



MOBILITÄTSMANAGEMENT
pol. Bezirk Radkersburg

Regionales Mobilitätsmanagement anhand der Pilotregion Radkersburg

23. April 2010
Lieboch



Referent: Alexander M. Stiasny

Übersicht

- Worum geht es?
- Welches Ziel verfolgt das Mobilitätsmanagement?
- Welche Wege führen dorthin?
- Welche Maßnahmen gibt es?

Worum geht es?

- Mobilitätsmanagement bedeutet...
 - Mobilität ermöglichen
 - Belastungen durch den dabei entstehenden Verkehr verringern
 - Ergebnis: Nachhaltige Mobilität (effizient, sozial- und umweltverträglich)

Ziel des Mobilitätsmanagements

- Übergeordnetes Ziel ist
 - die Veränderung der Verkehrsmittelwahl
 - in Richtung:
umweltfreundlicher, nachhaltiger
Verkehrsmittel – „sanfte Mobilität“
 - zu Fuß
 - Fahrrad
 - öffentlicher Verkehr (ÖV)
 - Carsharing
 - ...

Wege dorthin → regionaler Ansatz

- 1) Mehrere Gemeinden bekennen sich zum Ziel des Mobilitätsmanagements
- 2) Schaffung eines Ansprechpartners in der Region: „Mobilitätsmanager“
- 3) Umsetzung von Maßnahmen in der Region: „regionales Mobilitätsmanagement“

Beweggründe für ein regionales Mobilitätsmanagement

- Vorteile für die Gemeinden
 - Sicherung bzw. Verbesserung des Wirtschaftsstandortes
 - Sicherung bzw. Verbesserung des Wohn- und Lebensstandortes
 - Sicherung bzw. Verbesserung der Infrastruktur
- Vorteile für Betriebe und Veranstalter
- Vorteile für jeden einzelnen Bürger
- Vorteile für die Umwelt

Pilotregion für regionales Mobilitätsmanagement

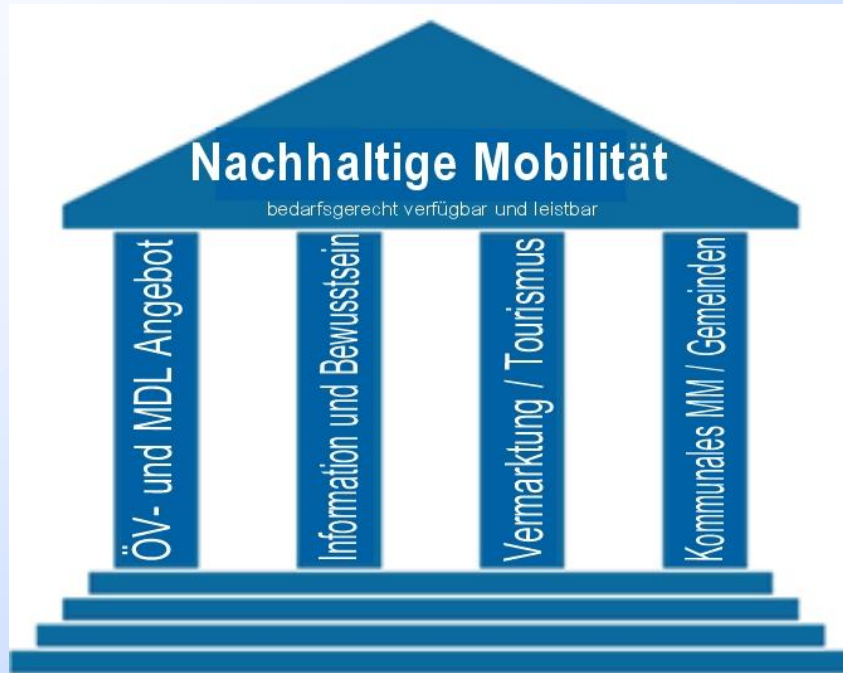
- 18 Gemeinden des Bezirks Radkersburg
- Systematische Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- seit 2008



Pilotregion für regionales Mobilitätsmanagement

- Regionale Ziele:
 - Kurze Wege
 - Wertschöpfung und Lebensqualität in der Region
 - Alternative Mobilitätsangebote für jeden Bürger
 - Abhängigkeit vom Auto verringern
 - Langfristig 1 Auto pro Haushalt einsparen
 - Lebenserhaltungskosten resp. Mobilitätsausgaben der Bewohner reduzieren

Pilotregion für regionales Mobilitätsmanagement



- 4 Säulen:
 - Verbesserung des öffentlichen Verkehrs
 - Informationsstellen für die Bewohner im Bezirk
 - Bewusstseinsbildung sowie Vermarktung über den Tourismus
 - Mobilitätsmanagement in den Gemeinden

Maßnahmen des regionalen Mobilitätsmanagements

- TOP 10 -
Basismodule

Regionale Mobilitätsdaten
Fahrgastpotenzialerhebung
Gelegenheitsverkehrsoptimierung
Kommunale Mobilitätsprojektentwicklung- und Förderabwicklung ..
Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung
Mobilitätszentralennetzwerk
Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
Mobilitätspädagogik
Detailabstimmung der öffentlichen Verkehrsplanung
Kooperativen / Laufendes Projekt- und Qualitätsmanagement

