vom Bauernhof das Bewusstsein für heimische, regionale Lebensmittel. Zudem können durch Kombifahrten Treibstoffkosten, CO<sub>2</sub> und Zeit eingespart werden. Rund 11.500 App-User haben das innovative Schmankerl-Radar bereits heruntergeladen. Der Download erfolgt gratis im Apple App Store und Google Play Store.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER** [www.gutesvombauernhof.at](http://www.gutesvombauernhof.at)



*KonsumentInnen steht mit dem Schmankerl-Radar ein einfaches Tool zur Verfügung, um bäuerliche Direktvermarkter und deren Qualitätsprodukte in ihrer Nähe aufzufinden. Sie kommen mit Hilfe der App direkt in den Kontakt mit den ProduzentInnen und erfahren mehr über den Ursprung ihrer Produkte.*

STEFAN STINGLMAYR, KOORDINATOR DES PROJEKTES GUTES VOM BAUERNHOF 2012/14, AGRAR.PROJEKT.VEREIN



# Online-Plattformen für Carsharing und Carpooling

**IM LÄNDLICHEN RAUM IST EIN PKW OFT NOTWENDIG**, um im Alltag unabhängig mobil zu sein. Dabei stellen die Anschaffungskosten, aber auch die laufenden Kosten für Instandhaltung und Versicherung eine große finanzielle Bürde dar. Viele Menschen benötigen den PKW nicht regelmäßig. In diesem Fall hilft Carsharing, also die gemeinsame Nutzung eines Kraftfahrzeugs, Kosten zu sparen. Das Fahrzeug kann entweder im Besitz einer Einzelperson sein oder von einem selbstorganisierten Team genutzt werden.

Fehlende Information ist oft ein Hindernisgrund für Carsharing – Wer bietet wann ein passendes Auto an? Online-Plattformen wie carsharing247.com und carusocarsharing.com vernetzen nicht nur Angebot und Nachfrage, sondern regeln auch die Nutzungsbedingungen. Manche Versicherungen bieten bereits maßgeschneiderte Haftpflicht-Kasko-Pakete für einzelne Tage an. Diese werden von den NutzerInnen bezahlt und ersetzen während des Überlassungszeitraums die Autoversicherung der BesitzerInnen.

Carpooling ist die gemeinsame Organisation von Fahrten. Gerade für Pendlergruppen, die denselben Arbeitsweg haben, bietet das

erhebliche Vorteile. Auch Personen ohne eigenes Fahrzeug sind dank der Mitfahrgelegenheit kostengünstig und unabhängig vom öffentlichen Verkehr unterwegs. Carpooling eignet sich für rechtzeitig geplante Fahrten. Das können Wege in den Urlaub, stark frequentierte Strecken zu Veranstaltungen oder regelmäßige Fahrten zum Arbeitsplatz sein. Mittlerweile gibt es bereits eigene Börsen, die den Transport von Gepäck und Gütern organisieren.

Je größer die Online-Plattformen sind, umso mehr Fahrtangebote stehen zur Auswahl. Gleichzeitig steigt aber auch die Anonymität, was für diese vertrauensbasierten Systeme problematisch sein kann. Große Anbieter wirken dieser Tendenz mit personalisierten Profilen und Rezensionen entgegen. Zusätzlich können kleinräumige Online-Plattformen Angebot und Nachfrage aus benachbarten Gemeinden bündeln. Carsharing und Carpooling kann auch gekoppelt werden, sodass eine Person, die gerade mit einem Elektroauto der Gemeinde unterwegs ist, sich als Mitfahrgelegenheit anbieten kann. Wesentlich für die Umsetzung ist der komfortable und einfache Zugang zu den gewünschten Informationen durch Buchungs- und Reservierungssysteme auf einer

Homepage. Sind diese auch mittels App am Smartphone erhältlich, kann selbst unterwegs eine flexible Nutzung gewährleistet werden.

