



**Klimabündnis
Österreich**



Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden

MOBILITÄT

Das Kapitel „Mobilität“ ist Teil des Leitfadens „Klimaschutz in Gemeinden“. Dieser wurde vom Klimabündnis Österreich im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Projektleitung Abteilung I/4, erstellt. Download aller Kapitel des Leitfadens „Klimaschutz in Gemeinden“: www.klimabuendnis.at/leitfaden



**MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH**



„Jede Maßnahme, die den Umweltverbund von zu Fuß Gehen, Fahrrad und Öffentlichen Verkehr fördert und attraktiver macht, ist positiv und zu ergreifen; jede Maßnahme, die das Gegenteil bewirkt, ist zu unterlassen. Umgekehrt ist jede Maßnahme in der Tendenz einmal grundsätzlich richtig, die die Autobenützung in der Stadt und zur Stadt erschwert, einschränkt, unattraktiver macht; aber jede Maßnahme ist zu unterlassen, die die Autonutzung erleichtert, vereinfacht, attraktiver macht.“

Ruedi Aeschbacher
ehemaliger Zürcher Verkehrsstadtrat

LEGENDE



Schritte



Tipp



Info



Zitat



Das können Sie tun



Good Practice



Kontakt

Impressum:

Leitfaden „Klimaschutz in Gemeinden“, Kapitel „Mobilität“, 2016. Herausgeber und Vertrieb: Klimabündnis Österreich GmbH, Prinz-Eugen-Straße 72, 1040 Wien, www.klimabuendnis.at. Lektorat: JONKE text & theater. Druck: gugler* print; gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. Bilder: Cover – © VadimGuzhva / fotolia.com, Seite 3 – © Fabian Anger / www.klimabuendnis.at



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gugler* print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at



MOBILITÄT

Peter Czermak

unter Mitarbeit von Helmut Koch

INHALT

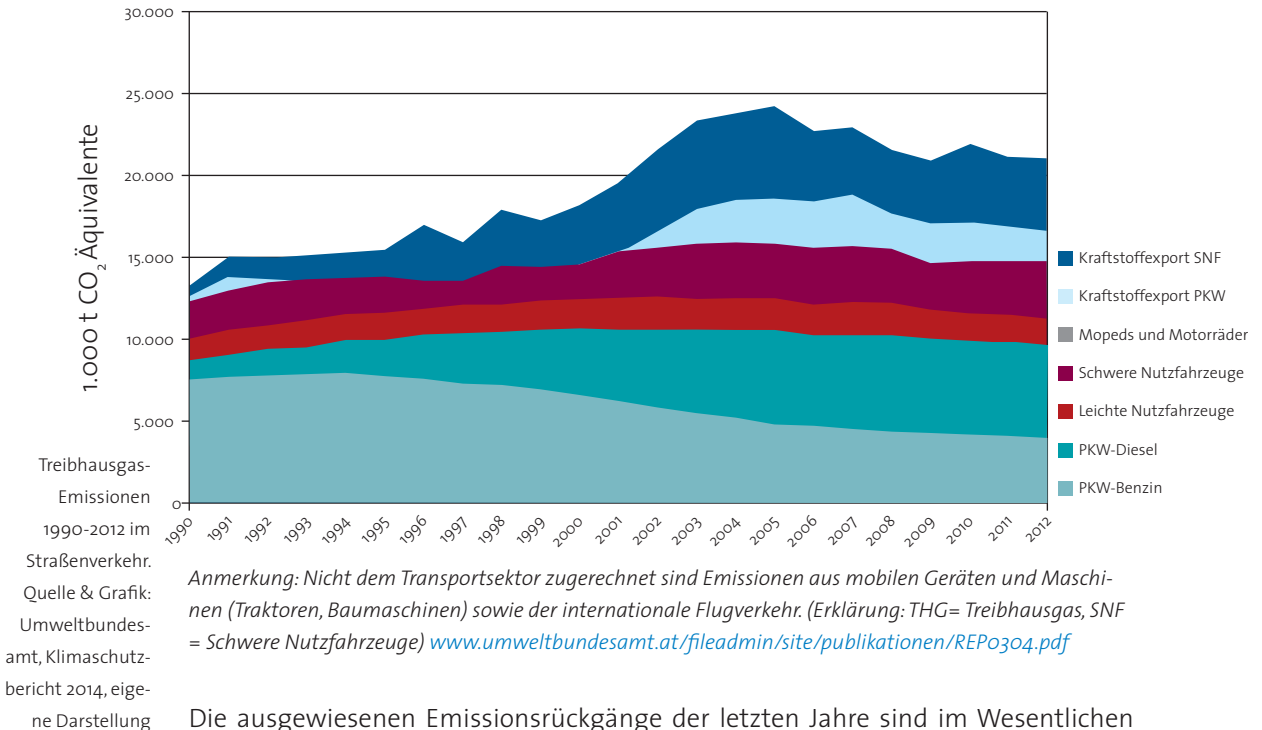
Mehr Mobilität – weniger Autoverkehr	4
Schritt für Schritt vorgehen	9
Schritt 1: Erstellen Sie ein Mobilitätsleitbild bzw. Mobilitätskonzept	9
Schritt 2: Bestellen Sie eine/n Mobilitätsbeauftragte/n für kommunales Mobilitätsmanagement	10
Schritt 3: Setzen Sie bewussteinbildende Maßnahmen und machen Sie klimafreundlichen Mobilität attraktiv	12
Schritt 4: Nutzen Sie als Gemeinde Ihre Vorbildwirkung	14
Schritt 5: Fördern Sie das Zufußgehen	16
Schritt 6: Fördern Sie den Radverkehr	18
Schritt 7: Verbessern Sie das Angebot im Öffentlichen Verkehr	20
Schritt 8: Regeln Sie die ortsverträgliche Autonutzung in Ihrer Gemeinde	22
Schritt 9: Fördern Sie Fahrgemeinschaften und Carsharing	26
Schritt 10: Nutzen und fördern Sie Elektromobilität aus 100 Prozent erneuerbaren Energiequellen	27

MEHR MOBILITÄT – WENIGER AUTOVERKEHR

Verkehrsentwicklung und Verkehrsemissionen

Der motorisierte Verkehr ist einer der größten Emittenten von Luftschadstoffen und Treibhausgasen. Beim Treibhausgas CO₂ ist der Verkehr der Sektor mit den höchsten Emissionszuwächsen. Seit 1990 haben die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Österreich um mehr als 50 Prozent zugenommen: Sie lagen 2011 mit 21,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten um 2,9 Millionen Tonnen über dem Kyoto-Ziel. Von den gesamten Treibhausgas-Emissionen verursacht der Verkehr 26 Prozent.

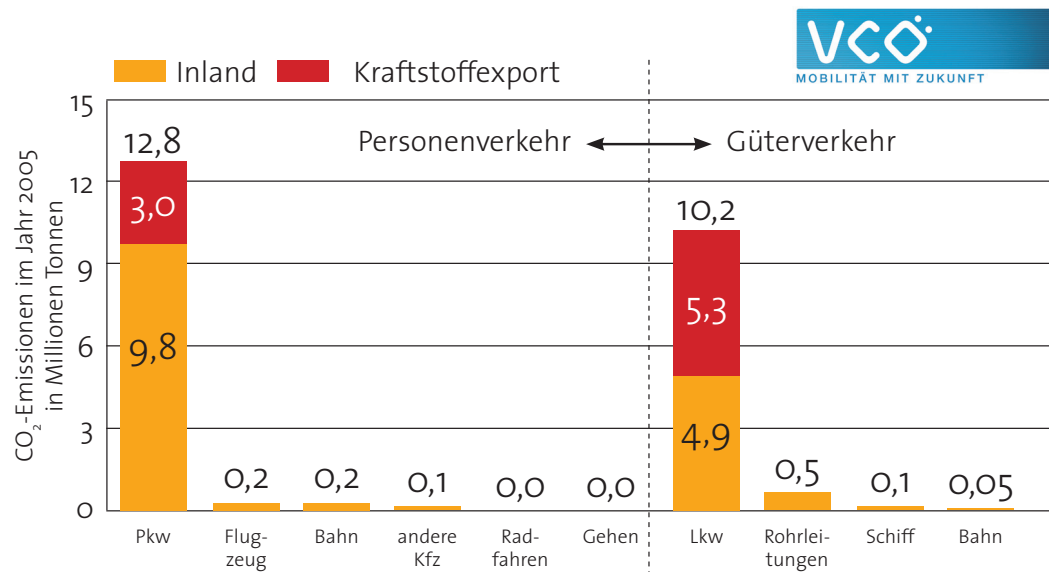
Treibhausgas-Emissionen 1990–2012 im Straßenverkehr



Die ausgewiesenen Emissionsrückgänge der letzten Jahre sind im Wesentlichen auf Folgendes zurückzuführen:

- Auf den geringeren Kraftstoffexport, weil die Preisdifferenzen im Spritpreis gegenüber dem Ausland geringer geworden sind. Dem Kraftstoffexport im Kfz-Tank werden circa 30 Prozent der Emissionen des Straßenverkehrs zugerechnet. Für zwei Drittel davon ist der Schwerverkehr verantwortlich.
- Auf die verringerte Nachfrage nach Gütertransportleistungen aufgrund des Wirtschaftseinbruchs 2008.
- Auf den zunehmenden Anteil an beigemischten Biokraftstoffen. Diese werden im Verkehrssektor mit Null CO₂-Emissionen bilanziert, da bei der Verbrennung kein fossiles CO₂ freigesetzt wird. Die beim Anbau und der Verarbeitung der Rohstoffe bzw. durch geänderte Landnutzung tatsächlich anfallenden fossilen CO₂-Emissionen fallen allerdings anderen Sektoren oder Ländern zu (vgl. Kapitel „Landwirtschaft, Ernährung und Konsum“).
- Auf Förder- und Beratungsprogramme für klimaschonende Mobilität wie beispielsweise klimaaktiv mobil, die Klimaschutzinitiative im Mobilitätsbereich des BMLFUW: www.klimaaktivmobil.at

Der Pkw- und Lkw-Verkehr verursacht mit knapp 70 Prozent der Transportleistung 96 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des gesamten Verkehrssektors in Österreich. Davon entfallen 57 Prozent auf den Personenverkehr und 43 Prozent auf den Güterverkehr. Lediglich 4 Prozent werden von sonstigem Verkehr wie Bahn, Schiff und Inlandsflugverkehr verursacht (ohne internationalem Flugverkehr).