- Umsetzungsbeispiele
der Pilotregion
Radkersburg



MOBILITÄTSMANAGEMENT
pol. Bezirk Radkersburg

1) Regionale Mobilitätsdaten

- Erhebung auf Basis Regionalentwicklung und bestehender Konzepte
- Ergebnis: Darstellung des Handlungsbedarfs- und Schwerpunkte der Maßnahmen
- Entwicklung eines Masterplans

1) Regionale Mobilitätsdaten


- Schaffung einer Datengrundlage
- Erhebungsphase → Projektentwicklung
- Chancen, Potenziale aufzeigen
- Analyse der verkehrsgeographischen Lage
- Analyse aller Gemeinden bezüglich ihrer Verkehrsanbindung
- Analyse aller ÖV-Linien und Kurse
- Maßnahmen erarbeiten
- Schwerpunkt: ÖV als Grundversorgung und Forcierung Rad (Tourismus) sowie Alltagsradfahren

Situationsanalyse des ÖPNRV für den pol. Bezirk Radkersburg

jenseit extrem peripher für die auch ein weiteres Kriterium, die Erreichbarkeit des regionalen Arbeitszentrums im definierten Zeitraum nicht erfüllt. (KÖK 01/02, S. 09.04.01/1927)

Insgesamt wohnen 21271 Personen im Halbstellensystembereich von 1.500 Metern. Besonders fällt auf, dass keine einzige Person der im Halbstellensystembereich wohnenden Bevölkerung im Bezirk Radkersburg mittel im öffentlichen Verkehr liegt. Dies trifft nur auf weitere 22 Bezirke in Österreich zu. Was das für die einzelnen Gemeinden bedeutet, stellt die nachfolgende Graphik dar.

Abb 28: Lagepositionierung der Gemeinden des Bezirkes Radkersburg im ÖV: CRK Adm, Bl 09.04.01/1927, Chapter: Alexander Sumay
(Anm.: Größtes Segment entspricht der Anzahl der Gemeinden)




1.3.2 Haltestellenzugänglichkeit im öffentlichen Verkehr im Detail

Abb 29: Haltestellenzugänglichkeit im öffentlichen Verkehr: CRK Adm, Bl 09.03.01/1926, Chapter: Alexander Sumay

Nur die Bevölkerung von 5 Gemeinden im Bezirk wohnt fast zur Gänze im Einzugsbereich einer Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs. Insgesamt wohnen 81,35% der Bevölkerung des Bezirkes im Halbstellensystembereich. Die Zugänglichkeit zu Haltestellen des ÖV ist jenseit Faktor der zur Berechnung von Erreichbarkeitsverhältnissen im ÖV mitherangezogen wird, das im Bezirk Radkersburg noch relativ akzeptabel ist wenn man die Zuverlässigkeit im Bezirk mitberücksichtigt. Es beweisen aber auch ländliche Gebiete insbesondere im nördlichen Niederösterreich sowie im nördlichen Burgenland, dass es günstige Erreichbarkeitsverhältnisse gerade am Land geben kann. Der Faktor Zeitaufwand zur Erreichung von Fahrzeugen (Fahrzeit) im Bezirk ist ebenfalls noch akzeptabel. Das große Problem liegt in der Zahl der angebotenen Verbindungen. Ein weiteres der 4 Hauptfaktoren ist dann noch die tagesspezifische Verteilung der angebotenen Verbindungen. Es ist außerdem anzumerken, dass bei Wahl einer geringeren Distanz anstatt der 1.500 Meter sich weitere deutliche Verringerungen vor allem im ländlichen Bereich ergeben. (KÖK 01/02, S. 09.04.01/1927) Anm: Wer geht schon gerne täglich zweimal 1,5 km von dort auf ein ÖfB zu warten?

1.3.3 Zugänglichkeit zu Bildungseinrichtungen im Rahmen der Schülerfreifahrt

Abb 40: Anteil der 10- bis 14jährigen im Halbstellensystembereich an den 10- bis 14jährigen im Halbstellensystembereich an den 10- bis 14jährigen gesamt, die die zugehörige Hauptschule innerhalb von 30 Minuten erreichen



29

2) Fahrgastpotenziale

- Aufzeigen von Kundenpotenzialen
 - Qualitative Wegeerhebung
 - Impulsveranstaltungen in den Kleinregionen
 - Laufende Abstimmung der Fahrpläne
- Ergebnis: Darstellung eines realistischen und finanzierbaren Nachfragemodells an öffentlichen Verkehrsmitteln

2) Fahrgastpotenziale

- Regelmäßige Wege der Bewohner abfragen
- Einsparungspotenziale und neue Anforderungen erkennen
- Aufzeigen von unterschiedlichen Nutzergruppen
- Analyse des Mobilitätsverhaltens
- Geografische Darstellung
- Schaffung eines bedarfsorientierten Angebots
- Bessere Auslastung des Angebots

