

Mobilität im Ländlichen Raum

Nachhaltig und den
Mobilitätsbedürfnissen angepasst

26. und 27. November 2012, Baden bei Wien

Tagungsbroschüre



IMPRESSUM

Herausgeber und Medieninhaber

Verein Regionalmanagement Österreich

A-3362 Öhling, Mostviertelplatz 1, Tel. +43 7475 533 40 312

ZVR: 751705402

office@rm-austria.at

Projektleitung /

Inhaltliche Koordination

Karl Reiner

ÖAR Regionalberatung GmbH

1010 Wien | Fichtegasse 2 | Tel. +43 (0)1 512 15 95

reiner@oear.at, www.oear.at, www.netzwerk-land.at

Mitwirkung

Michael Fischer

Alistair Adam-Hernández

Karl G. Becker

Satz

Agentur Bauer

www.abw.at

Abbildungsnachweise

Titelseite: Grafik „Regionalmanagement NÖ / Mobilitätszentrale NÖ-Mitte“,
Bild eMORAIL von create-mediadesign GmbH

Seite 15: Verkehrsverbünde – alle Rechte bmvit

Seite 19: eMORAIL: create-mediadesign GmbH, 2012

restliche Fotos: NWL, ReferentInnen und von Projekt-Websites

Gefördert durch

BUNDESKANZLERAMT  ÖSTERREICH



Inhalt

- Seite 4 Vorwort Bundeskanzleramt, DI Manfred Bruckmoser
- Seite 5 Einleitung „Mobilität im ländlichen Raum“, Karl G. Becker, DI Karl Reiner
- Seite 7 Mobilität im ländlichen Raum – Trends und Innovationen, Dipl.-Geogr. Frank Hunsicker
- Seite 10 Strategien für den öffentlichen Verkehr in Niederösterreich, Univ.-Prof. Dr. Friedrich Zibuschka
- Seite 12 **ERFOLGREICHE BEISPIELE FÜR EINE NACHHALTIGERE MOBILITÄT**
- Seite 12 Mobilitätszentralen
- Seite 15 Die Rolle der Verkehrsverbünde für eine nachhaltige Mobilität, DI Andrea Stütz
- Seite 16 Flexible, energieeffiziente ÖV-Angebote
Micro-ÖV Systeme im Burgenland: „die Gmoabusse“
Die Zukunft der Muraltalbahnen zwischen Biosphäre und Energiemodellregion!
- Seite 19 Die Rolle der Elektromobilität für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum
eMORAIL – Integrated eMobility Service for Public Transport
E-Mobil Pilotregion Bucklige Welt (NÖ)
E-CAR Eisenkappel-Vellach
- Seite 22 Förderung des Radverkehrs
Radlstadt Baden
- Seite 23 Zusammenfassung der Tagung
- Seite 26 Auflistung weiterer Beispiele
- Seite 28 Quellenverzeichnis

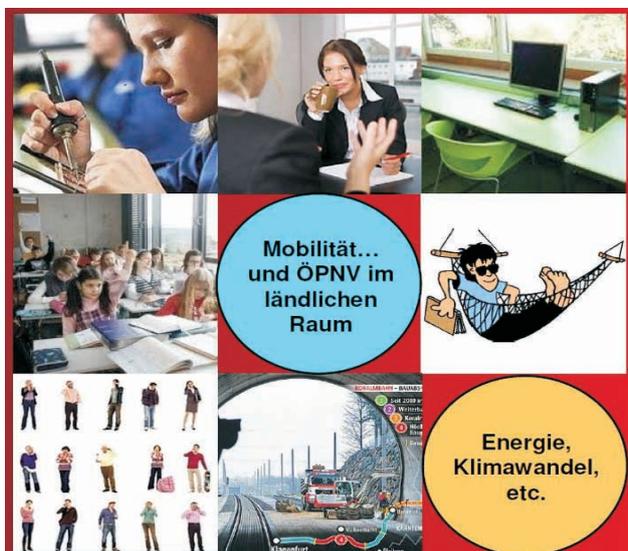
Vorwort

DI Manfred Bruckmoser

Die Koordination von Raumordnung und Regionalpolitik in Österreich ist eine Aufgabe des Bundeskanzleramtes. Im Rahmen dieser Funktion greift das Bundeskanzleramt regionalpolitisch relevante Themen auf und setzt Impulse. Gemeint sind damit Aktivitäten, die darauf abzielen, Innovationen in Regionen zu ermöglichen / zu erleichtern. Der Informations- und Know-how-Transfer sowie das Vernetzen von relevanten AkteurInnen und Institutionen – wie der Mobilitätszentralen in Österreich bei der Veranstaltung zum Thema „Mobilität im Ländlichen Raum“ – spielen dabei eine wichtige Rolle. Mit dieser Form des „Von- und Miteinander Lernens“ unterstützt das Bundeskanzleramt die Weiterentwicklung von Regionen.

Zur Bedeutung des Themas „Mobilität im ländlichen Raum“:

Die politische Bedeutung der Mobilität kommt im Österreichischen Raumentwicklungskonzept (ÖREK 2011) v.a. bei den strategischen Säulen „Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit“ und „Klima-



wandel, Anpassung und Ressourceneffizienz“ zum Ausdruck. Mobilität ist ein äußerst wichtiges und zukunftsweisendes Thema. Die Mobilitätspolitik ist eng verknüpft mit anderen politischen Themen wie Bildung und Soziales, Jugend, Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Umwelt und Energie, Landwirtschaft, Verkehr und Raumentwicklung. Sie steht im Zentrum der aktuellen Herausforderungen: zunehmende Globalisierung, Regionen- und Standortwettbewerb, mehr Wettbewerbsfähigkeit, demografischer Wandel, Klimaveränderungen, steigender Verkehr, nachhaltige Energienutzung. Eine effiziente Mobilitätsplanung und die Arbeiten der Mobilitätszentralen können einen umfangreichen Beitrag zur Bewältigung der anstehenden Probleme leisten. Zudem besteht ein großes Potential an mobilitätspolitischen Lösungen, das es zu nutzen gilt.

Gewinner einer effizienten Mobilitätsplanung sind die Menschen in den jeweiligen Regionen. Nutznießer sind insbesondere SchülerInnen in den Schulklassen, Schulstandorte, Schulentwicklung, Bildungs- und Ausbildungsplätze, Frauen im Beruf, Arbeitskräfte in der Wirtschaft und deren Wettbewerbsfähigkeit. Eine zukunftsorientierte Mobilitätspolitik erhöht die Lebensqualität im ländlichen Raum. Mobilitätsprojekte mit Vorbildfunktion für die Zukunft befassen sich z.B. mit e-Mobilität wie e-Bikes, e-Carsharing; innovativen öffentlichen Personennahverkehrskonzepten, Jugend-Disco-Bussen, Nebenbahnen, Nah- und Gesundheitsversorgung. Besonders illustriert wird das durch die ausgewählten Beispiele dieser Broschüre.

Eine spannende und anregende Lektüre wünscht Ihnen

DI Manfred Bruckmoser
Bundeskanzleramt

Einleitung zum Thema Mobilität im ländlichen Raum

Karl G. Becker, DI Karl Reiner



Ein gutes Mobilitätsangebot ist notwendig, um Erreichbarkeit von Arbeitszentren und Dienstleistungen sowie Freizeiteinrichtungen zu ermöglichen. Die Voraussetzung dafür, dass diese Mobilität auch nachhaltig ist, ist die Existenz eines Grundangebots für den Öffentlichen Verkehr und für einen attraktiven Geh- und Radverkehr, sowie ausreichende intermodale Schnittstellen.

Ein – flexibles – an den Bedürfnissen der Kunden (Bevölkerung, Pendler, Schüler, Gäste, etc.) orientiertes Mobilitätsangebot gewinnt dabei immer mehr an Bedeutung.

Die Sicherung der Erreichbarkeit wird insbesondere im ländlichen Raum ohne eigenes Auto immer schwieriger. Erledigungsfahrten wie z.B. zum Einkauf, zum Arzt, zur Schule oder zum Sport können für viele Menschen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen, eine erhebliche Schwierigkeit im Alltag darstellen. Mobilität ist wichtiger Teil unseres Lebens! Besonders betroffen sind in ländlichen Regionen vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Personen, die meist auf Mitfahrangelegenheiten angewiesen sind, um ihre Wege und Termine wahrzunehmen. Viele kurze Autofahrten sind daher Begleitfahrten, welche ein höheres Verkehrsaufkommen und eine weitere Belastung der Umwelt verursachen. Durch die aktuellen demographischen Prognosen ist mit einer Verstärkung der Problematik zu rechnen.

Öffentliche Verkehrssysteme sichern auf dem Land hauptsächlich, dass das allernächste regionale Zentrum während der relevanten Schul- und Arbeitszeiten gut angebunden ist. Der regelmäßige Linienverkehr kann dort nicht gewährleistet werden, weil aufgrund des mangelnden Aufkommens die Wirtschaftlichkeit an

ihre Grenzen stößt. Deswegen fehlen generell die Beförderungsangebote für eine flexible Nahversorgung oder sind im Falle des Taxis zu teuer. Für ältere sowie für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ist diese Fragestellung im ländlichen Raum wesentlich komplexer.