Der Pkw und Lkw-Verkehr verursacht 96 Prozent des verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes auf der Straße. Der internationale Flugverkehr ist hier nicht berücksichtigt. Quelle: VCÖ 2008: Klimaschutz im Verkehr. Wien. Mehr zum Buch: www.vco.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/klimaschutz-im-verkehr

Die gesamte Verkehrsleistung ist im Zeitraum 1990–2010 im Personenverkehr um 30 Prozent gestiegen, im Güterverkehr um 87 Prozent.

Die Autodichte liegt in Österreich bei 522 PKW pro eintausend Menschen. Verkehrsprognosen gehen auch für die Zukunft von weiter steigenden Verkehrsleistungen aus. Aufgrund der wachsenden Globalisierung der Wirtschaft und der fortschreitenden Individualisierung der Gesellschaft rechnet die EU in ihrem Weißbuch Verkehr mit weiteren Steigerungen im PKW- und vor allem im Flugverkehr, sowie mit einer eher rückläufigen Entwicklung des Anteils öffentlicher Verkehrsmittel.

Heute fahren auf der Erde eine Milliarde Autos. Eine Autodichte wie in den westlichen Industriestaaten würde weltweit zu mehr als 3,3 Milliarden Autos führen. Diesen Prognosen steht gegenüber, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung sehr stark von den begrenzten Ressourcen und der weiteren Entwicklung des Ölpreises abhängt. Viele Wirtschaftsforscher/innen und Organisationen gehen von künftig stark steigenden Ölpreisen aus, wodurch auch Sättigungstendenzen verstärkt werden. Beispielsweise ist in Städten wie Wien und Graz ein Rückgang des Motorisierungsgrades zu beobachten.

Die sozialen Kosten des Autoverkehrs

Der Autoverkehr verursacht Kosten, die nicht oder nur teilweise von den Verursacher/innen getragen werden. Diese entstehen nicht nur durch CO₂-Emissionen: selbst wenn die möglichen technologischen Veränderungen hin zu einem lokal emissionsfreien Elektroauto mit Antrieb aus erneuerbarer Energie berücksichtigt werden, so sind immer noch der enorme Platz- und Ressourcenverbrauch sowie die „sozialen Kosten“ durch Unfälle und Lärmbelastung zu bedenken. Beispielsweise werden in Österreich jährlich 600-700 Menschen im Straßenverkehr getötet und 55.000 verletzt. Weltweit sterben jährlich cirka eine Million Menschen im Straßenverkehr und 40 Millionen werden verletzt.

Laut WHO sterben in Österreich pro Jahr cirka 2.400 Menschen an verkehrsbedingten Luftschadstoffen. 21.000 Kinder sind von zusätzlichen Fällen von Bronchitis und 15.000 von zusätzlichen Asthmaanfällen betroffen. Besonders problematisch dabei ist die Belastung durch den krebserregenden Feinstaub, der vor allem durch Dieselabgase (Österreich hat den höchsten Dieselauto-Anteil in Europa) aber auch durch Reifenabrieb und Straßenaufwirbelung erzeugt wird. Hier ist dringender Hand-

lungsbedarf gegeben, die Feinstaubgrenzwerte werden in vielen österreichischen Städten regelmäßig überschritten. Ein Umstieg auf Sanfte Mobilität bringt eine Entlastung der Umwelt in vielen Bereichen.

Ökologisch relevante Parameter verschiedener Verkehrsmittel

Quellen & Grafik:
Michael Meschik
2008: Planungs-
handbuch
Radverkehr. Wien.
Springer Verlag.
J. Dekoster/ U.
Schollaert 1999:
Fahrradfreund-
liche Städte:
Vorwärts im
Sattel, eigene
Darstellung

	Pkw		Fahrrad	Bus	Bahn
	Ottomotor mit Kat.	Diesel			
Platzverbrauch	100	100	8	10	6
Primärenergieverbrauch	100	89	0	30	34
CO ₂	100	89	0	29	30
Stickoxide NO _x	100	161	0	60	27
Kohlenwasserstoff HC	100	29	0	53	13
CO	100	8	0	13	6
Luftverschmutzung	100	Partikel	0	60	20
Induziertes Unfallrisiko	100	100	2	9	3

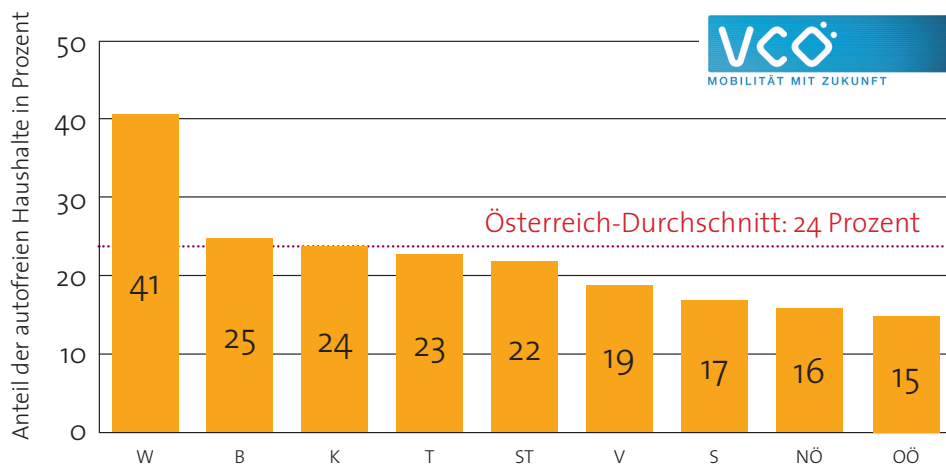
Es ist zu beachten, dass der Katalysator erst nach etwa vier Kilometern Betriebstemperatur erreicht und einwandfrei arbeitet. Auf Kurzstrecken können die Bezugsemissionen vielfach überschritten werden. Dieselfahrzeuge emittieren Russpartikel < 1µm.

Mobilitätsgewinn durch mehr Autoverkehr?

Unter Mobilität versteht man Ortsveränderungen, die Aktivitäten an verschiedenen Orten ermöglichen. Wie weit die Standorte für diese Tätigkeiten entfernt sind, wie oft und mit welchem Verkehrsmittel die Strecke dazwischen zurückgelegt wird – diese Faktoren bestimmen, wie viel Verkehr die Mobilität verursacht. Mobil ist, wer mit wenig Aufwand viele Ziele erreicht. Die Zahl der zurückgelegten Wege pro Tag und die Zeit, die dafür gebraucht wird, ist historisch weitgehend konstant geblieben: für drei Wege pro Tag brauchen wir circa eine Stunde. Die zurückgelegten Entfernungen sind jedoch stark gestiegen: heute legen die Österreicher/innen mit durchschnittlich 40 Kilometern pro Tag eine fünf Mal so weite Entfernung zurück wie im Jahr 1950 (acht Kilometer).

Die Gestaltung des räumlichen Umfelds und das Angebot an Verkehrsinfrastruktur entscheiden wesentlich, welche Verkehrsmittel genutzt werden. Das weit verbreitete Bild „Heute ist ohnehin jeder mit dem Auto unterwegs“ entspricht nicht den Tatsachen: nach wie vor ist circa ein Viertel der österreichischen Haushalte ohne eigenes Auto mobil. In Wien beträgt der Anteil der Haushalte ohne Auto sogar 41 Prozent.

Quelle & Grafik:
VCÖ 2009,
Soziale Aspekte
von Mobilität,
eigene
Darstellung



Wien ist Spitze bei autofreien Haushalten. Quelle: VCÖ 2009, Soziale Aspekte von Mobilität. Wien. Mehr zur Studie: www.vco.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/soziale-aspekte-von-mobilitaet

In den größeren Städten Österreichs ist die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer/innen ohne Auto unterwegs. Werden in Wien mehr als zwei Drittel aller Wege zu Fuß,

mit dem Rad oder dem Öffentlichem Verkehr zurückgelegt, so ist es in ländlichen Gebieten genau umgekehrt: zwei Drittel fahren mit dem Auto.

Stark unterschiedlich ist auch die Verkehrsmittelnutzung nach Alter und Geschlecht. Die Personengruppe mit der höchsten Motorisierung sind Männer mittleren Alters; sie nutzen das Auto für über drei Viertel aller Wege. Zu dieser Personengruppe gehört letztlich die Mehrheit der Entscheidungsträger/innen: Politiker/innen, Beamte und Beamtinnen, Planer/innen, Journalist/innen und Manager/innen.

Die Erfahrung zeigt, dass es ein äußerst wichtiger Motivations- und Erfolgsfaktor ist, wenn gerade diese Personengruppe mit gutem Beispiel für Sanfte Mobilität vorangeht.

Verkehrspolitische Zielsetzungen

Die Verkehrspolitik wird von unterschiedlichsten Ansprüchen und Anforderungen bestimmt, ökonomische, ökologische und soziale Aspekte sind dabei in Übereinstimmung zu bringen.