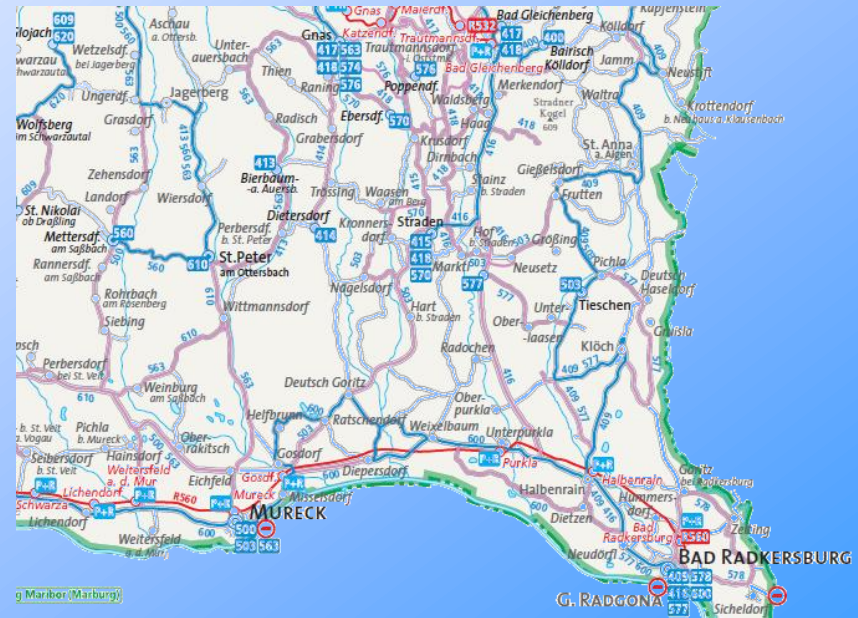
derzeitige Fahrsituation (Kfz allein, Kfz Fahrgemeinschaft, öffentl. & Sonderverkehr)	derzeitige Fahrzeit (eine Strecke, in min)	derzeitige Fahrkilometer (eine Strecke, in km)	akzeptable zukünftige Zeittoleranz für die Fahrzeit (+/- in min)	Angaben zum Arbeitsplatz bzw		
				Straße	Hausnummer	PLZ
Kfz allein	10 min.	7 km	30 min.	Straalen	25	8345
Linienbus oder Kfz allein	5 min.	4 km	20 min.	Straalen	25	8345
Kfz allein	10 min.	8 km	30 min.	Straalen	25	8345
Mobiler Arbeitsbereich-Außendienst				Augasse	30	8400
Mobiler Arbeitsbereich-Außendienst				Augasse	30	8400
Mobiler Arbeitsbereich-Außendienst				Augasse	30	8400
Mobiler Arbeitsbereich-Außendienst				Augasse	30	8400
Kfz allein	18 min	17 km	10	Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	5 min	2 km		Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	7 min	6 km	7	Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	12 min	11 km	5	Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	10 min	10 km	10	Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	16 min	15 km	5	Bauhofplatz	1	8480
Kfz allein	30 min	42 km	10	Bauhofplatz	1	8480
Fahrgemeinschaft (mit Karl Max)	15 min.	12 km	30 min.	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Fahrgemeinschaft (mit Rudi Glauninger)	30 min.	18 km	30 min.	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Kfz Mitfahrer, Moped, ÖV	10 min	12 km	+ 20 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
30% Moped, Kfz Mitfahrer, Rad+ÖV	13 min	8 km	+ 17 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Moped	20 min	12 km	+ 10 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Moped	20 min	13 km	+ 10 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Moped	30 min	21 km	+ 15 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Moped	18 min	15 km	+ 12 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480
Moped	15 min	9 km	+ 10 min	Hans-Köpfer-Straße	4	8480

3) Gelegenheitsverkehrsoptimierung

- Abstimmung mit Bildungseinrichtungen
- Abstimmung mit Verkehrsunternehmen
- Reduktion der Gelegenheitsverkehre zugunsten der Schaffung zusätzlicher ÖV-Verbindungen
- Ergebnis: Effizientes Zusammenspiel zwischen ÖV und GV und langfristige Organisation der Zusammenarbeit der Player

3) Gelegenheitsverkehrsoptimierung

- Nicht öffentliche Verkehre bei den Gemeinden abfragen (zB. Gelegenheitsverkehre oder von der Gemeinde organisierte Verkehre)
- Überprüfung, welche Verkehre künftig im ÖV abgewickelt werden könnten
- Nicht öffentliche Verkehre reduzieren = mehr ÖV-KM = bessere Versorgung/Erschließung
- Laufende Abstimmung des Schülertransports (Unterrichtszeiten, ÖV-Abfahrtszeiten)