Rund 50% der Bevölkerung verfügen nicht (ständig) über ein Auto was zu einer starken Nachfrage nach flexibleren und selbstbestimmten Mobilitätsangeboten führt. Zahlreiche Gemeinden und Regionen sind schon seit Jahren mit diesem Thema beschäftigt und entwickeln pilothafte Mobilitätsangebote, die den unterschiedlichen Ansprüchen der Zielgruppen gerecht werden können. Ziel ist dabei u.a. die Nahversorgung im Ort zu stärken, indem günstige Fahrtmöglichkeiten beispielsweise den Einkauf im Ort ganz wesentlich erleichtern. Auch sollen durch die Bündelung und Flexibilisierung von Mobilitätsangeboten Begleitfahrten reduziert werden, was neben dem Umweltaspekt auch Geld- und Zeitsparen hilft. Für Gemeinden sollen Kosten für Parkplätze und sonstige Folgekosten des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Natürlich profitiert auch die Umwelt von der reduzierten Fahrzeugnutzung und die Vermeidung des CO² Ausstoßes. Zuletzt kann die Entwicklung kommunaler Mobilitätsangebote zur Schaffung von Arbeitsplätzen führen, die den Zusammenhalt im Ort stärken.

Im Rahmen der Tagung wurden alle diese Fragen in unterschiedlichen Kontexten aufgegriffen und eine Reihe von Beispielen und Ansätze präsentiert, die den Weg in Richtung einer zukunftsfähigen und den Bedürfnissen angepassten Mobilität aufzeigen.

Einige dieser Beispiele setzen auf den Ausbau eines kleinräumigeren Mobilitätsangebots. Mehrere Ge-

meinden haben in diesem Sinne Lösungen wie die so genannten Bürgerbusse umgesetzt, die genau an die Bedürfnisse der NutzerInnen angepasst sind und ausschließlich bedarfsorientiert verkehren. Auch die Rolle der Verkehrsverbünde und Landesstellen mit planerischen Aufgaben bei der Konzipierung von Mikro-ÖV-Systemen konnte dargestellt werden.

Andere Projekte versuchen durch Mobilitätsmanagement neue Kooperationen zu initiieren und Maßnahmen zu entwickeln, die eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität fördern. In mehreren Bundesländern wurden zu diesem Zwecke auch Mobilitätszentralen aufgebaut oder Mobilitätsbeauftragte in Gemeinden und Betrieben installiert. Beispiele und genaue Erklärungen über ihre Funktionen und Aufgaben sind in dieser Tagungsbroschüre genau aufgeführt.

Auch die Rolle der Elektromobilität konnte für ländliche Regionen klar dargestellt werden. Diese wird in den kommenden Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnen und einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Auch Elektroautos sowie E-Bikes und andere E-Fahrzeuge sind schon im Einsatz und stehen als Vorzeigeprojekte für eine neue Mobilitätsangebote.

Nicht zu vergessen bei Mobilitätslösungen ist der wichtige Faktor Finanzierung. Dazu konnten mehrere Förderungsmöglichkeiten bei der Tagung gezeigt werden. Ohne Förderprogramme wie die Klima- und Energiefonds für die Grundlagenarbeit, Implementierung und Erweiterung von Mikro-ÖV-Systeme oder die klima:aktiv Initiative des Lebensministeriums für die Einsparung von CO²-Emissionen beim Fahrzeugkauf, hätten viele Projekte nicht auf die Beine gestellt werden können.



Karl G. Becker
Regionalmanagement Österreich



Diese Tagung wurde von Netzwerk Land und dem Regionalmanagement Österreich organisiert.

Die Präsentationen zu den Referaten und Fotos zur Tagung stehen zum Download bereit.

Alle Downloads unter:

<http://www.netzwerk-land.at/leader/veranstaltungen/tagung-mobilitaet-im-laendlichen-raum>

Kontakt:

karl.becker@rm-austria.at

reiner@oear.at



Karl Reiner
Netzwerk Land

Mobilität im ländlichen Raum – Trends und Innovationen

Dipl.-Geogr. Frank Hunsicker
(InnoZ, Berlin)



Viele ländlich geprägte Regionen in Deutschland sehen sich bereits heute mit den Auswirkungen einer alternden und schrumpfenden Bevölkerung konfrontiert. Durch Konzentrationen in Verwaltung, Einzelhandels- und Dienstleistungssektor werden räumliche Strukturen zunehmend verkehrsaufwändiger. Im Bereich der Schülerbeförderung führen abnehmende Nutzerzahlen zu geringeren Ausgleichszahlungen. Die sinkende finanzielle Ausstattung führt wiederum häufig zu Einschränkungen des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ein zeitlich und räumlich gebündelter ÖPNV verliert damit für die Nutzer stetig an Attraktivität, klassischer Linienverkehr an

Effizienz. Während in Ballungsräumen, besonders bei jungen Nutzergruppen, die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln steigt, fehlen in ländlichen Räumen entsprechend attraktive Angebote. Der Trend zur Automobilisierung ist ungebrochen.

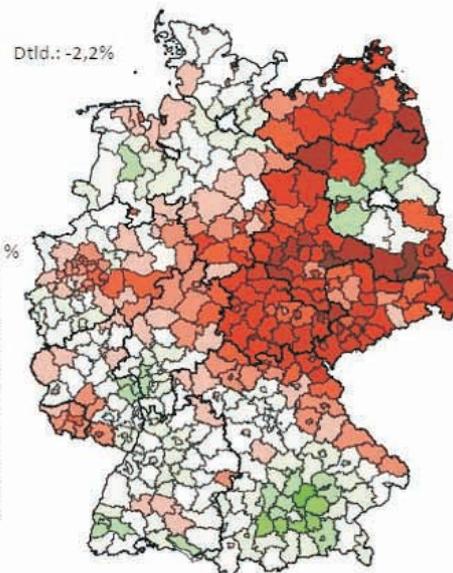
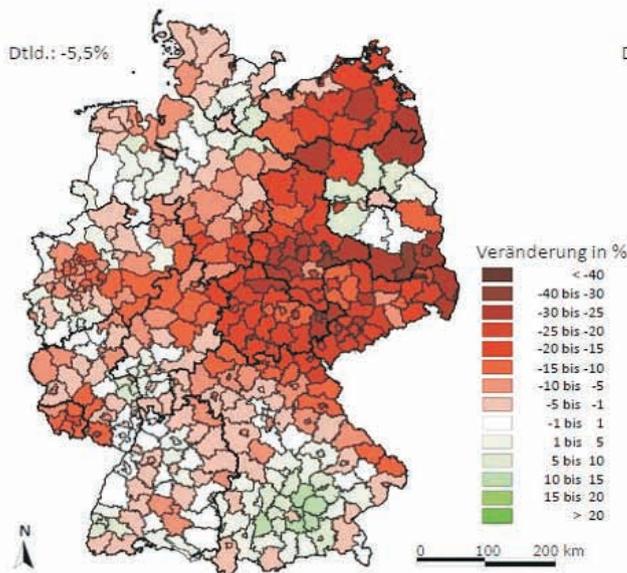
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen steht der öffentliche Verkehr in einem schwierigen Spannungsfeld: Es werden Forderungen nach quantitativer und qualitativer Verbesserung des Angebots formuliert, denn nur mit einem attraktiven Angebot können Kunden gehalten und Neukunden gewonnen werden. Gleichzeitig besteht das Gebot, preisgünstige Mobilität als

Bevölkerungsentwicklung 2009-2030 in der regionalen Verteilung. Wachsen und Schrumpfen findet gleichzeitig statt.



Zuwanderungssaldo von 100.000 Personen p.a.

Zuwanderungssaldo von 200.000 Personen p.a.



Quelle: InnoZ 2011 auf Basis BBSR 2008, eig. Berechnung 2011

Daseinsvorsorge anzubieten. Dabei wird vielfach der Anspruch auf einen flexiblen öffentlichen Verkehr, dessen Betrieb sich konsequent an der Nachfrage orientiert, formuliert. Dass diese Orientierung an der Nachfrage angesichts der oben beschriebenen Trends ohne verhaltensändernde Maßnahmen jedoch ein anhaltendes Zurückschrauben des Angebots bedeuten würde, wird dabei leicht übersehen. Es genügt deshalb nicht, auf einen variantenreichen Fuhrpark zurückgreifen zu können und Bedarfslinienverkehre wie Anruf-Linien-Taxis oder Rufbusse einzurichten. Es müssen vielmehr zusätzlich neue, attraktive Mobilitätskonzepte erdacht sowie effektive und zielgruppengerechte Maßnahmen zur Kundenbindung und Kundeneugewinnung geplant und umgesetzt werden. Dabei müssen auch bestehende Finanzierungsinstrumente in Frage gestellt werden – umso mehr, als der Umfang der klassischen ÖPNV-Finanzierung in Zeiten verschuldeter öffentlicher Haushalte mehr denn je in Frage steht.

Angesichts dieser Entwicklungen ist die Zielrichtung klar: Das Konkurrenzangebot zum Pkw muss individueller, kleinteiliger und spontan verfügbar werden. Mit unterschiedlichen Ansätzen im Bereich flexibler Bedienformen wurde in den letzten beiden Jahrzehnten vielerorts versucht, die notwendige Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum zu realisieren. Oftmals lassen sich diese Verkehre jedoch nur als Zusatzgeschäft betreiben bzw. wurden als Substitut für Linienverkehre genutzt, um Kosten zu sparen. Allein auf diese Weise wurde der ÖPNV in der Fläche nicht attraktiver; neue, wahlfreie Kunden konnten kaum gewonnen werden. Die Gestaltung eines attraktiven Mobilitätssystems muss jedoch ganzheitlich aufgefasst und offensiv angegangen werden. Die klassische Einteilung in konkurrierende Verkehrssysteme geht dabei in der Fläche – schon mangels Masse – in einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz auf.