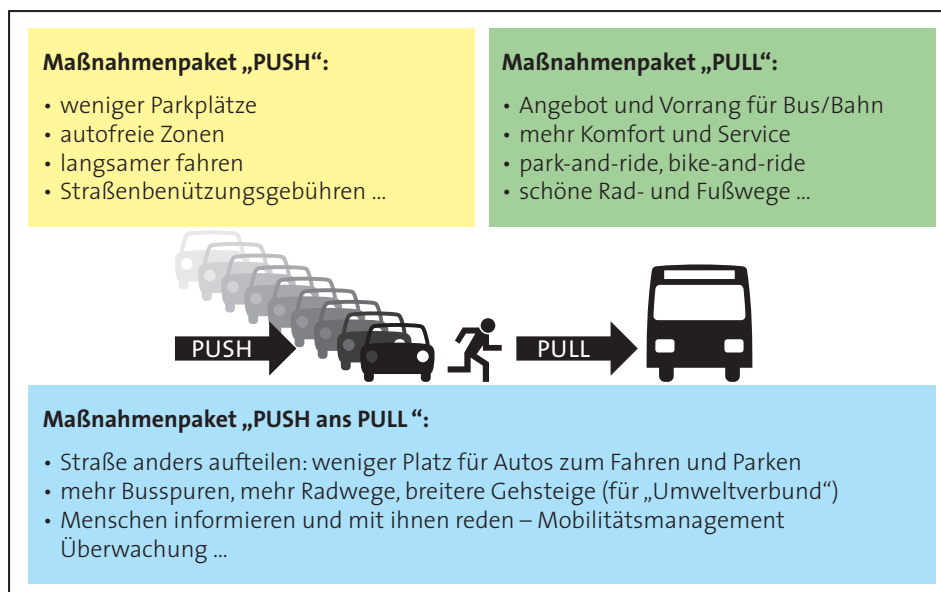
Sozial gerecht ist Mobilität, wenn alle Menschen – unabhängig von Alter und Beeinträchtigungen – mobil sein können und wenn ihre Lebensqualität und Gesundheit nicht negativ beeinflusst werden.

Ökonomisch effizient ist Mobilität, wenn ein optimaler Mitteleinsatz zu möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten gewährleistet wird („Kostenwahrheit im Verkehrssystem“).

Ökologisch verträglich ist Verkehr, wenn natürliche Ressourcen geschont werden, das Klima nicht beeinflusst wird und Ökosysteme nicht beeinträchtigt werden.

Die Erreichung dieser Ziele wird in Verkehrskonzepten oft in folgenden Schritten und Maßnahmenfeldern angestrebt:

- Verkehr vermeiden:
 - Durch effiziente Raumplanung, dichte Siedlungsstrukturen (siehe Kapitel „Bodenschutz“, Schritt 5: Energieraumplanung mit kompakten Siedlungsstrukturen)
- Förderung der Nahversorgung und Kostenwahrheit.
- (Auto-)Verkehr verlagern („PUSH and PULL“ Maßnahmen):
 - Den Umweltverbund fördern – also Zufußgehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr.
 - Maßnahmen im Autoverkehr setzen – Parkraumbewirtschaftung (z. B. Stellplatzobergrenzen) oder Straßenbenützungsgebühren einführen.
 - Information und Bewusstseinsbildung – Mobilitätsmanagement betreiben und die Vorbildwirkung der Gemeinde nutzen.
- Den restlichen (Auto-)Verkehr verträglich abwickeln:
 - Carsharing
 - Spritsparen und/oder alternative Antriebssysteme.



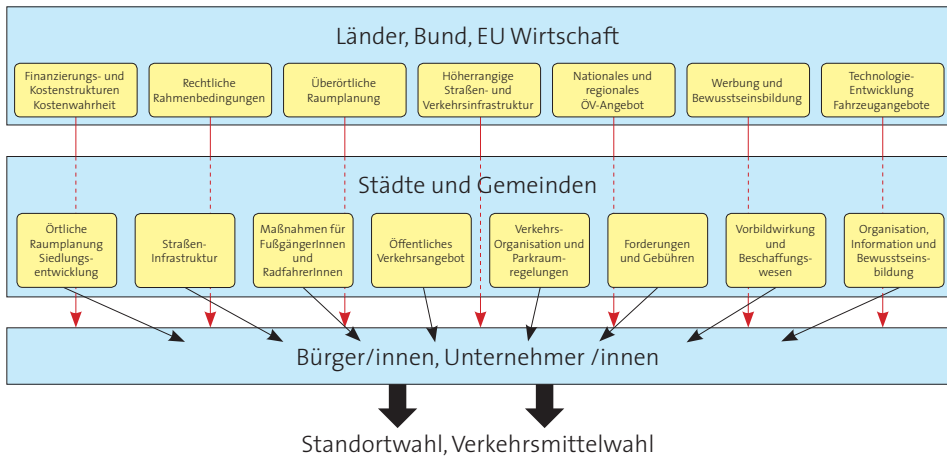
Durch ein „Push and Pull“ Maßnahmenpaket wird die Bevölkerung weg vom Individualverkehr und hin zu klimafreundlicheren Verkehrsmitteln motiviert. Quelle & Grafik: Institut für Mobilität und Verkehr (imove) der TU Kaiserslautern, eigene Darstellung

Klimaschonende Mobilität ist möglich!

Autoverkehrszuwachs ist kein Naturgesetz. Auf den unterschiedlichen Ebenen (EU, Bund, Länder, Gemeinden) werden täglich Entscheidungen getroffen, die die Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl von Bürger/innen und Unternehmen beeinflussen.

Einflussfelder der Gemeinden und anderer Körperschaften im Verkehrsbereich

Quelle: Klimabündnis 2011, eigene Zusammenstellung.



Unterschiedliche Maßnahmen auf den verschiedenen Ebenen haben unterschiedliche CO₂-Einsparungseffekte (Schätzungen):

- Große Effekte können durch preispolitische Maßnahmen auf übergeordneter Ebene erreicht werden: eine fahrleistungsabhängige PKW-Maut („Road-Pricing“) auf allen Straßen könnte nach einer Studie der Arbeiterkammer bis zu einer Million Tonnen CO₂ einsparen. Mindestens ebenso wirksam könnte eine entsprechende Anhebung der Mineralölsteuer sein.
- Auch auf Gemeindeebene sind wirksame Maßnahmen möglich: eine umfassende Förderung des Radverkehrs könnte österreichweit eine halbe Million Tonnen CO₂ einsparen.
- Wenn jeder Einzelne auf persönlicher Ebene kleine Verhaltensänderungen realisiert, ist dies in Summe bedeutsam: eine Einsparung von zwei Kilometern Autofahrt pro Person und Tag ermöglicht in Summe eine CO₂-Reduktion von 800.000 Tonnen.

Umsetzungsschritte für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung sind auf allen Ebenen möglich und notwendig. Auf Stadt- und Gemeindeebene sind sie durch die Nähe zu den Bürger/innen besonders effektiv. Dass dies auch politisch erfolgreich sein kann, beweisen sowohl internationale als auch nationale Beispiele: die Wiederwahl des Londoner Bürgermeisters Ken Livingstone nach der Einführung der City-Maut; die langjährige erfolgreiche Tätigkeit von Ruedi Aeschbacher, dem Zürcher Verkehrsstadtrat und konsequenten Förderer des Öffentlichen Verkehrs; der ehemalige Grazer Verkehrsstadtrat Erich Edegger, Promoter der Sanften Mobilität; Peter Brandauer, der Bürgermeister der sanft mobilen Tourismusgemeinde Werfenweng.

SCHRITT FÜR SCHRITT VORGEHEN



Schritt 1: Erstellen Sie ein Mobilitätsleitbild bzw. ein Mobilitätskonzept

Worum es geht

Die nachhaltige und klimaschonende Gestaltung des Verkehrs in der Gemeinde bedarf eines entsprechenden Mobilitätsleitbildes bzw. Mobilitätskonzepts. Für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung in der Gemeinde wird oft ein langer Atem benötigt; gemeinsam vereinbarte Zielsetzungen und Umsetzungsschritte können dies erleichtern. Die konsequente Einbeziehung der Bürger/innen bei der Erstellung und Umsetzung ist ein wichtiger Faktor für die erfolgreiche Realisierung. Oft ist auch eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit zur nachhaltigen Gestaltung von Verkehrsmaßnahmen erforderlich.

Das können Sie tun



Verankern Sie die umweltfreundliche Mobilität im Leitbild und im Selbstverständnis der Gemeinde (vgl. Kapitel „Strukturelle Maßnahmen für kommunalen Klimaschutz“, Schritt 1: Verankern Sie den Klimaschutz in Ihrer Gemeinde).

Schritte dazu:

- Stellen Sie ein eigenes Budget und eine Person für die Umsetzung des Mobilitätsleitbildes bzw. Mobilitätskonzepts bereit.
- Nutzen Sie das Beratungs- und Förderungsangebot von klimaaktiv mobil.
- Binden Sie Bildungseinrichtungen und Betriebe in die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur umweltfreundlichen Mobilität ein.
- Aktivieren Sie überregionale Zusammenarbeit z. B. im Rahmen von Klima- und Energie-Modellregionen (KEM-Regionen) mit nachhaltigen regionalen Mobilitätskonzepten im Verkehrsbereich. Nutzen Sie die speziellen klimaaktiv mobil Fördermaßnahmen für KEM-Regionen. www.klimaundenergiemodellregionen.at

Weitere Informationen

klimaaktiv mobil Beratung und Förderung: www.klimaaktivmobil.at



Good-Practice Beispiel: Gemeinde Bischofshofen, Salzburg



Die Verkehrsströme in Bischofshofen wurden in den vergangenen Jahren neu geregelt. Am Beginn war das Ziel, ein verkehrsberuhigtes Zentrum zu schaffen. Daraus entwickelten sich Teilprojekte, wie zum Beispiel flächendeckend 30 km/h Zonen einzuführen und den Öffentlichen Verkehr zu forcieren. Als konsequente Weiterentwicklung sind mehrere spezielle Schwerpunkte dem Radverkehr und dem Fußgänger/innenverkehr gewidmet.

Dr. Markus Graggaber, Stadtrat: „Wichtig ist aus unserer Sicht der lange Atem und aufbauende Aktivitäten wie die klimaaktiv mobil Partnerschaft.“



Kontakt:

Mag^a. Ingrid Strauß

Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit, Kultur und Sport

T: 06462/2801-25

presse@bischofshofen.sbg.at





Schritt 2: Bestellen Sie eine/n Mobilitätsbeauftragte/n für kommunales Mobilitätsmanagement

Worum es geht

Mobilitätsmanagement versucht mittels Information, Beratung, Service, Koordination und Motivation Änderungen hin zu einem umweltfreundlicheren Verkehrsverhalten zu erreichen.

Klassische Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements sind die Förderung des Fahrradverkehrs, die Stärkung der Nahversorgung und des Zufußgehens sowie eine vermehrte Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel. Aber auch die Forcierung umweltfreundlicher Fahrzeuge oder die Bewirtschaftung von Parkraum und Straßenraum gehören dazu.

