



Mobilitäts- und Verkehrskonzept



ÖkoregionKaindorf

Dienersdorf - Ebersdorf - Hartl - Hofkirchen - Kaindorf - Tiefenbach



Mobilitäts-/Verkehrskonzept

Name des Vereins:
Ökoregion Kaindorf

Adresse:
A-8224, Kaindorf 29

Telefonnummer:
0664/1420600, 0676/6506273

Ansprechpersonen im Verein:
Hr. Rainer Dunst, Hr. DI Franz Reiterer

Inhalt

1. Die Ökoregion Kaindorf	Seite 4
2. Begriffsdefinitionen.....	Seite 5
3. Projekt MOVE	Seite 6
4. Daten zur Region - Beschreibung des Ist-Zustandes.....	Seite 7
4.1. Wirtschaft	Seite 9
4.2. Land- und Forstwirtschaft.....	Seite 9
4.3. Tourismus.....	Seite 9
5. Daten zur Verkehrslage.....	Seite 10
6. Ziele/Zielsetzungen.....	Seite 11
6.1. Ökonomische Ziele.....	Seite 11
6.2. Ökologische Ziele	Seite 11
6.3. Soziale Ziele.....	Seite 11
7. Bereits gesetzte Maßnahmen	Seite 11
7.1. Rad- bzw. Fußgängerverkehr	Seite 11
7.2. Alternative Antriebsmöglichkeiten	Seite 11
7.3. Verkehrssparende Strukturen - Stärkung der Nahversorgung	Seite 11
8. Aktuelle Maßnahmen, Ideen, Ansätze, Verbesserungspunkte	Seite 12
8.1. Bereich öffentlicher Verkehr	Seite 12
8.2. Bereich Radfahren/Radverkehr	Seite 12
8.3. Alternative Fortbewegungsmittel	Seite 15
8.4. Weitere Maßnahmen	Seite 15
9. Kosten, Finanzierung, Gewinn und Umsetzung der Maßnahmen	Seite 18
10. Öffentlichkeitsarbeit und Information	Seite 19

Beilagen:

Beilage 1	- Anschluss öffentlicher Personennahverkehr
Beilage 2	- Pedelects
Beilage 3	- E-Roller
Beilage 4	- Erhebungsbericht
Beilage 5	- Statistische Daten
Beilage 6	- Formulare für eine Mobilitätserhebung der Region

1. Die Ökoregion Kaindorf

Die sechs Gemeinden des Bezirks Hartberg-Dienersdorf, Ebersdorf, Hartl, Hofkirchen, Kaindorf und Tiefenbach haben sich zur Ökoregion Kaindorf zusammengeschlossen und wollen gemeinsam einen neuen, ökologischen und nachhaltigen Weg beschreiten. Die Region Kaindorf soll in möglichst kurzer Zeit eine Vorzeige-Region werden, die eine ökologische Kreislaufwirtschaft betreibt, und sich weitgehend mit erneuerbarer Energie versorgt. Damit zeigt sich die Region bereit Verantwortung für ihr Handeln zu übernehmen und mit dem eingeschlagenen Kurs der Natur und den Menschen Respekt entgegenzubringen. In diesem Prozess ist die gesamte Bevölkerung zur aktiven Mitarbeit eingeladen um neue Vorschläge bzw. Ideen einzubringen und bei den wesentlichen Entscheidungen mitzuwirken. Außerdem soll gezeigt werden, dass sich Ökologie und Wirtschaftlichkeit nicht ausschließen. Aktiver Klimaschutz birgt auch neue wirtschaftliche Möglichkeiten und verbessert die Lebensqualität.