Wichtig ist zudem, dass es „den“ ländlichen Raum nicht gibt. Die jeweiligen Regionen unterscheiden sich hinsichtlich Bevölkerungsdichte, Wirtschaftsstruktur, Nähe zu den nächsten Zentren, Verkehrsanbindung, touristischer und naherholungsrelevanter Attraktivität etc. Dadurch ergeben sich Unterschiede bei der

Skalierung der im Folgenden näher erläuterten Ideen sowie bei den Rollen, die den einzelnen Akteuren zuteil werden. Letztlich sollten für jede Beispielregion die spezifischen Eigenheiten berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind alle Verkehrsmittel verstärkt von Kostensteigerungen betroffen. Die Ausgaben für Benzin werden auch in Zukunft steigen, ebenso die Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs. Neben einkommensschwachen Personen sind im ländlichen Raum v.a. Pendler betroffen, die jeden Tag teils weite Strecken zurücklegen müssen. Als Alternative bleibt manchen entweder wegzuziehen oder die tägliche Mobilität anders zu organisieren.

Genauso wie in eher städtischen Kontexten bereits seit Jahren Modellversuche mit vernetzter, spontaner Mobilität in Kombination verschiedener Verkehrsmittel stattfinden, sollten sie auch in dünnbesiedelten ländlichen Räumen intermodale Konzepte in die Tat umgesetzt werden. Angesprochen werden können somit jene Bewohner auf dem Land, die keinen Pkw bzw. keinen Zweitwagen zur Verfügung haben oder die bewusst auf alternative Fahrmöglichkeiten setzen, da sie im Idealzustand sehr einfach und ohne eigenen logistischen Aufwand zu nutzen sind. Neben Linien- und Rufbussen oder Sammeltaxen werden in einen virtuellen Pool auch Fahrofferten von Gewerbetreibenden, Kurierdiensten und Privatleuten einbezogen.

Für die Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen kann die ständige Weiterentwicklung durchgängiger Mobilitäts-Informationssysteme eine erhebliche Erleichterung darstellen. Mittels intermodaler und personalisierter Mobilitäts-Apps können Nutzer dieser Informationssysteme einen einfachen Zugang zu Informationen aller Verkehrsmittel finden, buchen und zukünftig auch abrechnen. Verkehrsträger können dank einfachen Check-in-/Check-out-Systemen spontan genutzt werden und die Bezahlvorgänge laufen dann im Hintergrund und werden am Monatsende berechnet. Ein weiterer Schritt erlaubt den Kunden mit „One touch Mobility“-Lösungen alle Verkehrsmittel zu einer Dienstleistung zu verbinden. Somit rückt der Nutzen der Verkehrsmittel und nicht deren Eigentum in den Vordergrund.

Alle diese technologischen Möglichkeiten zur Optimierung des Gesamtsystems Mobilität haben sich in den letzten Jahren rasant entwickelt (u.a. Antriebe, Systeme für Information, Disposition, Buchung, Abrechnung, Nachbetreuung und Personalisierung) und werden in der Zukunft immer größere Bedeutung haben. Allerdings sollte jedes Angebot – gerade auch in ländlichen Räumen – grundsätzlich barrierefrei sein. Da nicht jeder Bürger über ein Smartphone verfügt und viele v.a. ältere Menschen in der Regel den Umgang mit den neuen Medien scheuen, müssen außerdem auch andere Möglichkeiten der Teilhabe am System geschaffen werden (z.B. Anmeldung via Festnetztelefon oder persönlich in Dorfläden etc.).

Aktuelle Ansätze zur Elektromobilität können mit in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen werden.

Die Umsetzbarkeit von Projekten, in denen die Erzeugung von CO²-frei generierter Energie mit deren orts-nahen Verbrauch bzw. Speicherung verbindet, ist heutzutage gewährleistet. Beispiele davon sind lokale Smart-Grids, Reichweitenverlängerer auf Brennstoffzellenbasis (Erzeugung von Wasserstoff mittels Elektrolyse direkt am Windrad) oder die Einbeziehung örtlicher Stadtwerke und Energieerzeuger. Die Kombination von regenerativen Energie- mit Mobilitätssystemen kann einen bedeutenden Beitrag zur Raumentwicklung leisten, u.a. durch die Verknüpfung regionaler Energiefonds und Investoren oder Investorengelder mit (Elektro-) Mobilitätskonzepten vor Ort. Ein ideales Feld für die Anwendung solcher Lösungen ist das ländlich geprägte Umfeld von kleineren Städten mit eigenen Stadtwerken.

Eine Gleichsetzung von Mobilität und Verkehr greift grundsätzlich zu kurz. Mobilität ist wichtiger Bestandteil sowohl der Alltagsorganisation als auch der Biographie von Personen. Zudem unterscheidet sich die Anzahl von Wegen pro Tag und Person grundsätzlich nicht zwischen großen Städten und ländlichen Räumen. Die Gestaltung eines durchdachten Mobilitätskonzeptes kann sich entsprechend nicht allein auf die Frage konzentrieren, wie Personen von A nach B gelangen. Somit ist die Sicherung von Mobilität auch nicht alleinige Angelegenheit von Verkehrsunter-

nehmen, sondern sollte eine breite Basis lokaler Akteure einbeziehen. Beispielsweise können über die Einbeziehung lokaler Unternehmen und Banken regionale Wirtschaftskreisläufe gestärkt und somit im besten Fall weitere Fortzüge v.a. junger Menschen und potenzieller Eltern aus der Region verhindert werden.

Das InnoZ erforscht nicht nur seit Jahren intermodale Mobilitätskonzepte und die zunehmende Vernetzung von Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektor, sondern setzt innovative Ideen im Rahmen von Projekten und Demonstratoren in die Tat um.

Kontakt:
Dipl.-Geogr. Frank Hunsicker
Innovationszentrum für Mobilität und
gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)
Torgauer Straße 12-15
D-10829 Berlin
Tel. +49 (030) 23 88 84 - 103
frank.hunsicker@innoz.de
www.innoz.de

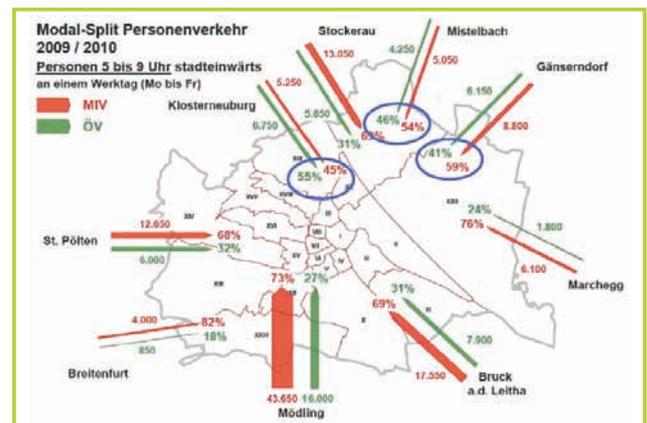
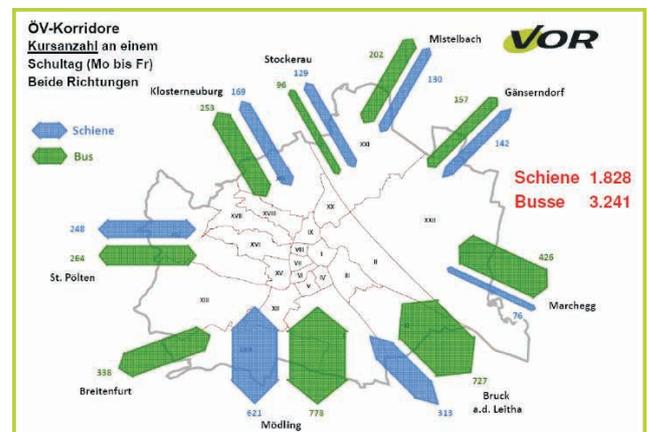
nur schwer realisierbar. In diesen Räumen bieten sich Anruf-Sammel-Taxis und – in zunehmenden Ausmaß – Gemeindebusse als praktikable Alternative für die Flächenbedienung an.

Stadt-Umland- Verkehrsbeziehungen Niederösterreich - Wien

An den Stadtgrenzen zu Wien werden im Abstand von etwa 15 Jahren umfassende Kordonenerhebungen durchgeführt. Daraus ergibt sich, dass knapp 500.000 Personen derzeit an einem Werktag die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts queren, davon rund 110.000 mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Im Arbeitspendelverkehr ist die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs am höchsten: **Rund 32 Prozent dieser Wege werden öffentlich zurückgelegt.** Dieser Anteil konnte – trotz des in Summe steigenden Verkehrsaufkommens – in den letzten 15 Jahren durch massive Qualitäts- und Angebotsverbesserungen in der Ostregion auch gleich gehalten werden. Weitere Zunahmen des Öffentlichen Verkehrs werden durch die zukünftigen Netzausbauten im Bereich des hochrangigen Schienennetzes erwartet.

Vor allem auf der Westbahnstrecke, der Ostbahn sowie auch auf dem Marchegger Ast ist das Potenzial noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Auf der Südbahnstrecke hingegen werden Kapazitätsausweitungen erst nach Ausbau der Pottendorfer Linie realisiert werden können.