## WAS KANN ICH TUN?

**Gemeindespezifisches Informationsmaterial** zu Carsharing, Carpooling und Gütertransporten zur Verfügung stellen

**Privates Carsharing und Carpooling** unterstützen, z. B. Link zu Online-Plattformen in die Gemeindehomepage einbetten

**Sicherheit bei spontanem Mitfahren fördern**, z. B. wie im Projekt Talente mobil: [www.talentemobil.net](http://www.talentemobil.net)

**Mitfahrplatz einrichten**, z. B. wie im Projekt Compano: [www.compano.at](http://www.compano.at)

**Gemeindefahrzeuge** über kostenlose Online-Reservierungstools für Sharing zur Verfügung stellen



## SO KANN'S GEHEN:

### MITFAHRBÖRSE REICHENTHAL

Oberösterreich

**Geldbörsenl und Nerven schonen**, soziale Kontakte pflegen und einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz leisten: Um all das zu erreichen, begannen die BürgerInnen der „Gesunden Gemeinde Reichenenthal“ im Mühlviertel sich bei Autofahrten untereinander abzustimmen. Insbesondere bei regelmäßigen Fahrten, beispielsweise zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, konnten dank Fahrgemeinschaften schon viele Kilometer eingespart werden.

Einige engagierte Personen in Reichenenthal initiierten eine Online-Mitfahrbörse, die mittlerweile bezirksübergreifend funktioniert. Auf dieser Internetplattform kann eine Mitfahrgelegenheit angeboten oder kostenlos nach einem freien Platz gesucht werden. Mit einem Eintrag gehen die NutzerInnen keinerlei Verpflichtung ein, Fahrgemeinschaften und Bedingungen werden direkt zwischen den interessierten Personen vereinbart. Je mehr Personen die Börse aktiv nutzen, desto

größer ist die Chance, FahrerInnen oder MitfahrerInnen zu finden. Neben der kritischen Masse an TeilnehmerInnen ist in Reichenenthal auch die lokale Verankerung und persönliche Vernetzung ein wichtiger Erfolgsfaktor. Die Mitfahrbörse Reichenenthal zählt derzeit rund 100 regelmäßige NutzerInnen, das Netzwerk in der Region ist aber größer: Sobald die Kontakte einmal geknüpft worden sind, sprechen sich viele NutzerInnen oft gleich untereinander ab.



*Als langjähriger Pendler von Reichenenthal nach Linz und Arbeitskreisleiter der „Gesunden Gemeinde Reichenenthal“ ist Mobilität für mich ein großes Anliegen. Statistisch gesehen sitzen im Pendlerverkehr 1,1 Personen in einem Auto. Mein Ziel ist es, mithilfe der Mitfahrbörse die Personenanzahl bei uns in der Region auf 2,0 zu steigern.*

GERHARD TRAXLER, ARBEITSKREISLEITER DER GESUNDEN GEMEINDE REICHENTHAL UND INITIATOR DER MITFAHRBÖRSE



# Elektromobilität

**ELEKTROMOBILITÄT** hat derzeit noch nicht den Anspruch, herkömmliche, mit Benzin oder Diesel betriebene Fahrzeuge, in allen Belangen zu ersetzen. Es geht darum, Kurzstrecken mit E-Fahrzeugen zu bestreiten, da sie sich für diesen Nutzungsmodus besonders gut eignen. Der Verkehr wird dadurch umweltschonender und gleichzeitig leiser. Neben all den „vernünftigen“ Argumenten sei auch der Hinweis angeführt, dass bei Elektrofahrzeugen aufgrund der raschen Beschleunigung auch der Fahrspaß nicht zu kurz kommt.