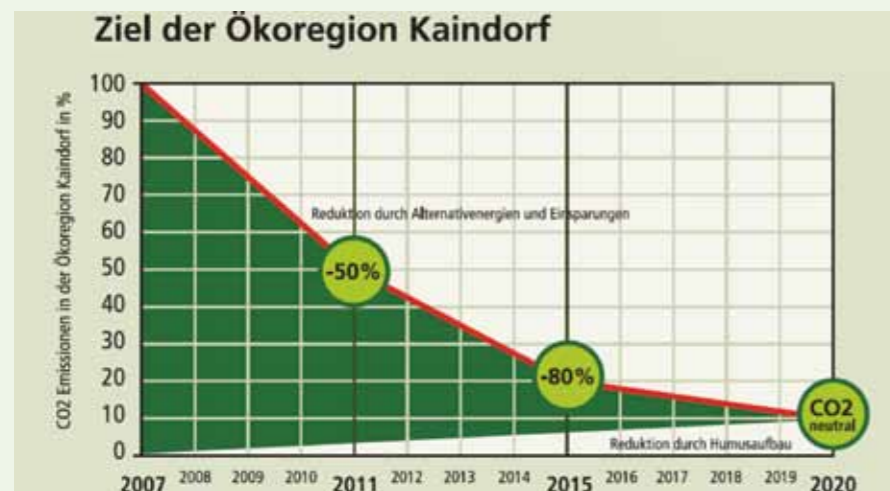
Ziel der Ökoregion Kaindorf ist hier im Wesentlichen die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, eine Verbesserung der Nahversorgung und wirtschaftlicher Aufschwung bzw. eine strukturelle Stärkung der Region. Im Mobilitätskonzept wird dabei versucht die wichtigsten Daseinsgrundfunktionen wie Arbeit, Bil-

dung, Versorgung, Kommunikation, Erholung und Freizeit zu berücksichtigen.

Problemdefinition Verkehr:
Das Hauptproblem ist, dass heute ca. 85% der Wege mit dem PKW zurückgelegt werden, und dass im ländlichen Raum ca. 60% der Führerscheinbesitzer einen PKW besitzen, Tendenz steigend. Da ländliche Bereiche vorwiegend strukturschwach sind, ist die Pendlerquote sehr hoch. Kleinere Gemeinden/Regionen sind nur dann strukturstarke, wenn sie Tourismusgemeinden sind, entlang von Verkehrsachsen liegen oder nahe an Ballungsräumen sind. Die größten Herausforderungen, die es im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zu bewältigen gilt, sind daher folgende:

- Zunehmende Pendlerentfernungen
- Verstärkte Autoabhängigkeit
- Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs
- Ausdünnung des ländlichen Raumes
- Steigende Kosten der Mobilität

Dieser Entwicklung muss versucht werden mit allen Mitteln entgegenzuwirken. Dies ist nun auch die Aufgabe bzw. der Zugang des Mobilitätskonzepts. Es soll als modellhaftes Beispiel dienen, dass in seinen Grundzügen auch in anderen Regionen anwendbar ist.



2. Begriffsdefinitionen

Damit die Ziele des Mobilitätskonzepts der Ökoregion Kaindorf klar verständlich bleiben, bedarf es einiger Begriffsdefinitionen:

Mobilitätskonzept (auch Mobilitätsmanagement) versucht Mobilität zu ermöglichen, aber zugleich die Belastungen durch den bestehenden und entstehenden Verkehr zu verringern. Paradebeispiele und Vorreiterrollen war hier vor allem Deutschland. Aber auch im Rest von Europa hat sich Mobilitätsmanagement etabliert und setzt über verschiedene Dienstleistungen und Maßnahmen direkt an der Verkehrsnachfrage an.

Aufgabe des Mobilitätskonzepts liegt in einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und der Befriedigung der Daseinsgrundbedürfnisse (Wohnen, Arbeit, Bildung, Freizeit, Ernährung, Konsum) mittels eines räumlich und zeitlich angemessenen Verkehrs unter Beachtung ökologischer Anforderungen und gesellschaftlicher Qualitätsziele.

Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis und entsteht, wenn ein Bedürfnis nicht am konkreten Aufenthaltsort befriedigt werden kann, wodurch Ortsveränderungen notwendig werden. Ziel ist nicht weniger Mobilität, sondern möglichst wenig Verkehr (besonders solchen, der auf Erdölbasis erfolgt) für eine möglichst hohe Mobilität.