Kontakt:
 Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.
 Friedrich Zibuschka
 Amt der NÖ Landesregierung
 Gruppe Raumordnung, Umwelt
 und Verkehr
 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
 E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
 www.noel.gv.at

Erfolgreiche Beispiele und Ansätze für eine nachhaltigere Mobilität im ländlichen Raum

Die Tagung „Mobilität im ländlichen Raum“ hat dazu beigetragen Bewusstsein zu schaffen über die Notwendigkeit der Zusammenarbeit angesichts aktueller Trends und Herausforderungen wie z.B. die aktuelle demografische Entwicklung, eine zukünftige Ressourcenknappheit, die Globalisierung oder der Klimawandel. Auch konnte im Rahmen der Veranstaltung wertvolles Wissen und Erfahrungen vermittelt werden über die neue, an Bedürfnissen der Bevölkerung und lokalen Wirtschaft orientierte Mobilität.

Zur Vermittlung eines Überblicks der jetzigen Situation in Österreich und in den ausgewählten Regionen soll nachstehend eine Beschreibung¹ von konkreten erfolgreichen Beispielen erfolgen. Diese zeigen anhand ihrer unterschiedlichen Gestaltung und Charakteristiken einen zukunftsweisenden Weg in die Mobilität von Morgen.

¹ Die zusammengestellten Informationen basieren im Wesentlichen auf den Präsentationen der ReferentInnen und auf Recherchen von Netzwerk Land.

Mobilitätszentralen

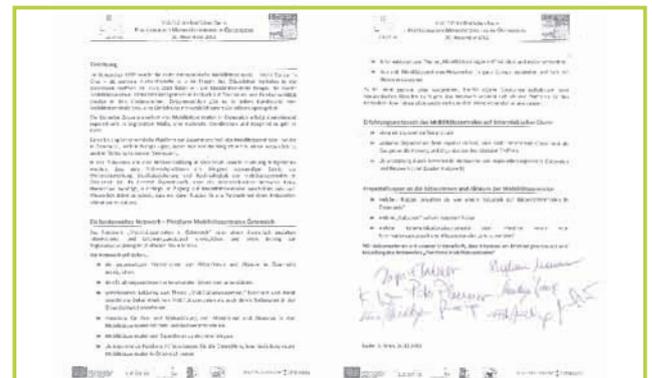
Mobilitätszentralen sind Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um das Thema Mobilität anbieten und gleichzeitig eine wichtige Schnittstelle zwischen Kunden, Verkehrsbetreibern und Politik darstellen. Ihre Aufgabe ist es, umweltfreundlichen Verkehr und Tourismus in einer Region sowie grenzüberschreitend zu koordinieren und zu fördern. Zusätzlich erfüllen sie aber auch organisatorische, koordinative und verkehrsplanerische Aufgaben. Je nach Region werden unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt.

Diese reichen von einer stärkeren Vernetzung von Individual- und öffentlichem Verkehr in Großstadtnähe, über die Attraktivierung des ländlichen Raumes durch

eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, bis hin zur Fokussierung auf touristisches Mobilitätsmanagement.

Eine Mobilitätszentrale dient dabei für eine breite Zielgruppe als Anlaufstelle zu Themen des Öffentlichen Verkehrs – für Einzelpersonen, Kindergarten- und Schulgruppen, Seniorenverbände, Betriebe, Institutionen oder Verkehrsunternehmen.

Eine Mobilitätszentrale ist immer auch eine Ergänzung der Dienstleistungskette der Verkehrsverbünde im ländlichen Raum, werden doch viele Services der Verbünde von den regional agierenden Mobilitätszentralen getragen und vor Ort umgesetzt.



Serviceleistungen:

- Auskünfte zu Tarif und Fahrplan
- Fahrscheinverkauf
- Informationsmaterial zum öffentlichen Verkehr und zu umweltfreundlicher Mobilität
- Fahrradverleih
- Reiseplanung und -beratung
- Mobilitätsberatung und -management für Pendler, Tourismusunternehmen, Veranstalter und Gemeinden
- Beschwerdemanagement

Mobilitätszentralen in Österreich:

Im September 1997 wurde die erste österreichische Mobilitätszentrale – Mobil Zentral in Graz – als Auskunftsstelle zu allen Fragen des Öffentlichen Verkehrs in der Steiermark eröffnet. Die zweite Zentrale folgte im März 2001 im Pongau, Salzburg.

Mittlerweile sind Dienstleistungszentren dieser Art in allen Bundesländern zu finden. Nachstehend sind tabellarisch alle bekannten Mobilitätszentralen aufgeführt, geordnet nach Bundesländern:

Bundesland	Bezeichnung
Niederösterreich	Mobilitätszentrale Mostviertel-Süd; MZ NÖ-Mitte; MZ Waldviertel; MZ Weinviertel
Burgenland	b.mobil - Mobilitätszentrale Burgenland
Oberösterreich	MobiTipps (Gmunden, Perg, Steyr)
Steiermark	Mobil Zentral; Xeismobil Rufbusse; MZ Bad Radkersburg und Umgebung, MZ Mureck; MZ lebensARTregion Straden; MZ Knittelfeld; MZ Klöch; MZ Lieboch; MZ Knittelfeld
Kärnten	Mobilbüro Hermagor; Mobilitätsbüro Südkärnten
Salzburg	mobilito – die Mobilitätszentrale in Salzburg
Tirol	Volders mobil; MZ Oberhofen
Vorarlberg	Vorarlberg Mobil; Am Kumma Mobil; Plan-B Mobil; Mobilitätsbüro Feldkirch-Oberes Rheintal

**Kooperation:**

Die Mobilitätszentralen kooperieren oft untereinander und sind des Weiteren großteils mit Verkehrsgesellschaften, Gemeinden und Tourismusbüros vernetzt, die ebenfalls Auskunft über Fahrpläne, Mobilitätsformen, etc. geben. Für die tägliche Arbeit der Mobilitätszentralen ist zwar primär die lokale und regionale Kooperation notwendig, doch scheint eine bundesweite Zusammenarbeit bei der Entwicklung gemeinschaftlicher Strategien (z.B. einheitliches Logo) von zentraler Bedeutung zu sein.

Finanzierung:

Die Finanzierung von Mobilitätszentralen ist unterschiedlich, doch es erfolgt in den meisten Fällen eine Kostenaufteilung zwischen den beteiligten Partnern, d.h. Stadt, Land, Bund, aber auch Verkehrsgesellschaften. Des Weiteren besteht die Möglichkeit zur Nutzung von Förderprogrammen, wie etwa mittels EU-Kofinanzierung. Im Anschluss wird eine kurze Auswahl von modellhaften Mobilitätszentralen vorgestellt mit besonderer Berücksichtigung ihrer Struktur, Ziele, Aufgaben, und Erfolgsfaktoren.

Gründung einer Plattform der Mobilitätszentralen Österreichs:

Am 26. November fand im Rahmen der Tagung „Mobilität im ländlichen Raum“ die Gründung des ersten öster-

reichweiten Netzwerks der Mobilitätszentralen statt. Nach einer langjährigen Entwicklung existieren zurzeit solche Einrichtungen mit vergleichbaren Dienstleistungsangeboten in jedem Bundesland. Trotzdem konnte bisher die Zusammenarbeit überwiegend nur in begrenztem Maße und im regionalen Kontext erfolgen.

Die Gründung dieser Plattform stellt einen notwendigen Schritt zur Weiterentwicklung, Qualitätssicherung und Nachhaltigkeit der Mobilitätszentralen in Österreich dar. Gefördert und unterstützt werden hierbei u.a. der Erfahrungsaustausch untereinander, die Aus- und Weiterbildung von AkteurlInnen in den Mobilitätszentralen, die Bündelung von Informationen zum Thema „Mobilitätsmanagement“ sowie gemeinsames Lobbying zum Thema „Mobilitätsmanagement“, um damit sowohl die Bekanntheit von Mobilitätszentralen als auch deren Stellenwert in der Öffentlichkeit hervorzuheben.

Es ist geplant, dass diese schlanke Organisation (kein eigener Verein) ein bis zwei Treffen pro Jahr organisiert. Dafür übernimmt eine der Mobilitätszentralen jedes Mal die Rolle des Gastgebers und bereitet den



Austausch vor. Die Plattform setzt sich zurzeit aus den folgenden Mobilitätszentralen zusammen: MZ b-mobil (B), MZ Waldviertel (NÖ), MZ NÖ-Mitte (NÖ), MZ Weinviertel (NÖ), MZ Mostviertel (NÖ), MZ Mobil Zentral Graz (STMK), Mobilitätsbüro Südkärnten (KTN) und MZ Mobilto Pongau (S).

Zukünftig wird sie durch bestehende Netzwerke wie Regionalmanagement Österreich und das Netzwerk Land (Leader-Netzwerk) unterstützt. Das nächste Arbeitstreffen des Netzwerks wurde schon für das kommende Frühjahr im Pongau festgelegt.



Von links nach rechts: Karin Schildberger (MZ-Mostviertel), Philip Gunzer (Mobilitätsbüro Südkärnten), Alexander Stiasny, Ingrid Briesner (MobilZentral, Graz), Peter Plaimer (LAG Unterkärnten), Stephan Maurer (Mobilto, Salzburg), Martina Jauck (b-mobil, Burgenland), Karl Reiner (Netzwerk Land) und Karl G. Becker (Regionalmanagement Österreich).