Derzeit liegt der Anschaffungspreis für E-Fahrzeuge noch deutlich über jenem für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Diese Lücke schließt sich jedoch im Laufe der Zeit und auch die Amortisationsdauer nimmt ab. Bis 2020 müssen 80 Prozent der österreichischen Haushalte mit intelligenten Stromzählern, sogenannten Smart Metern, ausgestattet sein, die es erlauben, Fahrzeugakkus auch als Zwischenspeicher zu verwenden. Dadurch könnten Schwankungen im Stromangebot, die bei erneuerbaren Energien auftreten, ausgeglichen werden.

Die E-Mobilitätsbranche mit ihren vielfältigen Möglichkeiten in Bezug auf Services und Produktneuerungen bietet für ländliche Regionen eine Vielzahl von Chancen. Gemeinden, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen können sich innovativ zeigen und haben eine wichtige Vorbildwirkung. Geeignete Halte- und Ladestellen für Elektrofahrzeuge bei Wohn- und Arbeitsstätten sind der erste Schritt. Denn mit der passenden Infrastruktur steigt auch die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen wie E-Autos, E-Fahrrädern, E-Scootern oder Pedelecs. Optimalerweise werden die Ladestationen mit „grünem Strom“ aus erneuerbaren Quellen betrieben.

Ein Trend, der vor allem SeniorInnen anspricht, sind die sogenannten Oma- oder Opamobile. Diese Elektrofahrzeuge erlauben es älteren Menschen, die nicht mehr Fahrradfahren möchten oder können und für die der Fußweg zum Einkaufen oder zur Arztpraxis zu weit ist, diese Strecken ohne fremde Hilfe zurückzulegen.

## WAS KANN ICH TUN?

**Den Gemeindefuhrpark** bei Neuanschaffungen mit Elektrofahrzeugen ergänzen

**Ladeinfrastruktur** an zentralen Plätzen im Ort schaffen und auch beim Wohnungsbau mitdenken

**Unternehmen zur Förderung von E-Mobilität** im Betrieb und bei den MitarbeiterInnen anregen, z. B. durch Best Practice Beispiele oder Anreize

**E-Mobilität in andere Projekte** miteinbinden, z. B. Tourismus- und Freizeitangebot:  
[www.alpine-pearls.com](http://www.alpine-pearls.com)  
oder last mile Lösungen:  
[www.emorail.at](http://www.emorail.at)

**Anreize und Vergünstigungen** für private Elektromobilität schaffen, z. B. Rabatte durch Sammelbestellungen in Gemeinden oder Unternehmen

## SO KANN'S GEHEN:

# EISENKAPPEL-VELLACH SETZT AUF ELEKTROMOBILITÄT

Kärnten

Mehr als die Hälfte der GemeindegewohnerInnen von Eisenkappel-Vellach lebt in Streusiedlungen rund um die beiden Hauptorte. Da das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region zunehmend ausgedünnt wurde, hat die Gemeinde unter Einbindung der Bevölkerung ihr eigenes Mobilitätskonzept entwickelt: Fuß- und Radwege, Wohnstraßen, Parkraumkonzept, Shuttleservice und Seniorentaxi tragen zur Lebensqualität in der Gemeinde bei.

Seit zwei Jahren setzt Eisenkappel-Vellach auch verstärkt auf Elektromobilität. Die Gemeinde hat 25 Elektrofahrzeuge angeschafft, die BürgerInnen kostenlos ausleihen können. Mittlerweile sind die E-Bikes auch für touristische Ausflüge zu den Naturschönheiten in der Gemeinde im Einsatz. Um die Reichweite zu erhöhen, bieten Eisenkappel-Vellach und der slowenische Nachbarort ein gemeindeübergreifendes Tauschsystem für

die Akkus an. Seit der Anschaffung eines gemeindeeigenen E-Autos sind sämtliche Dienstfahrten des Gemeindepersonals auf Elektromobilität umgestellt. Eine Dienstregelung untersagt die Auszahlung von Kilometergeld, wenn öffentliche Verkehrsmittel oder das gemeindeeigene Elektroauto in der betreffenden Zeit benützt werden können. Innerhalb des Ortes werden Dienstwege entweder zu Fuß oder mit dem E-Dienstfahrrad bewältigt. An dem E-Auto sind auch zehn Privatpersonen beteiligt, die das Fahrzeug nach vorheriger Online-Reservierung zu einem Preis von 24 Cent je Kilometer nutzen können.