Verkehr ist das Instrument um Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Hier gibt es nun die verschiedenen Verkehrsinstrumente/-formen. Meist wird jedoch unter dem Begriff das Verkehrsmittel Auto verstanden.

Infrastruktur ist die Gesamtheit an langlebiger Grundeinrichtung welche das Funktionieren einer Volkswirtschaft garantieren.

CO₂-Neutralität bedeutet nun aber nicht Null-Emissionen sondern mit dem Begriff der CO₂-Neutralität oder CO₂-neutral werden Zustände beziehungsweise Prozesse bezeichnet, bei denen das aktuelle globale CO₂-Gleichge-

wicht nicht verändert wird.

Nahversorgung ist die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen im engeren Wohnungsumfeld. Dies umfasst ein Angebot an Waren, in der Bandbreite von kurz- bis langfristigem Bedarfsbereich, aber auch von öffentlichen und privaten Dienstleistungen wie Bank, Post, Gastronomie, Schulen, medizinische Versorgung, Kultur etc.

Nachhaltigkeit beschreibt die Nutzung eines regenerierbaren Systems in einer Weise, dass dieses System in seinen wesentlichen Eigenschaften erhalten bleibt und sein Bestand auf natürliche Weise nachwachsen kann. Der Nachhaltigkeitsbegriff bezieht sich dabei auch sehr stark auf zukünftige Generationen. Ein wichtiger Aspekt der Nachhaltigkeit ist das Drei-Säulen-Modell:

- Die ökologische Nachhaltigkeit umschreibt das Ziel, Natur und Umwelt für die nachfolgenden Generationen zu erhalten. Dies umfasst den Erhalt der Artenvielfalt, den Klimaschutz, die Pflege von Kultur- und Landschaftsräumen in ihrer ursprünglichen Gestalt sowie generell einen schonenden Umgang mit der natürlichen Umgebung.
- Die ökonomische Nachhaltigkeit ist das Prinzip, dass die Wirtschaftsweise so angelegt ist, dass sie dauerhaft eine tragfähige Grundlage für Erwerb und Wohlstand bietet. Von besonderer Bedeutung ist hier der Schutz wirtschaftlicher Ressourcen vor Ausbeutung.
- Die soziale Nachhaltigkeit versteht die Entwicklung der Gesellschaft als einen Weg, der Partizipation für alle Mitglieder einer Gemeinschaft ermöglicht. Dies umfasst das Ziel, eine auf Dauer zukunftsfähige, lebenswerte Gesellschaft zu gewährleisten.

3. Projekt MOVE

Das Projekt MOVE ist ein Forschungsprojekt der Universität für Bodenkultur zum Thema Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse in strukturschwachen Räumen. Dieses Projekt und seine Ergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage für dieses Mobilitätskonzept, da davon viele Daten und Informationen übernommen wurden.

Bei dem Forschungsprojekt wurden grundsätzliche Problemstellungen erläutert, Ursache - Wirkungszusammenhänge erforscht und Lösungsansätze präsentiert. Exemplarisch wurden dafür Untersuchungsregionen ausgesucht, an denen die konkrete Verkehrssituation erhoben wurde. Die Erhebung erfolgte mittels Befragungen - Fragebögen, persönliche Gespräche, Interviews. Somit konnten auch die Ursachen bzw. die Motive für das Verkehrsaufkommen festgestellt werden. Aus den soziodemographischen, raumplanerischen, wirtschaftlichen und weiteren Daten ist es möglich auf die Verkehrssituation und die genauen Probleme zu schließen. Aus den Informationen der Befragung und einer allgemeinen Analyse lassen sich konkrete Probleme und damit auch Lösungen ableiten.

MODAL SPLIT

Dabei wurde festgestellt, dass die Nahversorgung ein ganz zentraler Punkt ist.

>>Nahversorgung ist nicht alles<< aber >>Ohne Nahversorgung ist alles nichts<<.