Die Rolle der Verkehrsverbünde für eine nachhaltige Mobilität

Als erster Verkehrsverbund Österreichs vereint der VOR seit 1984 Schienenverkehrs- und Busverkehrsunternehmen zu einer Tarifgemeinschaft für rund 2,7 Mio. Einwohner. Auf einer Fläche von 8.841 km² verkehren in der Ostregion rund 900 Linien, die ca. 11.500 Haltestellen in Wien, Niederösterreich und Burgenland bedienen. Jährlich nützen über 900 Mio. Fahrgäste die vielfältigen „Öffi“-Angebote auf einer Linienlänge von 8.362 km.

Als Schnittstelle zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und Politik ist der VOR ein serviceorientiertes Unternehmen, welches allen Anspruchsgruppen die bestmögliche Unterstützung bei ihren Bedürfnissen bereitstellt. Dabei dreht es sich seit geraumer Zeit nicht mehr rein um die Organisation des öffentlichen Verkehrs. Umfassende und intermodale Mobilität sowie effiziente und umweltverträgliche Planung des Verkehrs sind zentrale Anliegen und Aufgaben der VOR GmbH.

Einfach gesagt können die Aufgaben der Gesellschaft unter vier Begriffen zusammengefasst werden:

- **Unterstützen:** Wir unterstützen Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Gesellschafter und Politik bei der Planung und Erbringung von Verkehrsangeboten und -services.



- **Verbinden:** Wir verbinden die Verkehrsunternehmen und -teilnehmer in einem System, um so kostengünstige und effiziente Mobilität für die Bevölkerung zu gewährleisten.

- **Informieren:** Wir informieren Menschen und Medien über Verkehrsangebote und -services und ermöglichen so eine individuell optimale Gestaltung von Mobilität.

- **Bewegen:** Wir bewegen einerseits, indem wir konkrete Verkehrsleistungen von Unternehmen bestellen und finanzieren, und andererseits, indem wir kompetent und engagiert neue Konzepte und Modelle für nachhaltige, benutzer- und umweltfreundliche Verkehrsangebote von morgen planen und entwickeln.

Von der Geschäftsführung bis zum Ferialpraktikanten sind alle in der VOR GmbH tätigen Personen stets bemüht, die Anliegen und Wünsche der verschiedenen Anspruchsgruppen umgehend, freundlich und kompetent zu erfüllen. Serviceorientierung steht für uns an oberster Stelle, um für die Menschen in der Ostregion einen wertvollen Beitrag zu leisten und dazu beizutragen, dass alle in unserem Verkehrsverbund einfach besser unterwegs sind. Der VOR ist auch über die Ostregion hinaus als Impulsgeber und Ansprechpartner für intelligente Mobilität bekannt.

Kontakt:
Verkehrsverbund Ost-Region
(VOR) GmbH
DI Andrea Stütz
 Planung, Bereichsleitung
 Tel. +43 (1) 95 555 3111
 andrea.stuetz@vor.at

Flexible, energieeffiziente ÖV-Angebote

Micro-ÖV Systeme im Burgenland: „die Gmoabusse“

Eigene öffentliche Verkehrsmittel für kleine Gemeinden unter 10.000 EinwohnerInnen sind nicht machbar und unwirtschaftlich. So lautet ein weit verbreitetes Vorurteil. Verschiedene Mikro-ÖV Projekte im Burgenland wie die Gmoa- bzw. Dorfbusse, das City-Taxi oder das Seniorentaxi beweisen das Gegenteil.

In dem Fall der „GmoaBusse“ bieten die Gemeinden Purbach, Breitenbrunn und Mörbisch im Burgenland ganzjährig eine umweltfreundliche und sichere Alternative zum Auto. Besonders ältere Menschen, Jugendliche und Kinder nutzen die flexiblen Rufbussysteme, aber auch die Gäste der Region Neusiedler See profitieren von ihnen, denn die Busse fahren während der Sommersaison zu Seebädern und Campingplätzen.

Das Verkehrsaufkommen in den Gemeinden wird merkbar reduziert und Emissionen werden eingespart. Die GmoaBusse sind aber nicht nur ein ökologisches, sondern auch ein ökonomisches und soziales Nachhaltigkeitsprojekt. Sie sind gut für die Umwelt, schaffen Arbeitsplätze in der Gemeinde, stärken die lokale Nah-



versorgung und beleben soziale Kontakte, vor allem unter den älteren GemeindebürgerInnen.

Die Busse verkehren ohne fixe Fahrpläne und Haltestellen. Ortsansässiges Personal holt die Fahrgäste nach telefonischer Voranmeldung zuhause ab und fährt sie an ihr Ziel. Kurze Anmeldezeiten von nur zehn Minuten sind besonders kundInnenfreundlich.

Die signalgelben Busse – Fahrzeuge, Infomaterial und Fahrscheine präsentieren sich in einheitlichem Design – wurden im April 2006 von eigens gegründeten lokalen Vereinen in Betrieb genommen. Die Gemeindebusse sind auch Zubringer zu Bahnhöfen und Bushaltestellen und somit ein wichtiger Teil des öffentlichen Verkehrsangebotes.

Kontakt:
DI Roman Michalek
Mobilitätszentrale Burgenland
 Domplatz 26
 A 7000 Eisenstadt
 Tel. +43 2682 21070
 E-Mail: office@b-mobil.info
<http://www.b-mobil.info/>

Die Zukunft der Murtalbahn zwischen Biosphäre und Energiemodellregion!

Die kommende Energiemodellregion Murau und der Biosphärenpark Lungau wollen europäische Modellregion für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum werden. Ein interregionales Leaderprojekt bildet den Start: Entwickelt wird eine Mobilitätsinfrastruktur durch die jedes Dorf stündlich öffentlich erreicht werden kann – das belebt die Region.

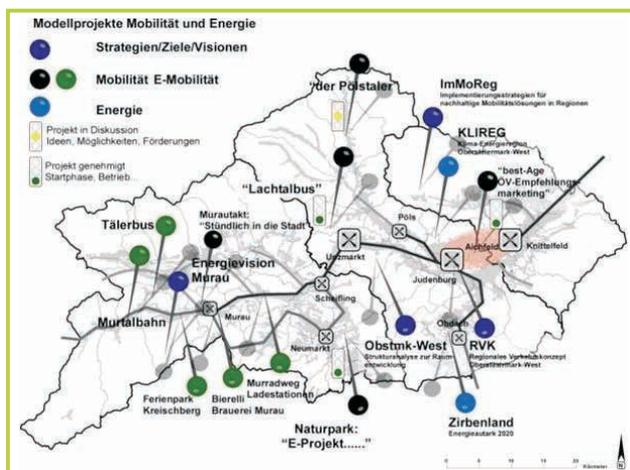
Ziel ist die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen für die Daseinsvorsorge in dünn besiedelten und vom demografischen Wandel geprägten ländlichen Räumen. Für die Regionen wird ein Netz innovativer und nachhaltiger smarter Mobilitätslösungen gebildet dessen Rückgrat die Murtalbahn bildet.

Die bestehende Infrastruktur, wie die in West-Ost Richtung verlaufende Murtalbahn von Mauterndorf über Tamsweg und Murau weiter nach Unzmarkt bietet eine ausgezeichnete Ausgangsbasis. Regionale Identität und Kooperation steigern lautet die Devise: Bewusstsein für eine Murtalbahn entwickeln, welche wesentliches Bindeglied im Öffentlichen Verkehr zwischen dem Lungau und Murau ist. Ziel ist es, die beiden ähnlichen Regionen stärker miteinander zu vernetzen und den interregionalen Austausch zu fördern. Das Netz von innovativen Mobilitätslösungen mit der Murtalbahn als Ost-West-Achse zum innerregionalen Austausch wird als positive Alternative zum Pkw-Verkehr wahrgenommen.



Eine besondere Perspektive stellt die Vernetzung der Seitentäler mit innovativen und nachhaltigen Mobilitätslösungen dar. So kann die sogenannte „Last-Mile“, die in den Regionen Murau und Lungau viel mehr die „Letzten zehn Meilen“ sind zur „grünen Meile“ werden. Dazu dienen beispielsweise organisierte E-Mobilität, Mobilitätsverknüpfungspunkte, Sammelverkehre, die „Eine-für-Alles Karte“, Servicestationen für Mobilität oder Fahrradverleihsysteme. Aufgebaut werden kann dafür auf ein bereits seit Jahrzehnten etabliertes Tälerbussystem.

Erreichbarkeit schafft wettbewerbsfähige Standorte: Mit dem Bewusstsein, dass in 30 Jahren von den 500 Millionen Europäern rund 100 Millionen am Land wohnen, gilt es jetzt die Weichen für die Infrastruktur der Zukunft, nämlich den alternativen Öffentlichen Verkehr zu stellen. Mit einer durch regionalen Ökostrom betriebenen Murtalbahn in einer wunderbaren Region können in Zeiten der Energiewende wesentliche Schritte zur Stabilisierung und Attraktivierung der Regionen Murau und Lungau gesetzt werden. „Vorreiter sein und bleiben“ ist Motto der Zusammenarbeit von Holzwelt Murau und dem Regionalverband Lungau.