Das Aufladen der E-Fahrzeuge erfolgt ausnahmslos mit Ökostrom. Entweder an einer der zwei Elektrotankstellen mittels Strom aus Photovoltaik und Wasserkraft oder über Stromanschlüsse der Gemeinde. Eisenkappel-Vellach ist zur Gänze auf zertifiziertem Ökostrom umgestiegen.



*E-Mobilität wird von der Bevölkerung nur angenommen, wenn die Fahrzeuge einem durchschnittlichen Qualitätsstandard entsprechen und wenn die öffentliche Hand eine entsprechende Vorbildwirkung zeigt. Selbstverständlich benütze ich für alle meine Dienstfahrten das E-Fahrzeug und im Ort das E-Fahrrad. Es freut mich, dass im Ort mit dem Ankauf eines Elektrofahrzeuges schon einige unserer Beispiele gefolgt sind und auch andere Gemeinden unser E-Car-Sharing kopiert haben.*

FRANZ JOSEF SMRTNIK, BÜRGERMEISTER VON EISENKAPPEL-VELLACH





# Beraten & informieren

**UNKOMPLIZIERTE INFORMATIONSBESCHAFFUNG** und Beratung sind wesentliche Faktoren, um ökologische Mobilität voranzutreiben. Gerade in Bezug auf die Kombination verschiedener Verkehrsmittel ist es wesentlich, Information und Beratung aus einer Hand anzubieten. Dies kann am effektivsten über Websites geschehen, die mit ihren Inhalten auf die alltäglichen Bedürfnisse der BürgerInnen in der Region eingehen und Links zu weiterführenden, überregionalen Plattformen beinhalten. Das neue Projekt Verkehrsauskunft Österreich bietet beispielsweise Streckeninformationen für sämtliche Mobilitätsvarianten, ob Auto, Öffi, Fahrrad oder zu Fuß – punktgenau, von Tür zu Tür.

So wichtig die modernen Technologien für Information und Beratung auch sind: Für viele Menschen ist der Umgang mit Computer, Internet und Smartphones nicht selbstverständlich. Diese Zielgruppe muss an zentralen Orten, das können Haltestellen, Bahnhöfe oder das Gemeindeamt sein, rasch die benötigten Informationen erhalten. Auf regionaler Ebene haben sich Mobilitätszentralen bei der Beratung bewährt. Die MitarbeiterInnen haben einen guten Überblick über Bedürfnisse der Menschen und die Möglichkeiten in der Region. Sie sind Schnittstelle für

BürgerInnen, Politik und Verkehrsbetreiber. Auch eine Ausbildung von engagierten Personen zu kommunalen MobilitätsmanagerInnen oder Radverkehrsbeauftragten, wie es vom Klimabündnis Österreich angeboten wird, schafft Verantwortung und Fortschritt für Gemeinden. Mit einer/m Mobilitätsbeauftragten erhält die Gemeinde eine kompetente Ansprechperson für Verkehrsbelange.

Beim Austausch zwischen den Akteuren auf unterschiedlichen Ebenen – auch mit den umliegenden Gemeinden – können Ideen gesammelt und mögliche neue Mobilitäts- und Nahversorgungsangebote besprochen werden. Dies funktioniert besonders gut mit Partnergemeinden, um überregionale Konzepte zu fördern.