Die Nahversorgung ist Ausdruck eines wachsenden Zentrum-Peripherie-Gefälles in der wirtschaftlichen Leistungskraft von Regionen. Mit der Ausdünnung der Nahversorgung gibt es nun auch einen Verlust an Arbeitsplätzen und damit eine erhöhte Pendlertätigkeit. Dies führt zu Mobilitätsproblemen für Personen, die über kein Auto verfügen. Dies sind vor allem Kinder, Jugendliche, Senioren und Frauen.

Auch die Kosten bzw. die Ausgaben für die Mobilität steigen damit erheblich. In manchen Regionen werden bis zu 50% des Nettoeinkommens für Mobilitätsausgaben verwendet.

In engen Zusammenhang mit den verkehrsplanerischen Problemen stehen auch raumplanerische Probleme. So verstärken sich die regionalen Ungleichheiten und es entwickeln sich so genannte ‚Gewinner-‘ und ‚Verliererregionen‘. Diese strukturellen Ungleichheiten können die bestehenden Probleme damit noch verstärken.

Resümee des Projektes

Der Trend geht eindeutig in Richtung ‚Fernversorgung‘ statt Nahversorgung. Dabei gibt es allerdings Möglichkeiten diesem Trend entgegenzusteuern. Es wäre falsch zu glauben es gäbe ein Allheilmittel, sondern man muss erkennen, dass verschiedene räumliche Strukturen verschiedene Lösungswege erfordern. Langfristig muss man vor allem im Bereich der Siedlungsentwicklung kompakte Strukturen schaffen, um die Nahversorgung auch in Zukunft für alle Bevölkerungsteile sicherstellen zu können.

4. Daten zur Region - Beschreibung des Ist-Zustandes:

Diese Daten geben einen gewissen Einblick woraus sich ein Stärken-Schwächen Profil hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation ableiten lässt. Durch das Erkennen von Defiziten

und Potentialen ist es möglich die richtigen Maßnahmen zu setzen und zu sehen in welche Richtung man hinarbeiten muss.

Allgemeine, wirtschaftliche & demographische Daten (Verwaltungszählung 2008)

Anzahl der Einwohner: 5.495 (ZMR)

Gesamtfläche: 68.49 km²

Bevölkerungsdichte: 80 EW/km²

Haushalte: 1659

Einpersonenhaushalte: 18.1 %

Haushaltsgröße: 3.2 Pers./Haushalt

Erwerbsquote: 50.6 %

Arbeitslosigkeit: 2.4 %

Anzahl der Arbeitsplätze: 2728

Primärer Sektor: 384 Personen

Sekundärer Sektor: 1.017 Personen

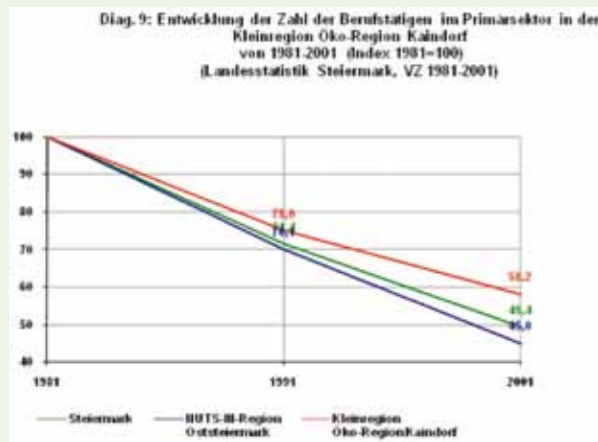
Tertiärer Sektor: 1.321 Personen



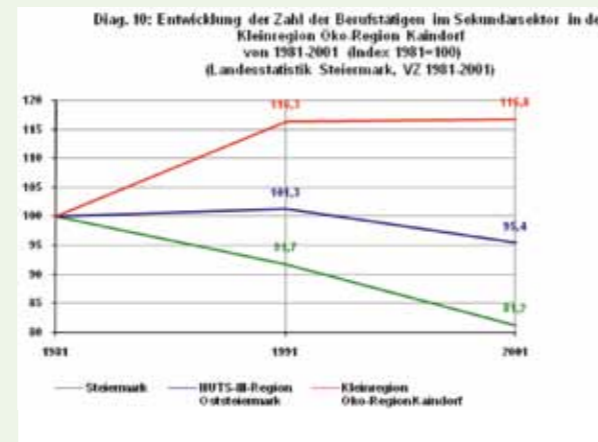
Veränderung der Wohnbevölkerung - (Landesstatistik Steiermark, VZ 1981-2001)