Zentraler Punkt für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist das Schaffen von Verantwortlichkeiten, beispielsweise indem ein/e Mobilitätsbeauftragte/r eingesetzt oder eine Mobilitätszentrale eingerichtet wird, der/die mit entsprechenden Kompetenzen, Zeit und Ressourcen ausgestattet ist.



Tipp: Das Programm klimaaktiv mobil des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich unterstützt Städte, Gemeinden und Regionen bei Mobilitätsmanagement-Maßnahmen durch kostenfreie Beratung und Maßnahmenförderung bis zu 50 Prozent. Auch für Betriebe, öffentliche Verwaltung, Schulen und Jugend, Tourismus- und Freizeitverkehr, Bauträger/innen und Immobilienentwickler/innen gibt es klimaaktiv mobil Förderungen und Gratisberatung.



Das können Sie tun

- Bilden Sie Ihre Mitarbeiter/innen beim Lehrgang Kommunale/r Mobilitätsbeauftragte/r aus: www.klimabuendnis.at → Lehrgänge
- Nutzen Sie die klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement-Programme: www.klimaaktivmobil.at
Mobilitätsmanagement kann vieles erreichen:
 - Schüler/innen kommen öfter zu Fuß oder per Rad in die Schule. Mit dem Pedibus, dem „Bus auf Füßen“, kann die Verkehrssicherheit der Schulkinder erhöht und der Hol- und Bringdienst der Eltern verringert werden. www.schule.klimaaktiv.at
 - Die Bürger/innen wählen durch Aktionen und Informationen der Gemeinde das Rad als Alltagsverkehrsmittel auf kurzen Wegen und für Einkaufswege zum Nahversorger.
 - Betriebe und die öffentliche Verwaltung verringern den Autoanteil der Berufspendler/innen durch einen Mix aus Anreizsystemen und restriktiven Maßnahmen. www.mobilitaetsmanagement.at
 - Tourist/innen und Ausflügler/innen reisen umweltfreundlich an, durch Anreize, Information und Service.
 - Bauträger/innen schaffen frühzeitig die Grundlage für attraktive Angebote Sanfter Mobilität.



Good-Practice Beispiel: gemeinden mobil in Tirol

Im Rahmen der Tiroler Kampagne www.gemeindenmobil.at werden in 50 Gemeinden Mobilitätsmanagementstrukturen aufgebaut. Die Schwerpunkte sind: Mobilitätsauskunft und Information über den Öffentlichen Verkehr, Radverkehrsförderung, Verkehrssparen und autofreie Schulwege.



Matthias Riedl, Mobilitätsbeauftragter in Axams: „Die Gemeindebürger/innen schätzen die Mobilitätszentrale, da die Gemeinde in vielen anderen Dingen auch die erste Anlaufstelle ist.“

Kontakt:

Matthias Riedl

T: 05234/68110-71

matthias.riedl@axams.gv.at



Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice



Schritt 3: Setzen Sie bewusstseinsbildende Maßnahmen und machen Sie klimafreundliche Mobilität attraktiv

Worum es geht

Geändertes Verkehrsverhalten beginnt im Kopf. Regelmäßige Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung, die gar nicht teuer sein müssen, sind eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen für Fußgänger/innen, Radverkehr und Öffentlichen Verkehr. Bewusstseinsbildung für Sanfte Mobilität ist besonders effektiv im Rahmen von gemeindeübergreifenden Kampagnen wie zum Beispiel der Europäischen Mobilitätswoche und dem Autofreien Tag oder der Klimameilenkampagne für autofreie Schulwege.



Das können Sie tun

- Nehmen Sie an der Europäischen Mobilitätswoche (16.–22. September) mit dem Autofreien Tag am 22. September teil. Das Klimabündnis koordiniert diese größte Kampagne für Sanfte Mobilität in Europa mit Unterstützung des BMLFUW, mehr als 500 Städte und Gemeinden in Österreich nehmen jährlich daran teil. Nutzen Sie die vorbereiteten Aktionsideen und Materialien. Ein breites Netzwerk von Mobilitätswochen-Partnern wie ÖBB und Verkehrsverbünde unterstützen die Europäische Mobilitätswoche in Österreich. Spezielle Angebote zu den Themen Carsharing, Radkauf und Radverleih sowie Ticketaktionen machen ein Umsteigen in dieser Woche besonders attraktiv.
- Nutzen Sie auch Aktionstage wie die Klimaaktionswoche (30. Mai – 6. Juni), den Tag des Rades (3. Juni) oder den Regionalbahntag im September im Rahmen der Mobilitätswoche für bewusstseinsbildende Maßnahmen. Auch der internationale Tag gegen Lärm (April) eignet sich gut für Aktivitäten im Bereich klimafreundliche Mobilität.



Tipp: Stellen Sie immer einen Bezug zur Gemeinde her. Berichten Sie zum Beispiel zum „Tag des Fahrrades“ am 3. Juni, was Sie in Ihrer Gemeinde für Radler/innen bereits umgesetzt haben und noch planen.

Setzen Sie Aktionen für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl, wie zum Beispiel „Fahrradlotto“, „Fahrgast der Woche“ oder „Radlerfrühstück“.



Tipps finden Sie unter „Aktionen“ auf www.mobilitaetswoche.at oder www.radland.at.

- Bieten Sie Beratungsaktionen, zum Beispiel eine „Zuzüglermappe“ für Neubürger/innen oder eine Fahrkartenautomaten-Einschulung für Senior/innen.
- Erleichtern Sie die umweltfreundliche An- und Abreise zu öffentlichen Veranstaltungen durch Informationen und Anreize.
- Richten Sie auf Ihrer Gemeindehomepage eine leicht auffindbare Servicrubrik „Klimafreundliche Mobilität“ ein, mit Informationen über öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradwege, Carsharing und Park & Ride. Beispiel: www.traun.at
- Informieren Sie regelmäßig in Ihrer Gemeindezeitung über umweltfreundliche Mobilität in der Region und bewerben Sie diese (vgl. Kapitel „Öffentlichkeitsarbeit und Bildung“, Schritt 2: Gemeindezeitung).



Tipp: Weiten Sie Ihre bewusstseinsbildenden Maßnahmen auch auf Betriebe und Bildungseinrichtungen in Ihrer Gemeinde aus, wie zum Beispiel die Klimameilen-Kampagne, bei der Schulkinder mit bunten Aktionsmaterialien autofreie Schulwege sammeln. Siehe: www.klimabuendnis.at/klimameilen



Weitere Informationen

Europäische Mobilitätswoche: www.mobilitaetswoche.at

Radland Kampagne für mehr Radfahren in Niederösterreich: www.radland.at

Good-Practice Beispiel: „Sanfte Mobilität in Traun“, Oberösterreich



Schon seit Jahren ist die Stadt Traun zur Förderung nachhaltiger Mobilität aktiv. Seit 2005 läuft das Programm „Sanfte Mobilität in Traun“ mit Maßnahmen zur Rad-, Fußgänger/innen- und Öffentlicher Verkehr-Förderung. Durch kommunales Mobilitätsmanagement erfolgt eine jährliche Einsparung von 390 Tonnen CO₂.

Ing. Harald Seidl, Bürgermeister: *„Wir haben uns entschlossen, mit verschiedenen Aktivitäten den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern, dadurch Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren und so für eine Verbesserung des Klimas und der Lebensqualität zu sorgen.“*



Kontakt:

Gerald Seitlberger

Umweltberater und Radfahrbeauftragter

T: 07229/688-0

gerald.seitlberger@traun.at

www.traun.at



Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice



Schritt 4: Nutzen Sie als Gemeinde Ihre Vorbildwirkung

Worum es geht

Die Vorbildwirkung ist eine der wirksamsten und billigsten Instrumente der Bewusstseinsbildung. Die Gemeinde und ihre Repräsentant/innen haben im eigenen Wirkungsbereich viele Möglichkeiten, mit gutem Beispiel voranzugehen. Die Erfahrung zeigt, dass dies ein äußerst wichtiger Motivations- und Erfolgsfaktor ist.

Wenn der/die Bürgermeister/in oder Amtsleiter/in Dienstwege mit dem Fahrrad erledigt, dann hat das Radfahren in der Gemeinde oft einen hohen Stellenwert. Reisekostenregelungen in der Gemeinde, welche die Nutzung des Rades und der Öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Auto nicht benachteiligen, sind eine wichtige Ergänzung.



Das können Sie tun

- Der/die Bürgermeister/in und die Gemeinderät/innen sind regelmäßig mit dem Fahrrad oder mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Sie nehmen an den Internet-Radwettbewerben teil und propagieren dies auch für ihre Bürger/innen. www.radeltzurarbeit.at.
- Richten Sie Ihren Fuhrpark nach klimafreundlichen Kriterien aus, schaffen Sie nur mehr klimaschonende und verbrauchsarme Fahrzeuge an: Elektroautos mit 100 Prozent Ökostrom, verbrauchsarme Fahrzeuge und/oder Erdgas-Autos (Biogas). www.topprodukte.at
- Bevorzugen Sie bei Dienstfahrten klimafreundliche Verkehrsmittel:
 - Stellen Sie für Ihre Mitarbeiter/innen Dienstfahrräder zur Verfügung.
 - Stellen Sie für Ihre Mitarbeiter/innen Elektrofahrzeuge zur Verfügung.
 - Nutzen Sie als Gemeinde Carsharing (siehe Schritt 9).
 - Bieten Sie Ihren Mitarbeiter/innen finanzielle Unterstützung für die Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Motivieren und unterstützen Sie Ihre Mitarbeiter/innen zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel beim Weg in die Arbeit:
 - Bieten Sie Radler/innen Infrastruktur (z. B. Fahrradabstellanlagen – klimaaktiv mobil Sonderförderung für überdachte Radabstellanlagen, Duschen und Reparaturmöglichkeiten).
 - Bieten Sie Ihren Mitarbeiter/innen Sprintspar-Trainings.
 - Bewirtschaften Sie gemeindeeigene Parkplätze auch für Mitarbeiter/innen.
- Vermeiden Sie Flugreisen
Der grenzüberschreitende Flugverkehr ist in den nationalen CO₂-Bilanzen und auch in den Zielen des Kyoto-Protokolls nicht enthalten. Insgesamt verursacht der Flugverkehr circa zwei Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen in Österreich. Durch den Schadstoffausstoß in höheren Luftschichten ist die Treibhausauswirkung allerdings zwei bis drei Mal so hoch.
 - Prüfen Sie bei Dienstreisen grundsätzlich immer die Notwendigkeit einer Flugreise und die Alternative einer Bahnreise.
 - Telekonferenzen können Flugreisen ersetzen.
 - Bei nicht vermeidbaren Flugreisen können Sie Kompensationszahlungen leisten, die Klimaschutzprojekten zugute kommen. Achten Sie in diesem Fall auf strenge Qualitätsstandards und effizienten Mitteleinsatz bei den Anbieter/innen. www.atmosfair.de, www.climateaustria.at



Good-Practice Beispiel: Öffentlichen Verwaltung, klimaaktiv mobil, BMLFUW

Ein Schwerpunktthema von klimaaktiv mobil ist das Mobilitätsmanagement in der Öffentlichen Verwaltung. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) möchte hier Vorbild für andere Verwaltungen sein und führte daher bereits im Jahr 1997 das erste Mobilitätsmanagementprojekt eines Ministeriums in Österreich durch. Seit 2005 wird das Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit dem EMAS-Umweltteam kontinuierlich betreut.