## WAS KANN ICH TUN?

Links zu bestehenden Informationsplattformen in die Gemeindehomepage einbetten, z. B. Fahrplanauskunft der Verkehrsverbände oder Verkehrsauskunft Österreich: [www.verkehrsauskunft.at](http://www.verkehrsauskunft.at)

Eine gemeinde- oder betriebseigene Auskunftsperson für Mobilitätsbelange ausbilden, z. B. Schulung zum/r Mobilitätsbeauftragten bzw. Fahrradbeauftragten: [www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at)

Zielgruppenspezifische Kurse und Informationsveranstaltungen zu neuen Technologien anbieten, z. B. Kauf von Tickets an Fahrkartenautomaten für SeniorInnen, Nutzung neuer Apps, Elektrofahrzeuge, Carsharing, Carpooling

Auf nützliche Routing-Dienste und Apps für Radfahren und öffentlichen Verkehr verweisen, z. B. AnachB: [www.anachb.at](http://www.anachb.at)

Neue Angebote im Bereich Mobilität im Gemeindeblatt kundmachen

## SO KANN'S GEHEN: MOBILITÄTSAUSKUNFT BEI VOMP MOBIL Tirol

Wie komme ich am schnellsten zum Arzt? Welche öffentlichen Verkehrsmittel fahren am Wochenende? Kann ich auch mein Fahrrad mitnehmen? Für Fragen wie diese hat Vomp am Gemeindeamt eine eigene Auskunftsstelle eingerichtet. Die ausgebildete Mobilitätsbeauftragte Monika Daberto steht den BürgerInnen mit Fahrplanauskunften und Informationen zu klimafreundlichem Verkehrsverhalten zur Verfügung – persönlich oder per Telefon. Die Homepage Vomp mobil bündelt sämtliche Informationen zu Bus und Bahn, Radfahren, zu Fuß gehen und Sprit sparendem Autofahren. Das Angebot ist genau auf die Bedürfnisse der GemeindebürgerInnen zugeschnitten, beispielsweise in Form eines lokalen Taschenfahrplans oder mit Links und Kontakten zu regionalen Anlaufstellen wie

dem Verkehrsverbund Tirol oder der Fahrplatzvermittlung „comano“. Weitere Serviceleistungen sind das Informationspaket für Neuzugezogene oder das landesweit gültige Gratis-Schnupperticket für öffentliche Verkehrsmittel, das für einzelne Tage am Gemeindeamt ausgeborgt werden kann.

Die Initiative in Vomp ist Teil des Gemeinschaftsprojekts Gemeinden mobil in Tirol und Südtirol, an dem mittlerweile 63 Gemeinden teilnehmen. Die umfassende Unterstützung durch das Klimabündnis Tirol hält den Aufwand bei Einführung und Umsetzung der Aktivitäten für die Gemeinden gering.

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER [www.gemeindenmobil.at](http://www.gemeindenmobil.at) und [www.vomp.tirol.gv.at](http://www.vomp.tirol.gv.at)



*Um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu gestalten, benötigt es oft mehr als das bloße Angebot von Fortbewegungsmöglichkeiten. Mit den Serviceleistungen von Vomp mobil möchten wir den BürgerInnen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtern und auch Menschen erreichen, für die Öffis noch nicht zum Alltag gehören.*

KARL-JOSEF SCHUBERT, BÜRGERMEISTER VON VOMP



# Bewusstsein schaffen

**WAS BRINGT DAS BESTE PROJEKT** und die beste Idee, wenn niemand davon weiß? Häufig sind Projekte im kleinen Rahmen innovativ und optimal an die örtlichen Herausforderungen angepasst, doch scheitern sie an der Kommunikation. Schon während der Planung sollte die Vermarktung mitgedacht werden, damit möglichst viele potenzielle NutzerInnen davon erfahren. Aktionen wie der Aufruf zur gemeinsamen Ideensammlung stellen Maßnahmen dar, die den Erfolg eines Projektes maßgeblich beeinflussen. Werbekampagnen, Wettbewerbe und Informationsveranstaltungen, aber auch kreative Projekte wie eine Kunstausstellung oder ein gewitzter Kurzfilm zu nachhaltiger Mobilität steigern das Bewusstsein.