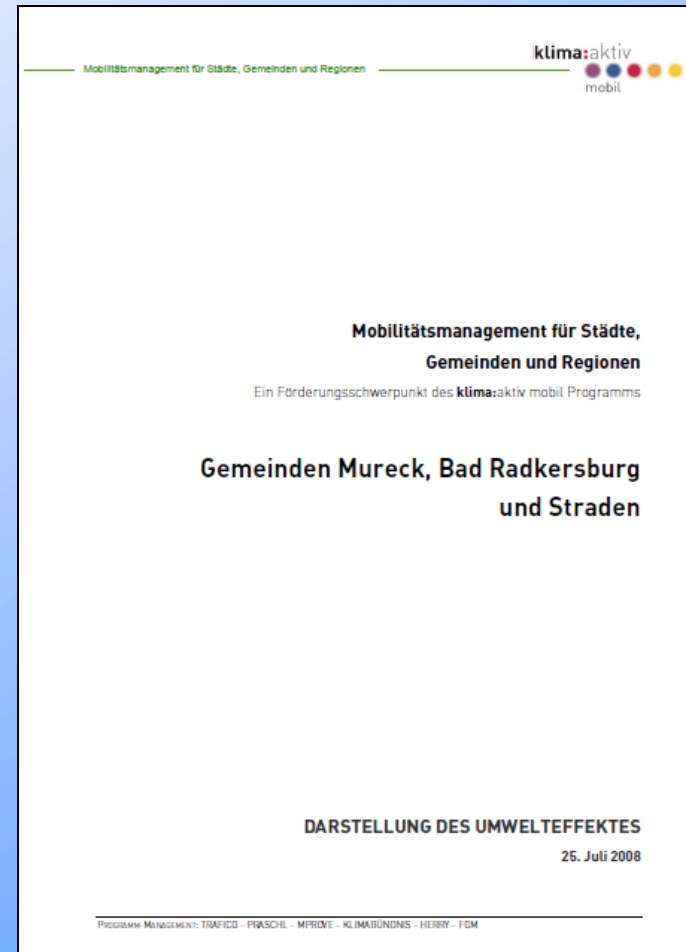


4) Kommunale Projekte

- Projekterhebung in den Gemeinden status quo
- Einflussnahme in geplante Projekte
- Analyse hinsichtlich Mobilität und Nahversorgung
- Hilfestellung bei der Umsetzung
- Förderabwicklung
- Ergebnis: Nachhaltige Gemeindeprojekte, CO₂ sparen!

4) Kommunale Projekte

- Gemeindevorhaben nachhaltig ausrichten (zB. bauliche und infrastrukturelle Maßnahmen, Zugänge, Zufahrten, Parkplätze, Ortszentren, Organisation der Nahversorgung, ÖV-Haltestellen)
- Thema Mobilität in den kleinregionalen Entwicklungskonzepten integrieren
- Erstellung von Mobilitätskonzepten
- Förderabwicklung (Klima:aktiv)



5) Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

- BürgerInnen-Beteiligung: Bevölkerung in Regionalentwicklungsprozess miteinbinden im Sinne von „Fahrgäste von morgen“
- Unterstützung bei der Bewältigung der Alltagsmobilität anbieten (Hilfe bei der Selbstorganisation – soziale Netzwerke kompensieren häufig strukturelle Defizite!)
- Alternativen offerieren
- Ergebnis: Akzeptanz für ÖV

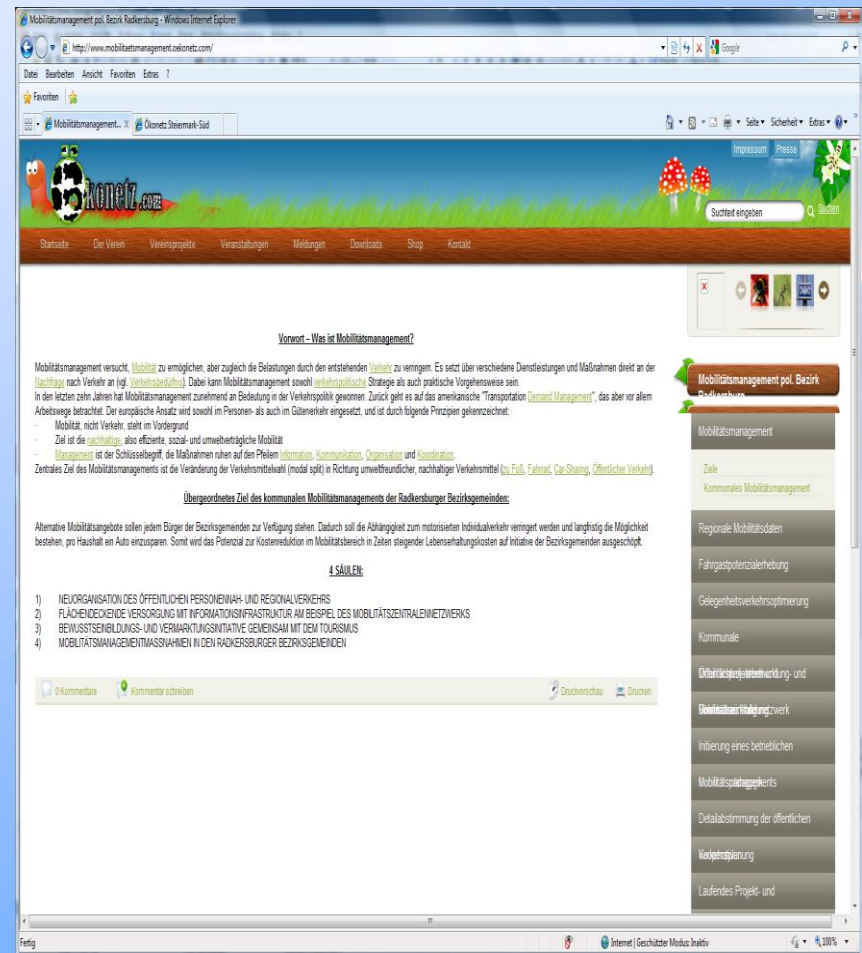
5) Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

- Bevölkerung über ÖV-Attraktivierungen rechtzeitig informieren
- Bewusstseinsbildung für Alternativen zum Auto
- Umstellung des Mobilitätsverhaltens im privaten Bereich anregen
- Erstellung eines Mobilitätsangebotskatalogs



5) Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

- Lfd. Berichterstattung
 - Mailverteiler
 - Regionalmedien
 - Gemeindezeitungen
 - Bgm.konferenzen
 - Fahrplannewsletter
- Infoplakate
- Mobilitätsgipfel
- Netzwerktreffen
- Homepage

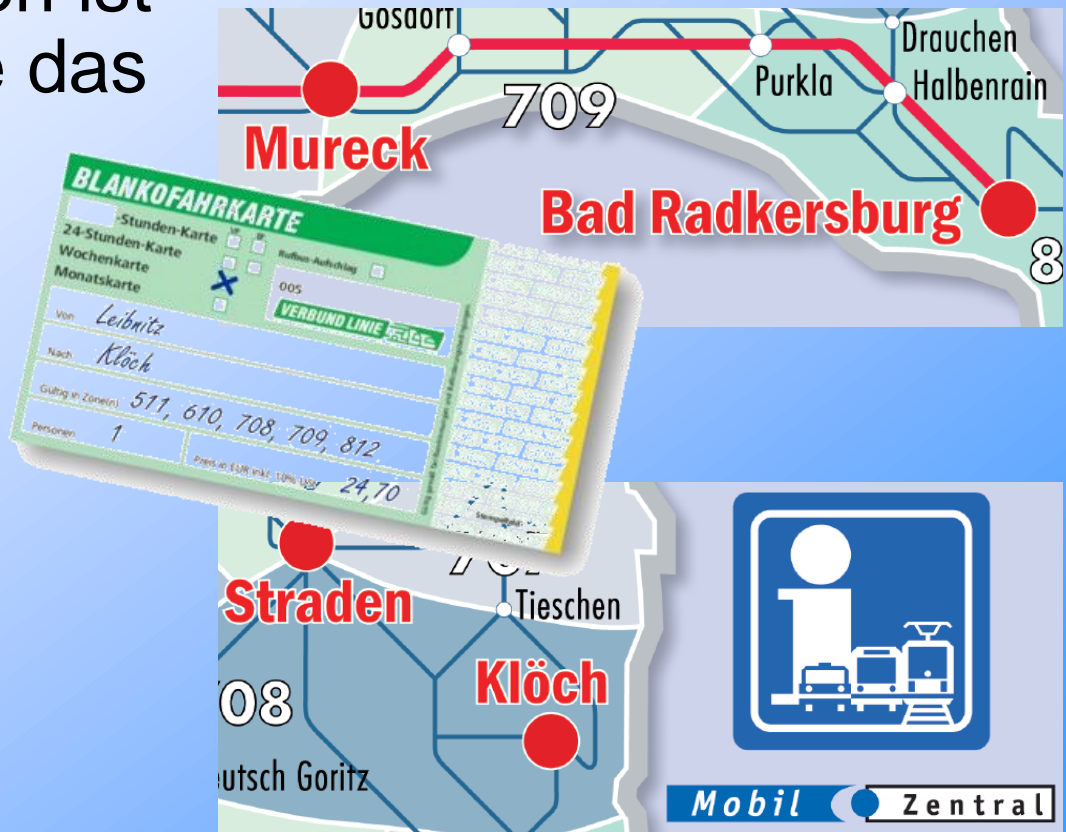


6) Mobilitätszentralen

- Verkehrsmittelübergreifende Information zu Mobilitätsangeboten (Fahrplan, Tarif usw.)
- Mitarbeiter / Multiplikatoren in Tourismusverbänden, Gemeinden, Betrieben ausbilden
- Mobilitätsdienstleistungen verkaufen (Bürger wie Gäste)
- Ergebnis: Flächendeckende Informationsinfrastruktur

6) Mobilitätszentralen

- Motto: „Information ist gleich wichtig wie das Angebot selbst“
- Dezentrale Informations-, Beratungs- und Verkaufsstellen einrichten
- Vermarktung von Mobilitätsdienstleistungen



6) Mobilitätszentralen

- Mobilitätsberater ausgebildet
- 4 Mobilitätszentralen eingerichtet
- Einheitliches Auftreten
- Regelmäßige Treffen der Mitarbeiter
- Gemeinsames Informationsplakat
- Informationspakete für Gemeinden und Bürger

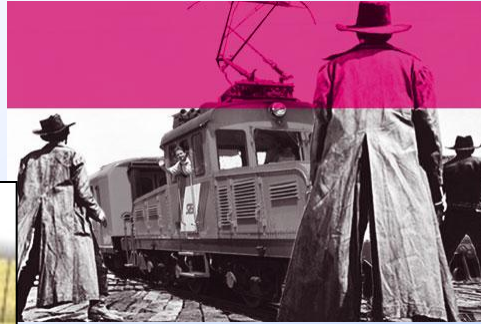


6) Mobilitätszentralen

- Regelmäßige Belieferung der Mobilitätszentralen mit ÖV-Informationsmaterial (in Zusammenarbeit mit Verkehrsverbund, ÖBB)
- Erstellung von Sonderfahrplänen (zB. Gemeindefahrplan, Auflistung der besten Verbindungen)



6) Mobilitätszentralen



Mit der S-Bahn
nach Rhodos?



S-Bahn
fahren,
Geld sparen!