Die Pionierarbeit im BMLFUW zeigt sehr schöne Erfolge: über 90 Prozent der Mitarbeiter/innen legen den Arbeitsweg im „Umweltverbund“ zurück: 78 Prozent mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, 11 Prozent per Fahrrad und 4 Prozent zu Fuß. Nur 5 Prozent fahren den gesamten Arbeitsweg regelmäßig mit dem Auto, weitere 2 Prozent als Mitfahrer/innen (15 Prozent nutzen das Auto fallweise bzw. für einen Teil der Strecke – z. B. zu einem Park & Ride Parkplatz).

Ausgewählte Maßnahmenbeispiele:

- Ankauf von Dienstfahrrädern, Micro-Scootern, Falträdern sowie Elektro-Fahrrädern für Dienstfahrten
- Bereitstellung von Anhängern, Radkörben und hochwertigen Radpumpen
- zusätzliche zum Teil überdachte Radabstellanlagen und -räume & Radparkplatzschilder
- Self-Service-Stationen für Fahrräder
- Aktion „RadfahrerIn, Fahrgast und FußgängerIn des Jahres“
- Sprintsparwettbewerbe und -trainings für Chauffeure
- Teilnahme an der Aktion „Radelt zur Arbeit“
- Mobilitätsmappe für alle Mitarbeiter/innen
- Mobilitätstage im Rahmen des jährlichen EMAS-Events

Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice



Schritt 5: Fördern Sie das Zufußgehen

Worum es geht

„Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, zu beherrschen, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte?“

Bereits 1912 verfasste Michael Freiherr von Pidoll aus Wien diesen Weckruf. Heute haben wir uns vielfach daran gewöhnt, dass das Auto den öffentlichen Straßenraum beherrscht. Die vielfältigen Funktionen des Straßenraums – Aufenthaltsraum, Kontaktraum, Spielraum, Verkaufsraum – wurden auf „Autoverkehrsraum“ und „Autoabstellraum“ reduziert.

Die Grundsätze der Straßenverkehrsordnung – Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs – müssen aber auch für Fußgänger/innen gelten.



Das können Sie tun

- Eine Strategie zur Rückgewinnung des kommunalen Straßenraums für Fußgänger/innen beinhaltet folgende Maßnahmenbereiche:
 - Schaffen Sie ein attraktives und sicheres Gehwegenetz.
 - Vermeiden Sie Umwege für Fußgänger/innen und bauen Sie ein durchgängiges und attraktives Haupt-Gehwegenetz aus.
 - Erweitern Sie bestehende Fußgängerzonen oder widmen Sie welche.
 - Legen Sie mindestens 2,5 Meter breite Gehsteige an.
 - Richten Sie attraktive Querungshilfen wie Schutzwege oder Mittelinseln an Hauptverkehrsstraßen ein.
 - Errichten Sie fußgängerfreundliche Ampelanlagen.
 - Ziehen Sie Fußgängerflächen durch, zum Beispiel durch Aufpflasterung bei Straßeneinmündungen.
 - Verhindern Sie das Verparken von Gehwegen.
 - Planen Sie autofreie Wohnsiedlungen.
- Berücksichtigen Sie die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Straßenraumgestaltung konsequent.
- Setzen Sie ortsverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten um:
 - Führen Sie Tempo 30 ein.
 - Führen Sie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durch.
 - Schaffen Sie Mini-Kreisverkehr-Anlagen: Sie dämpfen die Geschwindigkeit verlässlich und können auch dort angesetzt werden, wo aus Platzgründen ein klassischer Kreisverkehr nicht möglich ist.
 - Richten Sie Begegnungszonen ein.
 - Überwachen Sie die Geschwindigkeit konsequent.
 - Die Vorrangregelung: „Rechts vor Links“ senkt die Durchfahrtsgeschwindigkeiten in Wohngebieten.
- Service und Öffentlichkeitsarbeit für Fußgänger/innen
 - Richten Sie Wegweiser/Leitsysteme ein.
 - Starten Sie Kampagnen fürs Zufußgehen.



Weitere Informationen

Der Österreichische Verein für Fußgänger/innen vertritt als parteipolitisch und konfessionell neutraler, unabhängiger, gemeinnütziger, nicht gewinnorientierter Verein die Interessen der Fußgänger/innen in Österreich. www.walk-space.at

Shared Space ist ein neues Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raumes. www.sharedspace.at

Good-Practice Beispiel: Begegnungszonen und Shared Space in Graz– Koexistenz statt Abgrenzung



Quelle: Stadt Graz,
Heike Falk.

Erfolgreiche Shared Space Umsetzung in Graz, Sonnenfelsplatz..

Die strikte Trennung des öffentlichen Raumes in Gehsteig, Fahrbahn, Radweg, Busspur usw. führt dazu, dass Fußgänger/innen oft an den Rand gedrängt werden, obwohl die Fahrflächen nicht dauernd für den motorisierten Verkehr benötigt werden. Diese strikte Trennung der Verkehrsarten im Straßenraum wird durch mehrere Entwicklungen in den letzten Jahren überwunden. Ansätze wie Shared Space (gemeinsam genutzter Raum) aus Holland oder die Begegnungszonen, wie sie neu in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung festgelegt wurden, zeigen neue Wege auf, wie Chancen für eine platzsparende und städtebaulich aufwertende Neugestaltung zentraler Straßen- und Platzbereiche entstehen, wenn die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen gestärkt wird.

In der Begegnungszone (§ 76c StVO) gilt Folgendes

- Fahrzeuge dürfen mit maximal 20 km/h unterwegs sein. Kfz dürfen nur an gekennzeichneten Stellen parken.
- Fußgänger/innen können die Fahrbahn zur Fortbewegung benutzen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr allerdings nicht mutwillig behindern.
- Das Nebeneinanderfahren von Radfahrer/innen ist gestattet.
- Fußgänger/innen und Radfahrer/innen dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- Beginn und Ende der Zone werden mit entsprechenden Hinweistafeln gekennzeichnet.



Schritt 6: Fördern Sie den Radverkehr

Worum es geht

Der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher prägte den Begriff vom „Virus Auto“, das die räumlichen Strukturen zerstört. Dem kann das Radfahren als „Penicillin des 21. Jahrhunderts“ entgegengesetzt werden. Im Masterplan Radfahren des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich wird daher die Verdoppelung des Radverkehrs in Österreich bis 2015 als Ziel gesetzt.

Radverkehrsförderung ist eine der kosteneffektivsten Maßnahmen im Klimaschutz. Mit verhältnismäßig geringen Investitionskosten können vergleichsweise hohe CO₂-Einsparungseffekte erzielt werden. Das Fahrrad ist außerdem das schnellste Verkehrsmittel im Kurzstreckenbereich. Innerorts ist es von Haus zu Haus auf Distanzen unter fünf Kilometern dem Auto überlegen – und 50 Prozent aller Autofahrten sind unter fünf Kilometer – das entspricht rund 14 Minuten mit dem Elektro-Fahrrad!

Das Fahrrad verbindet auch sozialen Nutzen mit individuellem Nutzen. Für die Gemeinde ist es umweltschonend, platz- und kostensparend: Die Stellplatzkosten für ein Fahrrad sind bis zu 20 Mal geringer als beim Pkw. Dagegen steigt beim Radfahren die Leistungsfähigkeit einer Straße gegenüber dem Autoverkehr um mehr als 50 Prozent.

Für den Einzelnen ist das Fahrrad ein schnelles, kostensparendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel. Regelmäßige Bewegung durch Radfahren reduziert das Herzinfarktrisiko, ist Vorsorge gegen Bluthochdruck, senkt den Cholesterinspiegel und verringert die Gefahr von Altersdiabetes.



Das können Sie tun

Radverkehrsförderung ist mehr als Radwegbau: Ein umfassendes Spektrum von Maßnahmen ist die Grundlage für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik. Nach dem Motto „Radfahren beginnt im Kopf“ hat der Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit besondere Bedeutung.