Literaturtipps:

verkehrplus, mecca, AEA, TU Wien-IVV, ÖÖI (2011)
Implementierungs-Strategien smarterer Mobilitäts-
lösungen für das Mobilitätsmanagement in Regionen –
Ergebnisse der Projekte ImMoReg und ClimateMOBIL,
Leitfaden im Auftrag des Klima- und Energiefonds des
Bundes, Graz-Wien, Download unter
www.verkehrplus.at

Frewein M., E. Hocevar, „Vision Murtalbahnen: Fünf
Chancen auf dem Weg zum „perpetuumMURbile“;
erschienen in „Regionale Schienen“ Heft 2/2011, 26.
Jahrgang, Seite 8-10, Salzburg

Projektträger „Murtalbahnen“:

Holzwelt Murau

GF Harald Kraxner

Bundesstraße 13a

8850 Murau

Tel.: +43 (0)3532 20000-15

harald.kraxner@holzwelt.at

www.holzwelt.at

Regionalverband Lungau

Mag. Josef Fanninger

Markt 52

5570 Mauterndorf

Tel.: +43 (0)6472 7740

josef.fanninger@lungau.org

www.lungau.org

Fachliche Betreuung:

verkehrplus Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH,

Dr. Markus Frewein, Mag. Hannes Brandl,

Elisabethinergasse 27a, 8020 Graz

Tel.: +43(0)699 188 707 30 oder DW 33

markus.frewein@verkehrplus.at,

hannes.brandl@verkehrplus.at

www.verkehrplus.at

Kontakt EU-Regionalmanagement

Obersteiermark West:

Dr. Bibiane Puhl

Bundesstraße 66

8740 Zeltweg

Tel.: +43 (0)3577/758-320

office@euregionalmanagement.at

www.euregionalmanagement.at

Die Rolle der Elektromobilität für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum

eMORAIL – Integrated eMobility Service for Public Transport

Mit der Einführung eines elektrischen Straßenverkehrs ergeben sich aufgrund der technischen sowie infrastrukturellen Rahmenbedingungen von eFahrzeugen vielfältige neue Ansatzpunkte zur Entwicklung integrierter Verkehrslösungen. Es bietet sich die Chance, Elektromobilität in ein Gesamtverkehrskonzept einzubetten, mit individuellen Elektrofahrzeugen als gut vernetztem Teil von intermodalen Mobilitätsangeboten. Ein umfassendes Verständnis von Elektromobilität als Verknüpfung unterschiedlicher strombetriebener Fortbewegungsmittel ist Ausgangspunkt für zukunftsfähige Verkehrslösungen, die umweltfreundlich sind und entsprechende Impulse zur Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens setzen. Ziel des Forschungsprojektes ist die Konzeption einer innovativen, kostengünstigen und umweltschonenden Mobilitätslösung für PendlerInnen. Diese Lösung soll ein Verständnis von Elektrofahrzeugen als komplementäre Mobilitätsangebote in Kombination mit dem ÖV fördern und eine Alternative zum Besitz eines PKW bieten. PendlerInnen erhalten so die Möglichkeit, ihre Alltagsmobilität ohne eigenen PKW zu gestalten.

Im Projekt eMORAIL wird ein Geschäftsmodell erarbeitet, das NutzerInnen eine ÖBB-Fahrkarte in Verbindung mit einem eFahrzeug am Wohnort sowie einem intermodalen eCarsharing- und eBike- Angebot am Zielort zur Verfügung stellt. Zusätzliche Services hinsichtlich Information, Reparatur, Wartung, etc. sollen den ÖV-KundInnen hohen Komfort und Nutzerfreundlichkeit bieten und in Zusammenarbeit mit den betreffenden Kommunen und Gemeinden realisiert werden. In einem ersten Pilotversuch wird diese integrierte Verkehrsdienstleistung für PendlerInnen in den



beiden ländlichen Regionen Bucklige Welt (Niederösterreich) und Leibnitz (Steiermark) sowie das intermodale eCarsharing- und eBike- Angebot in den beiden Städten Wien und Graz umgesetzt und erprobt. Der benötigte Strom wird mit eigens errichteten Photovoltaikanlagen erzeugt. Technologische Voraussetzungen in den Bereichen Infotainment, Disposition, Datenerfassung und -abrechnung sowie Energieversorgung und -steuerung werden vorbereitet, um einen flächendeckenden Einsatz in Österreich realisieren zu können. Um eine hohe Fahrzeugauslastung sicher zu stellen, werden die Elektrofahrzeuge tagsüber (EVN, Post, Gemeinden) betrieblich genutzt.

Kontakt:
Projektleitung Mag. Nicole Stroj
 ÖBB-Holding AG
nicole.stroj@oebb.at, www.emorail.at

eMORAIL ist ein Projekt von bmvit, Klima- und Energiefonds. Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen der 2. Ausschreibung des Programms „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ durchgeführt.

E-Mobil Pilotregion Bucklige Welt (NÖ)

In Niederösterreich liegt bei der Etablierung der Elektromobilität ein Schwerpunkt auf dem systematischen Aufbau von Regionen zu den Zukunftsthemen. Hier setzt auch das Projekt „e-mobil Bucklige Welt“ an. Dabei werden enge Verbindungen von Tourismus, Nachhaltigkeit und regionaler Wirtschaft in den Gemeinden Bad Schönau, Kirchsschlag, Krumbach & Lichtenegg geschaffen.

Die wesentlichen Bausteine des Projekts beinhalten der Aufbau eines E-Mobil Angebotes in der Region. Außerdem sind Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema E-Mobilität für den Projektzeitraum geplant worden. Während im ersten Projektjahr die touristischen Angebote im Vordergrund stehen, wurde der Fokus im zweiten Jahr auf den Bereich Alltagsmobilität und gewerbliche Mobilität gelegt.

E-Fahrradverleih

Somit besteht seit Mai 2011 für Gäste und Einheimische in den Gemeinden die Möglichkeit E-Fahrräder und Segways bei den 14 Partnerbetrieben halbtages- bzw. tageweise zu mieten. Daneben stehen auch ein attraktives Wegenetz (über 90 Kilometer) sowie ein modernes E-Tankstellennetz zu Verfügung. Kostenlose ortskundigen Guides begleiten die Touristen, auf Wunsch, bei ihrem Ausflug und bringen ihnen die Sehenswürdigkeiten der Buckligen Welt näher.



E-mobil mit Ökostrom

Damit der Strom für die E-Mobile klimaneutral erzeugt werden kann, ist es ein erklärtes Projektziel, den Strombedarf durch Ökostromanlagen zu decken. Der Energiepark Lichtenegg Bucklige Welt mit seinen Windrädern und Photovoltaikanlagen leistet dazu einen großen Beitrag. Auch die anderen Gemeinden haben mittlerweile bereits eine Photovoltaikanlage in Betrieb genommen, mit der die E-Tankstellen mit Ökostrom versorgt werden.

E-mobil & Kulinarik

Die Partnerbetriebe der Gruppe "Sooo gut schmeckt die Bucklige Welt" versorgen die E-Mobil-Fahrer allerdings nicht nur mit Strom, sondern bieten ihnen auch Köstlichkeiten aus der Region. Während die Radler das Essen genießen, können die Akkus aufgeladen werden, um sicherzustellen, dass auch der nächste der 1000 Hügel mühelos erkundet werden kann.

Kontakt:

Modellregionsmanager

Florian Kerschbaumer

Klima- und Energiemodellregion

Bucklige Welt - Wechselland

2813 Lichtenegg, Ransdorf 20

Tel. +43 0676 812 20 365

energie@buckligewelt-wechselland.at

<http://www.buckligewelt-wechselland.at>

E-CAR Eisenkappel-Vellach

Die südlichste Gemeinde Österreichs ist die Marktgemeinde Eisenkappel-Vellach. Mit 2.400 Einwohnern und einer überalterten Bevölkerungsstruktur (1/3 über 60 Jahre alt) versucht sie die Schwierigkeiten, die sich aus den fehlenden Zug- und Autobahnanbindung ergeben, zu überwinden. Dafür hat die Gemeinde im Jahr 2012 die Initiative ergriffen und ein Mobilitätskonzept neu erstellt, in dem Alternativen zur Steigerung der Gemeindeattraktivität für Einwohner und Gäste vorgeschlagen wurden.

Genauere Ziele sind dabei die flexible Mobilität der Einwohner und Gäste zu sichern, die Reduzierung der Einkaufsfahrten, die Erschließung der lokalen Dienstleistung sowie der touristischen Angebote und einen entschlossenen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden neue Maßnahmen zu Besucherlenkung, Parkraummanagement, Fuß- und Radverkehr umgesetzt, sowie ein E-Radsystem unter Einbindung der Nachbargemeinden implementiert. Zurzeit stehen 25 Elektrofahrräder zur Verfügung, die sowohl als Dienstfahrzeuge für Gemeinde und Schule, als auch für Bewohner und Gäste zur Verfügung stehen.

Zuletzt hat die Gemeinde mit Unterstützung des Förderprogramms klima:aktiv ein Elektro-Auto angeschafft, welches sich durch die Einbindung der örtlichen Bevölkerung und die Einschaltung von Werbung finanzieren lässt. Mit dem E-Auto wird auch ein weiterer Beitrag zur Energiereduktion und zur Umweltschonung



erzielt. BürgerInnen können sich mit einem Betrag von € 300,00 am Ankauf beteiligen. Die Benützung erfolgt über eine Online-Reservierung und wird mit einem Kostenbeitrag von € 0,24 je gefahrenem Kilometer verrechnet.

Jede Person, die sich an der Finanzierung beteiligt, erhält einen Zugang zum Online-Reservierungssystem und kann das Fahrzeug, sofern noch frei, reservieren lassen.