Die S-Bahn ist da!
Steig ein in die schnelle Bahn

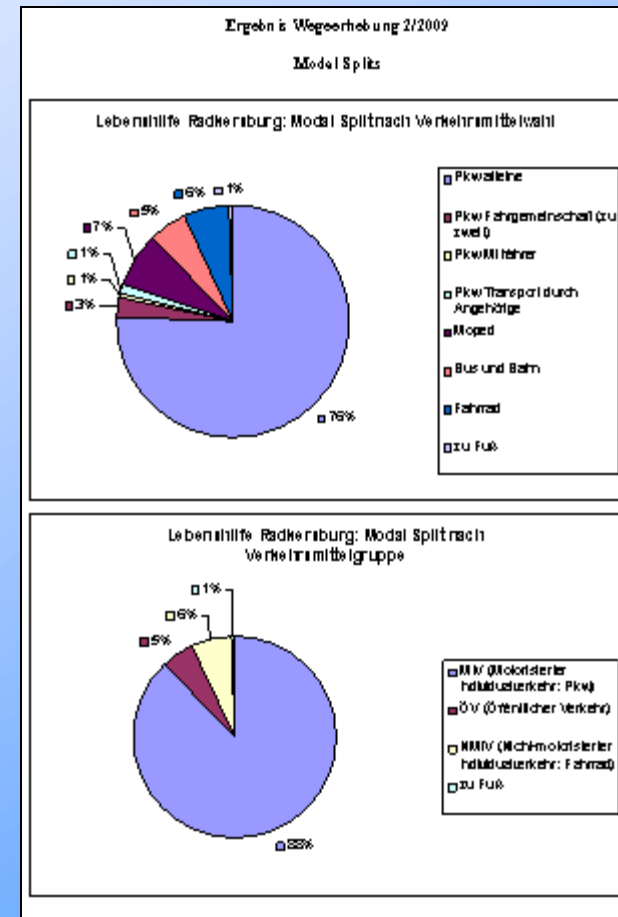
- Marketing / Vertrieb über Tourismus (zB. Rad&Bahn, Ausflüge mit ÖV, Transportangebote)
- Kombinations-angebote (zB. Anreise mit ÖV, Vergünstigungen bei Veranstaltungen)
- Mobilitätsmanagement in der Tourismusregion

7) Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Mobilitätsmanagement in Vorzeigebetrieben etablieren
- Installation von betrieblichen Mobilitätsbeauftragten
- Initiierung von Eventmobilitätsmanagement
- Ergebnis: Multiplikation durch Integration von Wirtschaftsbetrieben

7) Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Partnersuche → Lebenshilfe, REHA Klinik, Hotel Radkersburger Hof
- Problemfelder gemeinsam beleuchten
- Modal Split
- Erarbeitung von Maßnahmen innerhalb des Betriebs
- CO₂ reduzieren



7) Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Gründung von Fahrgemeinschaften
- Umstellungen im Fuhrpark
- Betriebsinterner Shuttledienst
- Tankanlage für alternative Treibstoffe
- Errichtung eines Infostützpunktes
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen
- Ankauf von Betriebsfahrrädern
- Bewusstseinsbildungskampagne
- Persönliche Mobilitätsberatung

7) Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Eventmanagement
- An-/Abreisekooperationen
- Shuttleservices
- Eintrittsermächtigungen bei Vorlage einer gültigen Fahrkarte
- Imagegewinn der Veranstaltungen

8) Mobilitätspädagogik

- Mobilitätspädagogische Maßnahmen ab dem Kindergartenalter bis ins hohe Alter
- Gewinnung von Neukunden für den ÖV
- Mobilitätsbeauftragte in den Schulen und Vereinen
- Ergebnis: Sensibilisierung der Schüler „als Fahrgäste von morgen“; Eltern über ihre Kinder als Fahrgäste gewinnen; allgemein Barrieren hin zum ÖV abbauen!

8) Mobilitätspädagogik

- Erlernen des Benutzens öffentlicher Verkehrsmittel
- Informationen über Mobilitätsangebote
- „Schulen am Zug“
- Beratung bei der Organisation der persönlichen Mobilität
- Organisierte Fahrten mit ÖV
- Mobilitätsbildung an Schulen
- Fahrkarten-automatenschulung