- Erstellen Sie ein lokales Radverkehrskonzept im Rahmen Ihres Mobilitätskonzeptes unter Einbeziehung aller Maßnahmen (Infrastruktur, Organisation, Logistik, Multimodale Vernetzung und Bewusstseinsbildung) und mit Auflistung der Schwerpunkte und des Umsetzungszeitplanes.
 - Beschließen Sie ein eigenes Radverkehrsbudget mit jährlich ausreichender Dotierung unter Ausnutzung aller Fördermöglichkeiten.
 - Ernennen Sie eine/n Radverkehrsbeauftragte/n als Koordinator/in und Motivator/in. Eine Kombination mit der Funktion des/der Mobilitätsbeauftragten ist sinnvoll.
 - Realisieren Sie wichtige Infrastrukturprojekte, schließen Sie Lücken im Radverkehrsnetz.
 - Stellen Sie die Radfahrtauglichkeit des gesamten Straßennetzes sicher:
 - Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen sind oft verkehrssicherer und kostengünstiger als von der Fahrbahn abgesetzte und enge Zwei-Richtungs-Radwege.
 - Im Nebenstraßennetz kann meist mit geringem Aufwand ein dichtes und fahrradfreundliches Wegenetz zur Verfügung gestellt werden. Verkehrsberuhigung, Tempo 30, die Öffnung von Fußgängerzonen und Einbahnen und die Einrichtung von Fahrradstraßen und Begegnungszonen ermöglichen schnelle und umwegfreie Verbindungen und echte Zeitvorteile gegenüber einer Autofahrt.
 - Ziehen Sie Radfahrstreifen bei Ampelkreuzungen vor und errichten Sie fahrradfreundliche Ampelanlagen.
 - Erstellen Sie Wegweiser und Radverkehrspläne sowie ein Radleitsystem: positionieren Sie Beschilderung sowie Übersichtspläne an neuralgischen Punkten.
 - Richten Sie Radverleihsysteme sowie attraktive, sichere und funktionelle Radabstellanlagen ein: der Rahmen ist abschließbar, das Fahrrad kann kippstabil aufgestellt werden, die Standorte sind gut einsehbar und im Optimalfall überdacht.
- www.argus.or.at → Info

- Bieten Sie auch Elektrofahrräder und Fahrradanhänger an. So erreichen Sie neue Benutzergruppen.
- Verknüpfen Sie das Radfahren mit dem Öffentlichen Verkehr mittels „bike and ride“-Abstellanlagen und Fahrradmitnahmeangeboten: durch das Fahrrad wird der Einzugsbereich von Haltestellen auf das 15-fache erhöht.
- Schwerpunkt Bewusstseinsbildung: Betreiben Sie regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit (Artikel in der Gemeindezeitung und auf der Homepage) und Aktionen zum Radfahren in der Gemeinde (Fahrradcodierung, Internet-Radkampagnen oder Fahrradbörsen). Sie sind ein wichtige Elemente einer erfolgreichen Radverkehrsstrategie.

Weitere Informationen



Das Förderungs- und Beratungsprogramm **klimaaktiv mobil** bietet den Gemeinden kostenfreie Beratungsleistungen und Fördermöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen – zum Beispiel Pauschalförderungen für Elektro-Fahrräder und überdachte Radabstellanlagen: www.klimaaktivmobil.at

Masterplan Radfahren des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich: www.bmlfuw.gv.at

„Österreich radelt zur Arbeit“ ist eine Initiative der Österreichischen Radlobby: www.radeltzurarbeit.at

Good Practice-Beispiel: Erfolgreiche Radverkehrsförderung in Vorarlberg



Die Möglichkeiten und Erfolge konsequenter Radverkehrspolitik zeigen sich am Beispiel des Bundeslandes Vorarlberg. Bereits frühzeitig wurden dort konsequente Radverkehrskampagnen gestartet, die Radinfrastruktur wurde ausgebaut und mittels Mobilitätsmanagement-Maßnahmen wurden Anreize zum Umsteigen geboten. Das Ergebnis: Die Radnutzung ist mehr als doppelt so hoch wie im Rest Österreichs.

In der Radstrategie Vorarlberg wird eine weitere Erhöhung des Radanteils auf 17 Prozent angestrebt. Eine wichtige Maßnahme dabei ist die Errichtung von attraktiven regionalen Rad-Autobahnen mit Vorrang gegenüber kreuzenden Verkehrsstraßen. Auf Gemeindeebene und regionaler Ebene werden diese Aktivitäten aufgegriffen und konkretisiert, beispielsweise durch Aktionen wie den radplan-b der Stadt Bregenz mit ihren Umlandgemeinden.

Auch in den meisten anderen Bundesländern werden Aktionsprogramme, Förderungen und Radkampagnen durchgeführt, welche die Gemeinden bei ihren Radfördermaßnahmen unterstützen. www.vmobil.at → Fahrrad



Schritt 7: Verbessern Sie das Angebot im Öffentlichen Verkehr

Worum es geht

Ein attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr ist nicht nur wesentlich für den Klimaschutz, es ist auch eine wichtige Daseinsvorsorge für die Bürger/innen, die kein Auto zur Verfügung haben – immerhin ein Viertel der österreichischen Haushalte. Da es sich dabei oft um einkommensschwächere Personengruppen handelt, ist die Förderung des Öffentlichen Verkehrs auch ein wichtiges Element einer sozial orientierten Politik.



Das können Sie tun

Wirken Sie beim Ausbau des Bus- und Bahnnetzes mit.

- Setzen Sie sich dafür ein, dass Regionalbahnen attraktiver werden: Regionalbahnen sind das Rückgrat des Verkehrs in der Region. Als Zubringer zu den Hauptstrecken sind sie auch wichtige Bestandteile eines Flächenbahn-Konzepts. Bei der Umstellung auf Busbetrieb gehen erfahrungsgemäß circa 30–50 Prozent der Fahrgäste verloren. www.regionalbahntag.at
- Mittlere und größere Städte können ein Stadtbussystem anbieten bzw. sollten bereits länger bestehende Systeme immer wieder an geänderte Rahmenbedingungen angepasst und optimiert werden.
- Auch kleinere Gemeinden können Gemeindebusse oder Sammeltaxis anbieten (siehe unten die Beispiele der „GmoaBusse“).

Verbessern Sie die Beschleunigung und Verfügbarkeit.

- Stellen Sie für periphere ländliche Räume durch „Mindestbedienungsstandards“ ein Grundangebot im Öffentlichen Verkehr sicher.
- Erhöhen Sie die Taktfrequenz.
- Geben Sie dem Öffentlichen Verkehr im Straßenraum Vorrang – zum Beispiel durch Bevorrangung an den Ampeln oder durch die Einrichtung von Busspuren.
- Bieten Sie flexible Angebote zu Schwachverkehrszeiten. Viele der erfolgreichen innovativen Angebote sind bedarfsorientiert: der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch vorher telefonisch anmelden, kann dafür aber oftmals bis vor die Haustür fahren. Diese Betriebsform ist wirtschaftlicher als der klassische Linienverkehr, da nur gefahren wird, wenn tatsächlich Bedarf besteht (z. B. Anrufsammeltaxi).
- Bieten Sie Einkaufsbusse und Nachtbusse an.

Gestalten Sie eine attraktive Tarifpolitik.

- Bieten Sie attraktive und preiswerte Zeitkarten oder Angebote für spezielle Zielgruppen wie zum Beispiel Semestertickets.
- Bieten Sie Schnuppertickets für den Öffentlichen Verkehr an (wie z. B. Ottensheim in OÖ).
- Koppeln Sie bei Großevents die Eintrittskarte mit einer Gratisnutzung des Öffentlichen Verkehrs.
- Regen Sie eine Fahrgelderstattung durch Unternehmen/Geschäfte an.
- Richten Sie Tarifverbünde ein.

Verbessern Sie Komfort, Service und Marketing.

- Modernisieren Sie die Fahrzeuge, zum Beispiel mit Niederflurtechnik und moderner Fahrgastinformation.
- Bieten Sie attraktive Zugangswege zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs und gestalten Sie komfortable, sichere Buswartehäuschen mit Überdachung, und Beleuchtung.
- Gestalten Sie die Fahrpläne übersichtlich.
- Bieten Sie weitere Serviceeinrichtungen wie Gepäckaufbewahrung oder Lieferservice.
- Stellen Sie Informationen und Fahrplanauskunftssysteme zum Öffentlichen Verkehr auf die Gemeinde-Homepage.

Weitere Informationen

Über das klimaaktiv mobil Beratungsprogramm Mobilitätsmanagement für Gemeinden, Städte und Regionen können sich interessierte Gemeinden kostenfrei zum Thema Gemeindebusse beraten lassen und klimaaktiv mobil Fördermittel in Anspruch nehmen: www.klimaaktiv.at → Mobilität → Beratungs- und Förderungsprogramme



SCOTTY, der Routenplaner für Öffis der ÖBB: <http://fahrplan.oebb.at>

von A nach B: Routenplaner für Rad, Öffentlichen Verkehr und Auto in der Ostregion: www.anachb.at

Qando, der Routenplaner und Fahrplaninfo für das Mobiltelefon in Wien, Niederösterreich und Burgenland: www.qando.at

Good-Practice Beispiel: „GmoaBus“ in Purbach, Burgenland



Bereits 2006 wurde in den burgenländischen Gemeinden Purbach, Breitensee und Mörbisch ein innovatives Gemeindebusssystem erfolgreich eingeführt. Die Gemeindebusse verkehren weitgehend frei von zeitlichen und räumlichen Bindungen nach telefonischer Anmeldung. In Purbach werden damit jährlich circa 21.000 Fahrgäste befördert. In der Sommersaison können außerdem Inhaber/innen der Neusiedler See Card den Bus kostenlos benutzen.

Richard Hermann, Bürgermeister: „Der Gmoabus hat sich innerhalb kürzester Zeit zu einer fixen Einrichtung der Stadtgemeinde Purbach und in vielen Familien zu einem festen Bestandteil des täglichen Lebens entwickelt.“



Kontakt:

Mag. Michael Hoffmann

Amtsleiter

T: 02683/5116

stadtgemeinde@purbach.at



Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice



Schritt 8: Regeln Sie die ortsverträgliche Autonutzung in Ihrer Gemeinde

Richten Sie verkehrsberuhigte bzw. autofreie Bereiche ein und führen Sie Parkraumbewirtschaftung ein.

Worum es geht: Verkehrskosten, Straßenbau, Verkehrs- und Parkraumorganisation

Verbesserte Bedingungen für Pkw- und Lkw-Verkehr durch neue leistungsfähige Straßenkapazitäten bewirken, dass der Autoverkehr weiter zunimmt. Es wird neuer Verkehr verursacht, gleichzeitig werden die Angebote des Öffentlichen Verkehrs weniger genutzt.