Kontakt:
Ferdinand Bevc
Amtsleiter der Gemeinde
Eisenkappel-Vellach
9135 Bad Eisenkappel 260
ferdinand.bevc@ktn.gde.at
<http://www.bad-eisenkappel.info/>
782-0-elektroauto.html



Förderung des Radverkehrs

Radstadt Baden

Bereits 1985 wurde in der Stadt Baden das erste umfassende Radverkehrskonzept erstellt und umgesetzt. Die Hauptzielgruppe sind die PendlerInnen und AlltagsradlerInnen. Die konzeptionelle Arbeit wurde in den letzten 25 Jahren fortgeführt und an die geänderten Rahmenbedingungen und Bedürfnisse angepasst. Inzwischen herrscht in der Stadt ein fahrradfreundliches Klima und der Anteil des Radverkehrs hat sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt. Dafür bietet die Stadt ganz besondere Leistungen wie z.B. eine flächendeckende Radinfrastruktur mit mehr als 1700 Anlehnbügel, fünf Nextbike-Verleihstationen oder drei E-Bike-Verleihstellen in Kooperation mit den Tourismusbetrieben.

Drehscheibe für das Radfahren in Baden bildet der Bahnhof. Dort finden sich neben 700 überdachten Radabstellplätzen, die personell betreute Radstation und eine Radselbstservicestation mit Werkzeugen, Ersatzteilen und Luftpumpe. Besonders stolz sind die Badener auf die Radgarage unter der Südbahn, in der moderne doppelstöckige Fahrradständer, sowie Helmboxen, angemietet werden können.

Radfahren wird bei der Straßenplanung nicht vergessen, sondern stets aktiv mitgeplant. Das Radnetz mit



über 20 km innerstädtischen Radwegen verbindet das Stadtzentrum mit einer der größten Bike&Ride-Anlagen Österreichs am Bahnhof, mit wichtigen Freizeitradwegen (Eurovelo 9, Thermenradweg, Radweg Helenental), dem Strandbad sowie den einzelnen Stadtteilen und den Nachbargemeinden. Lücken in den Radwegen wurden konsequent geschlossen. Neu geschaffen wurden Mehrzweck- und Fahrradstreifen mit roten Belägen, vorgezogene Haltebereiche für RadfahrerInnen an Kreuzungen und eine Öffnung von 90 % aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung.

Das gesamte Haupttroutennetz ist durch ein Radleitsystem übersichtlich beschildert. Weiters wurde eine Radkarte erstellt, in der neben Informationen rund ums Radfahren alle Routen dargestellt sind. Das Badener Radleitsystem orientiert sich an den Planungsempfehlungen der RVS (Richtlinien und Vorschriften des Straßenwesens). Zusätzlich werden die Radaktivitäten in Baden mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet, bei der regelmäßige Events wie Radfrühstück oder gratis Radcheck zu einem guten Klima für den Radverkehr maßgeblich beitragen.

Kontakt:

Dr. Gerfried Koch

Klima- und Energierreferat der
Stadtgemeinde Baden

Hauptplatz 1

A- 2500 Baden

Tel. +43 02252 86800-600

energierreferat@baden.gv.at

[www.baden.at/de/unsere-stadt/verkehr/
radfahren-in-baden/](http://www.baden.at/de/unsere-stadt/verkehr/radfahren-in-baden/)

Zusammenfassung der Tagung

Am Nachmittag des 26. November begann die zweitägige Tagung „Mobilität im ländlichen Raum“ in den Räumlichkeiten der Volksbank Baden mit dem Treffen von VertreterInnen österreichischer Mobilitätszentralen. Erklärtes Ziel war es, die erste österreichweite Plattform für Mobilitätszentralen zu gründen. Nach dem Kennenlernen der AkteurInnen und einem intensiven Informationsaustausch waren einzelne Hürden und Mühen dieser wichtigen Kommunikationsschnittstellen für alle Interessierten erkennbar. Um diese gemeinsam zu überwinden und zukünftige Kooperation zu Themen wie z.B. Weiterbildung oder Lobbying zu gestalten, wurde die gemeinsame Plattform schließlich formell gegründet. In einer energiegeladenen Sitzung konnte bereits das nächste Arbeitstreffen für das kommende Frühjahr im Pongau festgelegt werden. Regionalmanagement Österreich und Netzwerk Land werden dieses Treffen unterstützen.

Der Vormittag des 27. November vermittelte für die über 80 Teilnehmer ein umfassendes Bild zur aktuellen Mobilitätsproblemen und -lösungen in Österreich, sowie Ansätze für Anpassungen an die zukünftigen Bedürfnisse der BürgerInnen. Als Einstieg erklärte DI Manfred Bruckmoser (Bundeskanzleramt) welche Aufgabenbereiche und Handlungsfelder durch das ÖREK (Österreichisches Raumentwicklungskonzept) abgedeckt werden und welchen Stellenwert Mobilität darin einnimmt. Sein Resümee: „Gut durchdachte Erreichbarkeit schafft wettbewerbsfähige Standorte und Nachhaltigkeit“. Nach dieser Einleitung präsentierte Prof. Dr. Zibuschka (Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten Land NÖ) die niederösterreichische Strategie für den öffentlichen Verkehr mit folgendem Fazit: „Stärkung der Achsen, Grundsicherung des Angebotes, eigene Lösungen für die flächendeckende Versorgung und Etablierung der Mobilitätszentralen“.



Daraufhin stellte Mag. Rudolf Sebastnik (SchiG) die wissenschaftliche Begleitung von Fördermöglichkeiten vor und betonte, dass im Zusammenhang mit sinkenden öffentlichen Budgets die Angebotsdichte und Leistungen des öffentlichen Verkehrs künftig stärker hinterfragt werden wird. Prof. Ritter (Uni Salzburg) erläuterte daran anschließend das Thema Qualifizierung und Mobilität anhand der Fallstudie im Pongau. Dort konnten durch die Bereitstellung eines öffentlichen leistungsfähigen Mobilitätssystems auch Chancen zu Qualifizierung eröffnet werden. Als letzter Referent des Vormittags ging Dipl.-Geogr. Frank Hunsicker (InnoZ, Berlin) in seiner Präsentation auf die allgemeinen Trends im Öffentlichen Verkehr ein. Der Rückgang der Nutzung von ÖV-Angeboten aufgrund des demografischen Wandels könne – so Hunsicker – nicht nur durch den Aufbau individualisierter neuer Angebote wie Rufbusse kompensiert werden. Vielmehr müssen zielgruppengerechte Kommunikationsaktivitäten gesetzt werden, um Kundengewinnung und Kundenbindung zu realisieren. Die hochkarätigen Referenten konnten allesamt eine fundierte Inputbasis für die Tagung liefern, welche in den anschließenden Workshops durch die Beiträge zahlreicher im Publikum anwesender Experten bestätigt und ergänzt wurden.

Vor der Mittagspause gab es schließlich eine Kurzvorstellung erfolgreicher Beispiele zu denen dann am Nachmittag im Rahmen des „Mobilitätsforums“ ausführlich diskutiert werden konnte. Davor wurde aber unter den Teilnehmern die Gründung der Plattform der Mobilitätszentralen durch Stephan Maurer angekündigt. DI Andrea Stütz präsentierte im Anschluss die Planungsschwerpunkte, Informationen und Dienstleistungen der VOR GmbH. Danach wurden 3 Beispiele der sogenannten Mikro-ÖV-Lösungen präsentiert, vertreten durch DI Roman Michalek (b-Mobil Burgenland und



die Gmoabusse), Drin. Bibiane Puhl und Dr. Markus Frewein (Modellregion der nachhaltigen Mobilität Muraltalbahnen).

Auch umgesetzte E-Mobilitätsprojekte fanden großen Anklang beim Publikum. Dazu wurden die Projekte der Region Bucklige Welt-Wechselland (E-Bike Tourismus und Ökostromanlagen) und der Marktgemeinde Eisenkappel-Vellach (E-Car Eisenkappel) durch Dr. Harald Hutterer und Ferdinand Bevc vorgestellt. Hier-nach konnte die Stadt Baden und ihr vorbildliches Angebot für Radfahrer mit 1700 Radstellplätzen und Radgarage am Bahnhof durch Dr. Gerhard Koch erklärt werden. Zuletzt wurden die Klimabündnis Angebote für Mobilität und Kommunikation seitens Mag. Peter Czermak präsentiert. Nach einem ausgezeichneten biologisch und regionalen Mittagessen, brachte Landesrat Mag. Karl Wilfing die politische Sicht in die Tagung ein und erläuterte, welche politischen Ziele in den vergangenen eineinhalb Jahren umgesetzt wurden und welchen Meilensteinen sich Niederösterreich in der Zukunft widmen wird.

Als letzter inhaltlicher Baustein der Tagung fand ein sehr gut besuchtes und anregungsreiches Mobilitätsforum statt. Sinn dieses Begegnungsraums in Form

eines World Cafés war, dass die Teilnehmer über ganz konkrete Fragestellungen ihre Meinungen über eine zukunftsfähigere Mobilität mit den ExpertInnen aus den Projekten austauschen konnten. In diesem Rahmen bildete sich auch ein erster Arbeitskreis über Mobilitätszentralen und Verkehrsverbünde. Darin wurde anhand des niederösterreichischen Modellvorhabens das Thema Finanzierung dargestellt, sowie einige Themenfelder mit dringendem Handlungsbedarf diskutiert. Die zweite Gruppe beschäftigte sich intensiv mit den Finanzierungs- und Haftungsfragen der Mikro-ÖV-Lösungen. Mögliche Schnittstellen und Herausforderungen wurden darüber identifiziert.