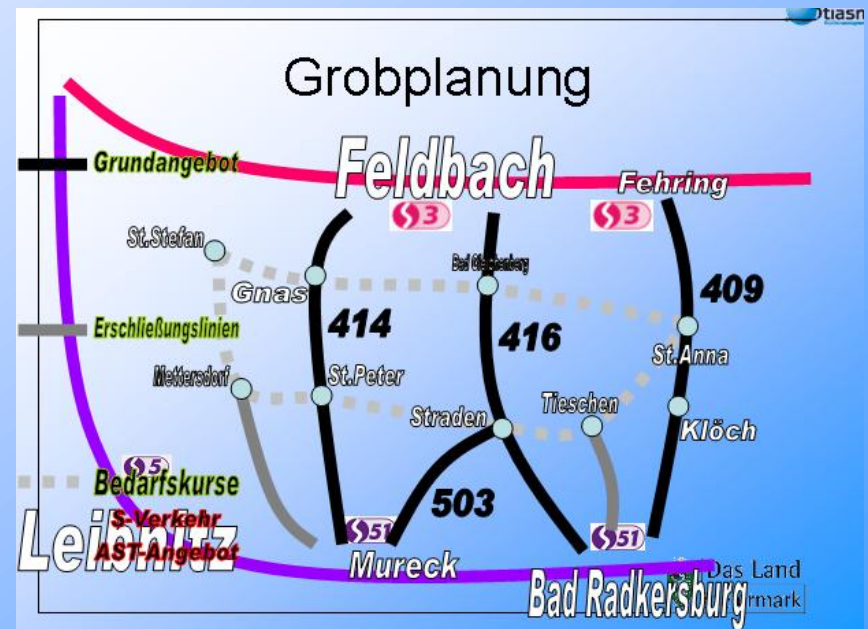


9) Detailabstimmung der öffentlichen Verkehrsplanung

- „Am Mobilitätsangebot arbeiten“
- Durchführung einer ÖV-Planung in der Region
- Abstimmung mit allen Betroffenen vor Ort (Fahrgastvertretung, Gemeinden, Schulen, Wirtschaft, Tourismus, Verkehrsbetriebe)
- Neue Alternativangebote zum IV
- Ergebnis: Angebots- und Qualitätserweiterung der Mobilitätsangebote, Sicherstellung der Kosteneffizienz, Anbieten einer Grundversorgung

9) Detailabstimmung der öffentlichen Verkehrsplanung

- Bestehende Linien kundenfreundlich optimieren
- Neue Verbindungen kundenfreundlich planen
- Inputs aus den Gemeinden sowie Fahrgastwünsche koordinieren

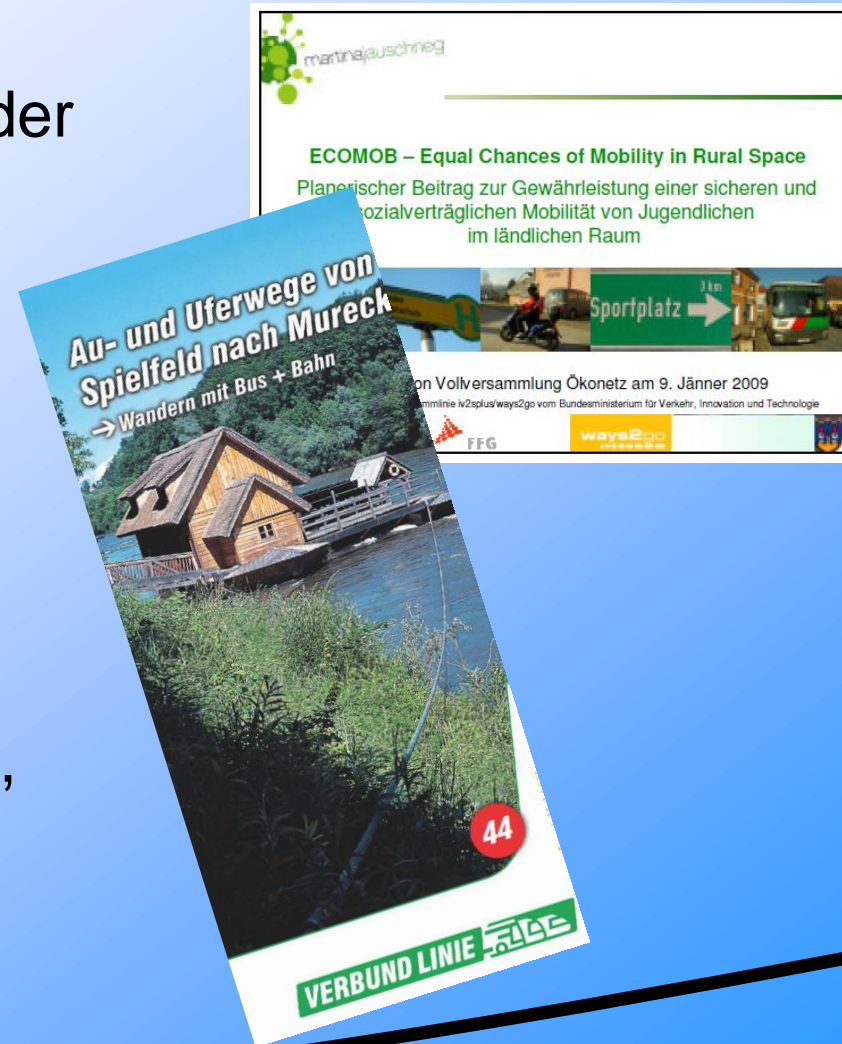


10) Kooperativen und laufendes Projekt- und Qualitätsmanagement

- Einrichtung und Institutionalisierung des regionalen Mobilitätsmanagements auf Basis vorhandener Strukturen
- Beschwerdemanagement
- Zeitplanüberwachung
- Evaluierung des Masterplans
- Pflege von Kooperationen
- Ergebnis: Erfolgreiche Umsetzung und fortlaufende Betreuung des Mobilitätsmanagements

10) Kooperativen und laufendes Projekt- und Qualitätsmanagement

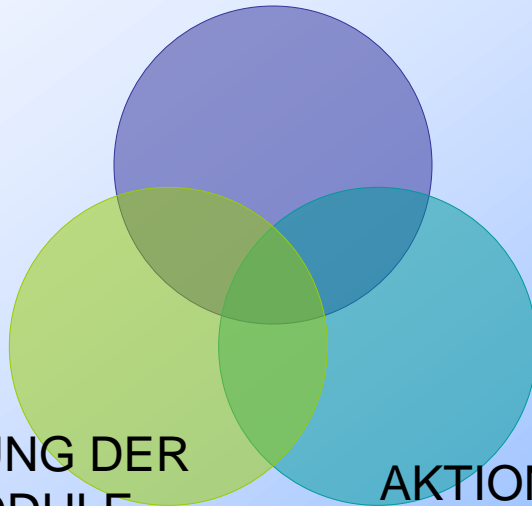
- Leitbildentwicklung
- Mobilität als Thema in der Regionalentwicklung
- Regionale Ziele konsequent verfolgen (Zeitplanerstellung, Qualitätsmanagement)
- Kooperationen (ECOMOB, Mobilitätswoche, ÖV-Planung, Verkehrsverbund, ÖBB, Tourismusorganisationen)



KOSTEN

Laufende Kosten auf Basis
ländlicher Raum
ca. € 1,--/EW p.a.