Die heute vorherrschende Doppelförderung von Umweltverbund und Autoverkehr ist nicht nur ökologisch verfehlt sondern auch ökonomisch verhängnisvoll. Die im Straßenbau eingesetzten Budgetmittel sind dringend erforderlich zum Ausbau eines klimaschonenden Verkehrssystems. Kostenwahrheit hingegen – das ist die Zurechnung der externen Kosten zu den Verursacher/innen – dämpft die Verkehrsnachfrage und beeinflusst gleichzeitig die Verkehrsmittelwahl in Richtung weniger belastender Verkehrsarten.

Exkurs: Kostenwahrheit im Verkehrssystem

Zu den von den Verursacher/innen nicht gedeckten Kosten gehören ein großer Teil der Unfall-Folgekosten, Lärmfolgen in Wohn- und Erholungsgebieten, die Belastung der Atemluft und dadurch entstehende Gesundheitskosten und Gebäudeschäden, die Belastung von Böden und Gewässern durch Schadstoffe, sowie die Folgekosten der Klimaveränderung. Zirka zehn Milliarden Euro pro Jahr fallen in Österreich auf diese Weise als externe Kosten an (die Staukosten noch nicht mitgerechnet). Wenn man Kosten (ohne Staukosten) und Einnahmen gegenüberstellt, werden nach Österreichischer Verkehrswegerechnung des BMVIT im Pkw-Verkehr nur 44 Prozent der tatsächlichen Kosten gedeckt, im Lkw-Verkehr gar nur 36 Prozent.

Die Durchsetzung von mehr Kostenwahrheit ist eine schwierige aber besonders wichtige Herausforderung. Sie muss vor allem auf nationaler und europäischer Ebene erfolgen. Als naheliegende Maßnahme bietet sich dabei die Erhöhung der Mineralölsteuer an – zumindest auf das Niveau von Nachbarstaaten wie Deutschland oder Italien.

Auf lokaler und regionaler Ebene können allerdings Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung helfen, die Akzeptanzprobleme abzubauen, die die Umsetzung von mehr Kostenwahrheit derzeit so schwierig machen. In Teilbereichen – zum Beispiel bei der Parkraumbewirtschaftung – können Gemeinden auch im eigenen Wirkungsbereich einen wesentlichen Beitrag zu mehr Kostenwahrheit leisten.

Kostenbelastung in der Gemeinde durch Straßenbau

Autogerechte Siedlungsstrukturen bedeuten eine starke Belastung für das Gemeindebudget. Die Kosten für die Erschließung von Streusiedlungen durch Straßen oder Kanal sind mit 400.000 Euro (oder mehr) pro Wohneinheit viermal so hoch wie bei kompakten Siedlungsstrukturen. Gleichzeitig wird nur cirka ein Drittel der Erschließungskosten von den Verursachenden getragen. Auch für die soziale Infrastruktur wie Heimhilfen, Kinderbetreuung oder Schultransport betragen in Gemeinden mit Streusiedlungen die jährlichen Kosten das 10 bis 20-fache von kompakten, fußläufigen Siedlungsstrukturen.

Auch am Beispiel Fahrbahnen und Fahrzeugabstellflächen zeigen sich die enormen Kostenunterschiede. Die Schaffung von Fahrrad-Parkraum ist bis zu 40-mal kostengünstiger als Pkw-Parkplätze.

Baustandard	1 Pkw-Abstellplatz	1 Fahrrad-Abstellplatz	Verhältnis Auto:Fahrrad
überdacht, Zugangskontrolle	> 16.000 Euro in Tiefgarage	1.200 Euro in Fahrradstation	> 12:1
überdacht	8.000 Euro	750 Euro	> 10:1
unter freiem Himmel	4.000 Euro	100 Euro	40:1

Quelle: VCÖ 2011: Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität. Wien

Kostenvergleich Abstellanlagen für Fahrräder und PKW.

Bau von Umfahrungsstraßen

Im Rahmen eines am Klimaschutz orientierten Verkehrssystems ist der Bau von Umfahrungsstraßen nur sinnvoll

- wenn andere gesetzte Maßnahmen (z. B. Verbesserungen im Umweltverbund, Verkehrslenkung, Geschwindigkeitsreduktion, Mobilitätsmanagement) nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssituation und Verringerung der Verkehrsbelastung für alle VerkehrsteilnehmerInnen geführt haben,
- wenn die Umfahrung nicht zu insgesamt vermehrter Verkehrsleistung führt und eine dauerhafte Entlastung durch konsequenten Rückbau des entlasteten Straßennetzes erfolgt,
- wenn die Zahl der neu- oder mehrbelasteten Anrainer/innen deutlich kleiner ist als die der entlasteten,
- wenn die unvermeidlichen Eingriffe in Natur und Landschaft vertretbar sind und
- wenn eine Verkehrsentlastung von mindestens 40 Prozent in den Wohngebieten erreicht werden kann.

Umweltzonen und City-Maut

Bund und Länder sollten rechtliche Voraussetzungen schaffen, damit Maßnahmen wie Umweltzonen und City-Maut auch in Österreichs Städten umgesetzt werden können. London und Stockholm sind die bekanntesten Beispiele von mittlerweile zahlreichen europäischen Städten (u.a. Mailand, Bologna, Bergen, Trondheim), die die Einfahrt in die Innenstadtbereiche kostenpflichtig machen oder nach der Schadstoffklasse der Autos beschränken. In Italien erfolgt die Umsetzung bereits auch in zahlreichen kleineren Städten.

Parkraumorganisation

Die Parkraumplanung ist einer der wichtigsten Bausteine der Verkehrspolitik. Anzahl, Organisation (Dauer, Kosten, Vorrang für bestimmte Nutzer/innengruppen) und räumliche Anordnung des Parkraumes bestimmen den Kfz-Verkehr entscheidend. Am Ende der Fahrtstrecke einen Parkplatz vorzufinden ist ein wesentlicher Grund für die Verkehrsmittelwahl.

Bei der Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum sollte man zwischen dem vorrangigen Stellplatzbedarf und sonstigen Stellplätzen unterscheiden. Vorrangig sind Stellplätze für die Wohnbevölkerung, für den Wirtschaftsverkehr und für behinderte Personen. Nur beschränkt abgedeckt werden sollten Stellplätze für Berufspendler/innen und für Besucher/innen mit längerer Aufenthaltsdauer.

Das können Sie tun

- Die Landeshauptstädte führen die City-Maut und/oder Umweltzonen ein.
- Nutzen Sie die Möglichkeiten der Energieraumplanung (vgl. Kapitel „Bodenschutz“). Führen Sie Kostenwahrheit in der Raumplanung ein, ordnen Sie die Erschließungskosten den Nutznießer/innen zu.
- Führen Sie Verkehrserregerabgaben ein; lasten Sie die Kosten den Verkehrsursacher/innen an (z. B. für Parkplätze bei Shoppingcentern und Großunternehmen).



Setzen Sie verkehrsberuhigende Maßnahmen

- Eine ideale Verkehrs- und Straßenraumgestaltung, die sich am Klimaschutz und an Sanfter Mobilität orientiert findet im gesamten Straßenbild der Gemeinde ihren sichtbaren Niederschlag.
- Berücksichtigen Sie die Sanfte Mobilität bei der baulichen Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen innerorts, wie zum Beispiel ausreichend dimensionierte Fußgänger/innen- und Radverkehrsanlagen oder Querungshilfen wie Schutzwege und Mittelinseln.
- Ziehen Sie Rad- und Fußgänger/innenflächen durch. Richten Sie Fußgänger/innenzonen ein oder bauen Sie vorhandene aus. Legen Sie vorgezogene Radfahrstreifen bei Ampelkreuzungen an.
- Richten Sie autofreie Zonen ein.
- Legen Sie Busspuren an.
- Nehmen Sie punktuell bauliche Maßnahmen vor (Schwellen, Fahrbahnverengungen) und senken Sie das Geschwindigkeitsniveau durch die Rechts-vor-Links-Vorrangregelung im untergeordneten Straßennetz.
- Verordnen Sie Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet, ausgenommen auf Vorrangstraßen.
- Ampelanlagen werden so eingestellt, dass Fußgänger/innen genügend Zeit für die Querung der Kreuzung haben und dass Radfahrer/innen und Busse früher losfahren können als Pkws.

Führen Sie eine Parkraum-Bewirtschaftung ein:

- Weisen Sie die Straßenparkplätze flächendeckend als Kurzparkzonen aus.
- Verkleinern Sie dabei das Stellplatzangebot, da ansonsten, aufgrund bis zu fünf-fach höherer Nutzungshäufigkeit der Stellfläche, der Gesamtverkehr ansteigen würde.
- Stellen Sie die einheitliche Kostenpflicht aller öffentlich zugänglichen Stellplätze – auf der Straße und in Garagen – sicher.
- In Gebieten mit geringem Kurzparkbedarf können bewirtschaftete Stellplätze auch für Pendler/innen – mit einer Parkdauer von mehr als drei Stunden – geöffnet werden.
- Bieten Sie für Bewohner/innen ohne privaten Stellplatz kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen an.
- Sorgen Sie für die konsequente Überwachung der Regelungen.

Nach wie vor sehr zurückhaltend sind viele Gemeinden bei der Bewirtschaftung der eigenen Parkplätze für Gemeindebedienstete. Dabei ist dies in doppelter Hinsicht wichtig: einerseits sind öffentliche Einrichtungen – von der Verwaltung bis zu Krankenhäusern und Schulen – häufig große Verkehrserreger. Andererseits geht es um die Vorbildwirkung der Gemeinden und um ihre Glaubwürdigkeit in verkehrspolitischen Fragen.

- Sorgen Sie für eine verursachergerechte und nutzungsbezogene Kostenanlastung (z. B. Tagesgebühren). Es soll keine Dauer-Parkberechtigungen mit Fixkostencharakter bei gemeindeeigenen Parkplätzen geben.
- Realisieren Sie die Aufkommensneutralität der Maßnahmen: für die Gesamtheit der Mitarbeiter/innen entsteht keine Mehrbelastung – das erleichtert die Durchsetzung.
- Die Einnahmen aus der Bewirtschaftung sollen den Mitarbeiter/innen zugute kommen – unabhängig davon, wie sie zum Arbeitsort kommen. Führen Sie Jobtickets ein.
- Reduzieren Sie die Emissionen beim Güterverkehr.