Das Thema E-Mobilität weckte die Neugier von vielen Teilnehmern bei der dritten Arbeitsgruppe, in der viele technische Fragen der Umsetzung solcher Ansätze auftauchten wie z.B.: Ladezeit, Reichweite, Verleihsysteme oder Ladestationen.

Zuletzt arbeitete eine Gruppe am Thema Mobilität und Kommunikation, in der bedeutenden Trends und wirksame Handlungsoptionen aufgezeigt wurden wie beispielsweise Individualisierung und Visualisierung der Angebote, sowie eine notwendige Kundenorientierung und Vereinfachung der Dienstleistungen.



Insgesamt zeigte sich ein sehr hohes Interesse am Thema Mobilität und die Zufriedenheit der TeilnehmerInnen an den vielen angeregten Gesprächen, die nach dem offiziellen Schluss der Arbeitsgruppen weitergeführt wurden. Die wichtigsten Ziele der Veranstaltung – die Vernetzung und der Wissensaustausch – konnten damit erfolgreich erreicht werden. Wertvolle Erkenntnisse wie der Stellenwert einer zielgruppenorientierten Kommunikation und Marketing für den ÖV konnten

gewonnen werden. Der Dialog zwischen Anbietern und Nutzern, der im Rahmen dieser Veranstaltung angestoßen wurde, wird in der Zukunft einen Beitrag zur nachhaltigen und an den Bedürfnissen angepasste Mobilität ermöglichen. Die Tagung stellte einen Meilenstein für eine zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum Österreichs, an der Schnittstelle Stadt/Land und sogar auch über nationale Grenzen innerhalb der Europäischen Union hinweg dar.

Tagungsimpressionen



Auflistung weiterer Beispiele

Förderung Radverkehr

Land Burgenland (B) – „nextbike-Burgenland“
www.b-mobil.info – Ansprechperson:
 DI Roman Michalek

Land Niederösterreich (NÖ) – „RADLAND-NÖ“
www.radland.at – Ansprechperson:
 DI Christoph Westhauser

Marktgemeinde Lustenau (VBG) – „Lustenau Mobil“
www.lustenau.at – Ansprechperson: Judith Bösch

Stadt Graz (STMK) – „Radstation am Grazer
 Hauptbahnhof“
www.graz.at – Ansprechperson: DI Helmut Spinka

Stadt Salzburg (S) – „Umfassende
 Radverkehrsförderung“
www.stadt-salzburg.at – Ansprechperson:
 Ing. Peter Weiss

Stadt Traun (OÖ) – „Radverkehrsförderung“
www.traun.at – Ansprechperson: Gerald Steitlberger

Stadt Wien (W) – „Citybike“
www.wien.gv.at – Ansprechperson: Ing. Franz Blaha

Mikro-ÖV Systeme

Deutsch-Wagram (NÖ) – „Stadtbus“
www.deutsch-wagram.gv.at – Ansprechperson:
 Harald Stuiber

Ernstbrunn (NÖ) – „Ernsti Mobil“
www.ernstbrunn.gv.at – Ansprechperson:
 Bgm. Johann Prügl

Klaus an der Pyhrnbahn (OÖ) – „Dorf mobil Klaus“
www.gemeinde-klaus.at – Ansprechperson:
 Vizebgm. Ing. Michael Kornek

Pöchlarn (NÖ) – „Stadt-Mobil Pöchlarn“
www.poechlarn.at/Stadtmobil-Poechlarn.495.0.html
 – Ansprechperson: Obmann Manfred G. Steiner

Pöttsching (B) – „GmoaBUS“
www.poettsching.at – Ansprechperson:
 Bgm. Herbert Gelbmann

Stetteldorf am Wagram (NÖ) – „SPA Mobil“
www.spa-mobil.stetteldorf-wagram.at –
 Ansprechperson: Obfrau Bekherty Petra

Virgen (T) – „Virger Mobil“
www.virgen.at – Ansprechperson:
 Bgm. Ing. Dietmar Ruggenthaler

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs

Bad Ischl (OÖ) – „Stadtbusse in Bad Ischl“
www.bad-ischl.ooe.gv.at – Ansprechperson:
 Mag. Wolfgang Degeneve

Dornbin (VBG) – „Stadtbus Dornbin“
www.abfahrtszeiten.at – Ansprechperson:
 Karl-Heinz Winkler

Hagenberg (OÖ) – „ÖV-Ansprechpartner in der
 Gemeinde“
www.hagenberg.at – Ansprechperson:
 AL Franz Leitner

Neusiedl am See (B) – „neusiedl'mobil (ne'mo)“
www.neusiedlamsee.at – Ansprechperson:
 Bgm. Kurth Lentsch

Ottensheim (OÖ) – „Schnupperticket“
www.ottensheim.ooe.gv.at – Ansprechperson:
 Renate Gräf

Stadt St. Pölten (NÖ) – „LUP-Busse“
www.st-poelten.gv.at – Ansprechperson:
 DI Jens de Buck

Verkehrsverbund Vorarlberg (VBG) – „Grenzen
 Überschreiten“
www.vmobil.at – Ansprechperson:
 GF Ing. Christian Österie

Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement

VOR Verkehrsverbund OST-REGION (AT) –
 „Mitfahrbörse compano“
www.compano.at – Ansprechperson:
 DI Stefan Bruntsch

Gemeinde Langenegg (VBG) – „Langenegg:
 Ein Auto für alle“
www.langenegg.at – Ansprechperson:
 Mario Nußbaumer

Tennengau (S) – „MitarbeiterInnen Mobilität
 Tennengau“
www.tennengau.at – Ansprechperson:
 Christian Steiner

Mühlbach (S) – „Förderung der Nahversorgung in
 Mühlbach am Hochkönig“
www.muehlbach-e5.salzburg.at – Ansprechperson:
 AL Heimo Kleineisen

Bischofshofen (S) – „Partnerschaftliche
 Verkehrslösungen“
www.bischofshofen.at – Ansprechperson:
 Ing. Johann Obermoser

Amkumma (VBG) – „Mobil amKumma“
www.amkumma.at – Ansprechperson:
 Michael Stabodin

Stadt Feldkirch (VBG) – „Feldkirch Mobil“
www.feldkirchmobil.at – Ansprechperson:
 DI Stefan Duelli

E-Mobilität

Stadt Eisenstadt (B) – „Eisenstadt e-mobilisiert“
www.e-mobilisiert.at

Stadt Klagenfurt (und Umland)(KTN) – „E-LOG
 Klagenfurt“
www.e-connected.at/content/e-log-klagenfurt-0

Stadt Salzburg, Flachgau, Tennengau, Pongau und
 Pinzgau (S) – „Electrodrive Salzburg“
www.electrodrive-salzburg.at

94 Niederösterreichische Gemeinden zwischen Wien
 und Wr. Neustadt (NÖ) – „E-Pendler in
 Niederösterreich“
www.e-connected.at/content/e-pendler-nieder%C3%B6sterreich

Stadt Graz (und Umland) (STMK) – „Großraum Graz“
www.emobility-graz.at

Region Rheintal (VBG) – „VLOTTE“
www.e-connected.at/content/vlotte-0

Stadt Wien – „E-Mobility on demand Wien“
www.e-connected.at/content/e-mobility-demand-wien

Quellenhinweise

Leitfaden Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen, (klima:aktiv)Mobil
 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium)
 2. Ausgabe | Wien, Mai 2009
<http://www.klimaaktiv.at/filemanager/download/59256/>

Leitfaden Radverkehrsförderung, (klima:aktiv)Mobil
 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium)
 2. Ausgabe | Wien, März 2012
www.klimaaktiv.at/filemanager/download/82764/
 Datenbank der e-Mobilität Modellregionen Österreichs
 e-connected | Plattform des Klima- und Energiefonds
 Wien, November 2012
<http://www.e-connected.at/content/modellregionen-0>

Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) im Auftrag des Klima- und Energiefonds
 Wien, Oktober 2011
<http://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Downloads-Foerderungen/Sanfte-Mobilitaet/Micro-V/HandbuchMikroV03112011V1.0.pdf>

Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich
 Amt der NÖ Landesregierung Ru7
 Heft 29 | St. Pölten, Oktober 2012
<http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung/Publikationen/Publikationen.html#62443>

Kleinräumige Mobilitätsangebote, Empfehlungen für die praktische Umsetzung
 Amt der NÖ Landesregierung Ru7
 Heft 30 | St. Pölten, Oktober 2012
<http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung/Publikationen/Publikationen.html#62443>

Die Zukunft der Murtalbahn zwischen Biosphäre und Energiemodellregion
 Verkehrsplus GmbH und EU-Regionalmanagement Obersteiermark West
 August 2012

Erfolgsmodell Gmoabus, Autofreie Mobilität in kleinen Gemeinden
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
 Wien | Mai 2009
www.stadtland.at/hm/aktuelles/gmoaBusNeu.pdf

Klimabündnis Österreich
 Das Klimabündnis bietet u.a. Information & Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Lehrgänge und Weiterbildungen zu klimapolitischen Themen wie Mobilität
www.klimabuendnis.at
www.mobilitaetswoche.at

Downloads Präsentationen
 Die Präsentationen zu den Referaten und Fotos zur Tagung stehen zum Download bereit.
 Alle Downloads unter:
<http://www.netzwerk-land.at/leader/veranstaltungen/tagung-mobilitaet-im-laendlichen-raum>