PROJEKTMANAGEMENT



ABARBEITUNG DER
BASISMODULE

AKTIONSBUDGET



BEISPIEL RADKERSBURG

- ✓ Datengrundlagen erfasst
- ✓ ÖV-Planung gestartet
- ✓ Mobilitätsberater ausgebildet
- ✓ 4 Mobilitätszentralen und Fahrkartenverkaufsstellen eingerichtet
- ✓ Betriebliches Mobilitätsmanagement initiiert
- ✓ Fahrgastpotenziale erhoben
- ✓ Regionale Projekte gestartet und Förderungsanträge eingereicht
- ✓ Mobilitätspädagogische Maßnahmen erarbeitet
- ✓ Bewusstsein geschärft

BusBahnBim-Auskunft

[Eingabekorrektur »](#) [Neue Abfrage »](#)

Von

Stadt / Ort	<input type="text"/>	Hilfe »
Straße/Hausnr.	<input type="text"/>	

Nach

Stadt / Ort	<input type="text"/>	Hilfe »
Straße/Hausnr.	<input type="text"/>	

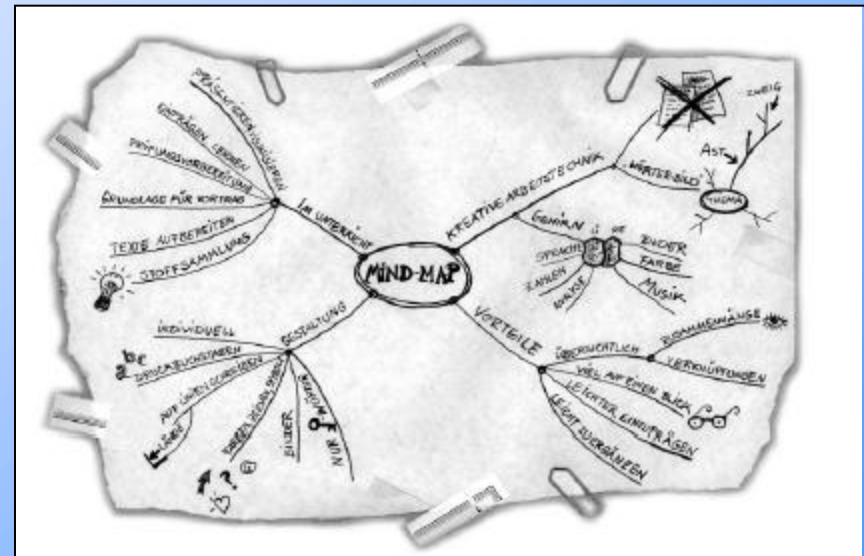
Wann

Datum	29	Juni 2009	Hilfe »
Uhrzeit	14	: 47	<input checked="" type="radio"/> Abfahrt <input type="radio"/> Ankunft

[Optionen »](#) [Fahrplan abfragen »](#)

Laufende Aktivitäten

- Informationspakete zum Verteilen in den Gemeinden
- Regelmäßiger Fahrplan-Newsletter
- Planung von ÖV-Fahrten
- Kostenlose Bahnfahrten für Schulen im Rahmen eines Graz-Tages
- Abstimmung des ÖV mit den Gemeinden, Schulen und Unternehmen
- Maßnahmen in Betrieben weiter ausbauen
- Laufende Betreuung der Mobilitätszentralen



Projektpartner



VERBUND LINIE



Mobil Zentral



**FGM
AMOR**
austrian mobility research



ÖBB
Personenverkehr



klima:aktiv



bmvit

Am Ende des Tages... ?

- Region im öffentlichen Verkehr gut erschlossen
- Region ans Verkehrsnetz angebunden
- Nachbarorte, Zentren, Versorgungseinrichtungen usw. erreichbar
- Infrastruktur aufgebaut
- Bewusstsein geschaffen
- Information bei den künftigen Fahrgästen angelangt
- Leistbare Mobilität mit Chancengleichheit für alle

Am Ende des Tages... ?

- **Arbeitsplätze, die gut erreicht werden können**
- **Mehr Lebensqualität**
- **Chancenreiche Zukunft für die Gemeinden**



Perspektive

- Flächendeckende Umsetzung
- Laufendes Controlling
- Aufwertung der Planungsgebiete mit den zusätzlichen Mobilitätsmanagementmodulen

Danke für Ihr Interesse!



Stiasny Mobilitätsmanagement

Alexander M. Stiasny

Tel.: 0664 / 84 18 338

sti@alexanderstiasny.at

www.mobilitaetsmanagement.oekonetz.com