Vor allem durch ihre Raumordnungs- und Ansiedlungspolitik können Gemeinden die Güterverkehrsströme beeinflussen. Wichtige Grundsätze:

- Widmen Sie Betriebsgebiete in Bereichen nahe der Bahn. Verdichten Sie den Siedlungsbereich generell in der Nähe von ÖV-Stationen.
- Planen Sie Betriebsgebiete auch in Gemeindekooperationen und über Gemeindegrenzen hinaus (z. B. Freistadt, OÖ).
- Machen Sie die Errichtung oder Nutzung von Gleisanschlüssen durch Förderungen und Beratung attraktiv.

- In Betriebs- und Industriegebieten kann eine intelligente Mischung von Betrieben dazu beitragen, Gütertransporte zu vermeiden.
- Fördern Sie alternative Antriebe und setzen Sie sie selbst bei kommunalen Fahrzeugen ein.
- Steuern Sie zum Schutz der Anrainer/innen in sensiblen Gebieten den Schwerverkehr durch Routenbindungen bzw. Zufahrtsbeschränkungen.

Weitere Informationen

Kostenwahrheit im Verkehr: www.vcoe.at/de/publikationen

Good-Practice Beispiel: Autofreie Wohnsiedlung in Wien Floridsdorf

Bei der 1999 errichteten Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf wurde statt dem üblichen Autoabstellplatz für jede Wohnung lediglich ein Autostellplatz für zehn Wohnungen erstellt. Die Bewohner/innen verpflichteten sich zum Verzicht auf privaten Autobesitz. Die frei werdenden Gelder wurden dann in Gemeinschaftseinrichtungen wie Fahrradwerkstatt, Radgarage, Carsharing-Standplatz, Waschsalon, Jugendraum, Kinderhaus, Partyhaus, Saunahaus sowie in attraktive Freiflächen mit Grünraum, Teich, Spielplätzen, Gemüse- und Kräutergärten investiert.

Bernhard Holzbauer, Bewohner: „Der positivste Nebeneffekt war die tolle Nachbarinnengemeinschaft.“

Kontakt:

Bewohner/innenbeirat der Siedlung
beirat@postamt.autofrei.org

Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice





Schritt 9: Fördern Sie Fahrgemeinschaften und Carsharing

Worum es geht

Das Auto ist eigentlich kein Fahrzeug, sondern ein Stehzeug. Im Durchschnitt steht es mehr als 23 Stunden des Tages. Wenn man anstelle eines eigenen Privatautos auf die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen umsteigt, so verringert sich dadurch normalerweise auch die generelle Autonutzung, die CO₂-Emissionen sinken um mehr als die Hälfte.

Durch mehr Flexibilität in der Autonutzung nach dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ kann die Effizienz des Autoeinsatzes enorm gesteigert werden. Die Gemeinde kann durch Förderung von Carsharing und Fahrgemeinschaften wesentlich dazu beitragen.



Das können Sie tun

- Unterstützen Sie Carsharing-Organisationen
 - Stellen Sie Standplätze bereit.
 - Nützen Sie selbst Carsharing-Autos für Dienstfahrten.
 - Decken Sie das Kostenrisiko in der Startphase ab.
- Bieten Sie ein Gemeindeauto als Carsharing-Auto für Bürger/innen an.
- Propagieren Sie Fahrgemeinschaftsbörsen.
- Richten Sie Mitfahrhaltestellen ein.



Weitere Informationen

Mit CarSharing.at nützen Sie ein passendes Auto immer nur dann, wenn Sie es brauchen: www.carsharing.at

Fahrgemeinschaftsbörse: www.compano.at

Autoteilen-Börse: www.caruso.mobi



Good-Practice Beispiel: Carsharing-Gemeindeauto in Langenegg, Vorarlberg

Seit 2002 gibt es in Langenegg im Bregenzerwald ein Kleinauto als Carsharing-Gemeindeauto. Es hört auf den Namen „Fifty“ („halb so viele Kosten, halb so viel Ressourcenverbrauch“) und kann von allen Bürger/innen telefonisch beim Gemeindeamt gebucht werden. Mit 15.000 Kilometer pro Jahr kann die Kostendeckung erreicht werden, cirka ein Drittel der Fahrten sind Dienstfahrten der Gemeinde.



Georg Moosbrugger, Bürgermeister: „Grundidee ist, dass dadurch in unserer Gemeinde das eine oder andere Zweitauto eingespart werden kann und damit auch Ressourcenverbrauch, Parkplatzbedarf und Kosten reduziert werden. Die Zahlen belegen klar: Der Fifty ist ein Renner.“



Kontakt:

Mario Nußbaumer
Energiebeauftragter
T: 05513/4101-19
energie@langenegg.at

Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice

Schritt 10: Nutzen und fördern Sie Elektromobilität aus 100 Prozent erneuerbaren Energiequellen



Worum es geht

Elektromobilität ist mehr als Elektroautos. Im Öffentlichen Verkehr ist die Nutzung elektrischer Antriebsenergie bewährte Realität, zum Beispiel bei Bahn, Straßenbahnen oder O-Bussen. Auch im Bereich der Elektromopeds und Elektrofahräder gibt es mittlerweile eine umfangreiche Angebotspalette.

Elektrofahräder eröffnen neue Nutzungsmöglichkeiten. Im Rahmen des Landrad-Projektes in Vorarlberg wurde nachgewiesen, dass der Besitz eines Elektrorades zu geändertem Mobilitätsverhalten führt: 35 Prozent der Wege mit E-Fahrrad waren zuvor mit dem Auto zurückgelegt worden. Infos: www.landrad.at

Das Elektroauto ist wesentlich energie-effizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Circa 80 Prozent der eingesetzten Energie wird beim Elektromotor in Bewegung umgesetzt. Beim Verbrennungsmotor sind es lediglich circa 30 Prozent, der Rest der Energie geht als Wärme verloren.

Automobile Elektromobilität ist zwingend mit dem Ausbau erneuerbarer Energieträger zu koppeln. In Verbindung mit Strom aus erneuerbarer Energie ist das Elektroauto nahezu CO₂-neutral. Jedoch bei einem deutschen Strom-Mix mit Kohle- und Atomstrom schneidet das Elektroauto beim CO₂-Ausstoß nicht viel besser ab als ein modernes Auto mit Verbrennungsmotor. (Weiterführende Informationen zum Thema „100 Prozent Erneuerbare Energie finden Sie im Kapitel „Energie“.)

Mit 14 Quadratmetern Photovoltaikzellen (dies entspricht der Dachfläche eines Carports) kann der Jahresbedarf eines Elektroautos mit 10.000 Kilometer Fahrleistung gedeckt werden. Für die Energieversorgung von einer Million Elektrofahrzeugen ist in Österreich lediglich ein Mehrbedarf an Strom von rund drei Prozent erforderlich.

Ein weiterer Vorteil der Elektroautos liegt darin, dass lokal keine Abgase entstehen. Damit können gerade in belasteten Stadtgebieten deutliche Schadstoffreduktionen erreicht werden. Der bloße Ersatz von herkömmlichen Autos durch Elektroautos wäre jedoch nur eine Problemverschiebung, da andere grundlegende Problem-bereiche wie der Platzbedarf (Parkplätze) oder die Unfallgefährdung nicht gelöst werden.

Wesentliche Elemente eines Systems nachhaltiger Elektromobilität sind

- Gut ausgebaute Schnittstellen im Rahmen eines multimodalen Verkehrssystems werden geschaffen, zum Beispiel Ladestationen bei Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs und integrierte Ticketangebote.
Info: Multimodales Verkehrssystem bedeutet die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten: Rad, Öffentlicher Verkehr und Pkw im Bereich E-Mobilität.
- Im Rahmen von Flottenangeboten wird vermehrt vom Fahrzeugbesitz zur Fahrzeugnutzung verlagert.
- Die Verbreitung von Elektromobilen wird mit dem Ausbau erneuerbarer Energieträger verknüpft.

In Österreich werden bereits über 3.000 Ladestationen angeboten (Stand: Juni 2012): www.elektrotankstellen.net oder www.e-tankstellen-finder.com

Das können Sie tun



- Nutzen Sie Elektro-Gemeindefahrzeuge in Ihrem Fuhrpark für die Vorbildwirkung.
- Fördern Sie Flottenmodelle und Carsharing.
- Richten Sie einen Verleih von Pedelecs und E-Bikes ein.
- Errichten Sie Ladestationen an Bahnhöfen als Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr.
- Forcieren Sie die Produktion von erneuerbarer Energie zur Versorgung der Elektromobilität.



Weitere Informationen

In den neuen Mobilitätsdienstleistungsangeboten wie VLOTTE in Vorarlberg (www.vlotte.at) oder Electrodrive in Salzburg (www.electrodrive-salzburg.at) werden Mobilitätspakete angeboten, die ein Set von Verkehrsmöglichkeiten beinhalten, vom Elektroauto über das Elektrofahrrad bis zur Netzkarte für den Öffentlichen Verkehr.



Good-Practice Beispiel: E-Mobilität in Werfenweng, Salzburg

Werfenweng, die Salzburger Vorreitergemeinde für Sanften Tourismus, hat schon frühzeitig einen umfangreichen E-Fahrzeugfuhrpark angeboten: Elektroräder, E-Scooter, Segways und andere elektrische Fun-Fahrzeuge stehen den Tourist/innen und Einheimischen zur Verfügung. Nun erweitern auch sechs Elektroautos, die Werfenwenger Smile-Es, die Fahrzeugpalette, die von den Gästen mit der SAMO-Card (Sanft-Mobil-Card) gratis genützt werden können.



Dr. Peter Brandauer, Bürgermeister: „E-Mobilität ganz nach dem Motto: Anreise mit dem großen E-Fahrzeug, der Bahn, nach Werfenweng, und wir geben dir während des Urlaubs das kleine E-Fahrzeug, den Werfenwenger Smile-E.“



Kontakt:

Dr. Peter Brandauer

Bürgermeister von Werfenweng

T: 0664/2136867

buergermeister@werfenweng.gv.at

Weitere Beispiele finden Sie auf www.klimabuendnis.at/bestpractice