So spröde der Begriff nachhaltige Mobilität auch klingen mag, so sehr kann dieses Thema Menschen bewegen. Nachhaltige Mobilität ist Teil eines coolen Lifestyles und vor allem – aber nicht nur – für Junge attraktiv. Das mit Benzin oder Diesel betriebene Auto hat als Statussymbol längst ausgedient. Smart, leise und ökologisch unterwegs zu sein liegt heute im Trend.

Schulen können die Kinder in spielerischer Form für ökologische Mobilität begeistern. Das Problembewusstsein von Jugendlichen kann durch die Erstellung eines Mobilitätsplans für die eigene Gemeinde oder durch Radfahrtrainings nebenbei gefördert werden. Die frühzeitige Bildung im Bereich nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist enorm wichtig und erreicht über die Kinder auch die Eltern.

Parallel dazu sind auch Informationen über Umstiegsmöglichkeiten auf umweltfreundliche Mobilität für die MitarbeiterInnen in Unternehmen sinnvoll. Genauso sollten auch SeniorInnen über die – auch gesundheitlichen – Vorteile informiert werden. Nahversorger können neben ihrer Funktion als Informationsdrehscheibe beispielsweise mit dem Einkauf gekoppelt Gutscheine für das örtliche Anrufsammeltaxi anbieten. Unterstützend wirkt, wenn Gemeindeverantwortliche mit gutem Beispiel vorangehen. BürgermeisterInnen oder Vereinsobleute, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, machen durch ihre Vorbildrolle in der Gemeinde auf ökologische Mobilität aufmerksam.

## WAS KANN ICH TUN?

**Nachhaltige Mobilität** durch Kampagnen und Anreize vermarkten, z. B. Veranstaltungen in der Mobilitätswoche, Werbemittel, Mobilitätsgutscheine

**Schulen und lokale Unternehmen** als Kooperationspartner und Multiplikatoren gewinnen, z. B. Mobilitätsmanagement, Wettbewerbe, Preise

**Verhaltensmuster** für Mobilitätsbelange ausbilden, z. B. Schulung zum/r Mobilitätsbeauftragten bzw. Fahrradbeauftragten:  
[www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at)

**Gratis-Schnupperticket** für den öffentlichen Regionalverkehr zum Ausborgen auf der Gemeinde anbieten – gefördert von klima:aktiv mobil:  
[www.klimaaktiv.at](http://www.klimaaktiv.at)

**Fotowettbewerb** zum Thema nachhaltige Mobilität organisieren

**Radtourismus für Gemeinde** und Region als neues Tätigkeitsfeld erschließen

**An Schulen ein Mobilitätstagebuch** mit SchülerInnen erstellen und Ergebnisse nachbesprechen



## SO KANN'S GEHEN:

# BETRIEBLICHES MOBILITÄTS-MANAGEMENT IN DORNBIRN

Vorarlberg

**Wer fährt und parkt bezahlt**, wer umweltfreundlich unterwegs ist profitiert. Mit diesen Maßnahmen sollen städtische Bedienstete in Dornbirn animiert werden, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit zu kommen. Einfahrten auf den Parkplatz mit dem privaten PKW werden automatisiert oder von den MitarbeiterInnen selbst aufgezeichnet und am Monatsende zu je 40 Cent abgerechnet. Mit der geringen Gebühr soll eine finanzielle Belastung vermieden werden, schließlich geht es bei der Initiative vorrangig um Bewusstseinsbildung. Denn wer darüber nachdenkt, wie er täglich zur Arbeit gelangt, wird auch sein Mobilitätsverhalten in der Freizeit hinterfragen. Jeder Weg, der nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, hat positive Auswirkungen auf Gesundheit, Umwelt und Sicherheit.

Ein weiterer Grundsatz ist, die knappen Parkflächen primär den Kunden der städtischen Einrichtungen und

jenen Bediensteten, die regelmäßig außerhalb der Kernzeit arbeiten oder eine schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben, zur Verfügung zu stellen.

Die Einnahmen werden zur Gänze indirekt an die MitarbeiterInnen zurückerstattet. Wer umweltfreundlich zur Arbeit kommt, bekommt 30 Prozent des Kaufpreises der Stadtbushesjahreskarte refundiert und kann jeden Monat bei der Umwelttombola gewinnen. Außerdem profitieren die Bediensteten von Maßnahmen wie Fahrradcheck, Umweltfrühstück, Fahrradhelmaktion und Leihregenmänteln. Die Fahrradständer beim Rathaus sind voll und insbesondere in den warmen Monaten lässt sich ein Anstieg bei den RadlerInnen beobachten. Dass die Einnahmen aus den PKW-Parkgebühren leicht sinken, kann als Zeichen für den Erfolg der Maßnahmen gewertet werden.

**NÄHERE INFORMATIONEN UNTER**  
[www.dornbirn.at](http://www.dornbirn.at)



*Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist in erster Linie die Bewusstseinsbildung, aber auch konkrete Anreize zu schaffen, möglichst nicht mit dem eigenen PKW zur Arbeit zu kommen. Die Resonanz der MitarbeiterInnen ist positiv und wir konnten den Anteil jener Kolleginnen und Kollegen, die mit Bus und Bahn, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, deutlich steigern.*

ANDREA KAUFMANN, BÜRGERMEISTERIN VON DORNBIRN





EIN BLICK ÜBER DIE GRENZEN:  
**ROLLENDE  
SUPERMÄRKTE**  
Deutschland

Täglich versorgen 16 rollende Supermärkte ländliche Regionen mit frischen und tiefgekühlten Lebensmitteln, Obst und Gemüse, Backwaren, Utensilien für den täglichen Bedarf, Bekleidung, Tabak und Zeitungen. Von zwei Standorten aus werden über 450 kleine und große Ortschaften in Niedersachsen, Thüringen und Hessen angefahren. Stolze 2.550 Artikel finden sich in jedem Verkaufswagen von Hans-Heinrich Lemke, der seit bald 40 Jahren im mobilen Handel tätig ist. Das Warensortiment ist optimal auf die Bedürfnisse der KundInnen zugeschnitten. Sind StammkundInnen nicht so gut zu Fuß unterwegs, fahren die Verkaufswagen auch ein paar Meter weiter in eine Straße hinein.

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER  
[www.lemkes-rollender-supermarkt.de](http://www.lemkes-rollender-supermarkt.de)



## IMPRESSUM

**Eigentümer, Verleger und Herausgeber:**

Ökosoziales Forum Europa  
1010 Wien, Herrengasse 13,  
ZVR-Zahl: 760006020, Tel. +43 1 253 63 50  
Mail: [info@oekosozial.at](mailto:info@oekosozial.at), [www.oekosozial.at](http://www.oekosozial.at)

**Lektorat:** Elisabeth Rodler

**Fotos,** wenn nicht anders benannt: Archiv, Fotolia, photocase

**Gestaltung:** trafikant – Handel mit Gestaltung, 1050 Wien

**Projektkooperation:**

Ökosoziales Forum Niederösterreich  
Ökosoziales Forum Oberösterreich  
Ökosoziales Forum Steiermark  
Ökosoziales Forum Wien  
Ökosoziales Forum Salzburg  
Ökosoziales Forum Kärnten  
Ökosoziales Studierendenforum

© Ökosoziales Forum Europa

MIT UNTERSTÜTZUNG DES



MINISTERIUM  
FÜR EIN  
LEBENSWERTES  
ÖSTERREICH





wir.machen.zukunft

[www.oekosozial.at](http://www.oekosozial.at)