Veränderung der Wohnbevölkerung zur letzten VZ:	Kleinregion Öko-Region Kaindorf			STEIERMARK		
	1981	1991	2001	1981	1991	2001
insgesamt	105	330	300	-8.498	-1.805	-1.417
Geburtenbilanz (Geborene-Gestorbene)	212	289	172	10.442	4.296	902
Wanderungsbilanz (Zuzug-Wegzug)	-107	41	128	-18.940	-6.101	-2.319

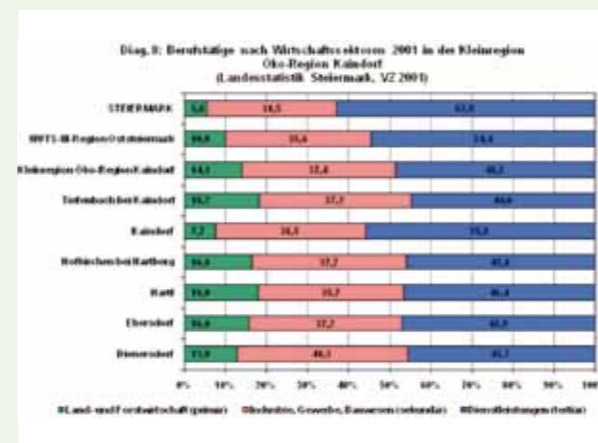
Primärsektor - Land- und Forstwirtschaft:



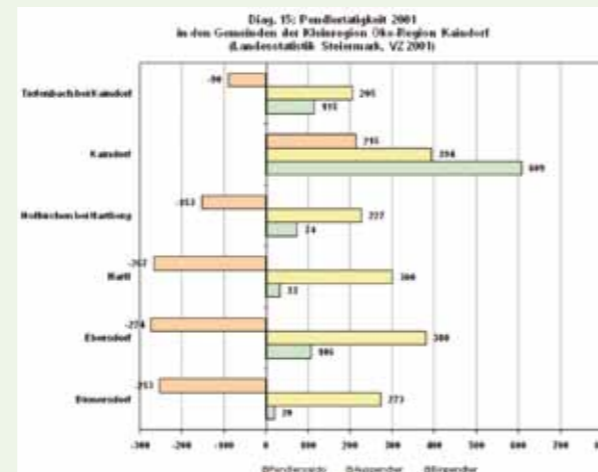
Sekundärsektor - Industrie, Gewerbe, Bauwesen:



Tertiärsektor - Dienstleistungen:



	Beschäftigte am Wohnort	Pendler-saldo
STEIERMARK	519.567	-17.039
NUTS-III-Region Oststeiermark	121.610	-24.234
Kleinregion Öko-Region Kaindorf	2.519	-822
Dienersdorf	316	-253
Ebersdorf	548	-274
Hartl	383	-267
Hofkirchen bei Hartberg	310	-153
Kaindorf	650	215
Tiefenbach bei Kaindorf	312	-90



Insgesamt aus all diesen Daten ist zu entnehmen, dass die Region zwar nur langsam wächst, aber dennoch stetig an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnt. Um diese Entwicklung weiterhin zu fördern ist es deswegen

sehr wichtig einen Maßnahmenmix umzusetzen. Priorität hat dabei eine bessere Anbindung an die umliegenden Zentren, sowie die Ausweitung von Sozial- und Kultureinrichtungen.

4.1. Wirtschaft

Die Wirtschaftskraft der Oststeiermark gemessen am Bruttoregionalprodukt liegt weit unter dem Steiermarkdurchschnitt. Jedoch hat die Ökoregion Kaindorf zwei Leitbetriebe (Feinkost Schirnhofner und Frutura), die das Projekt 'Ökoregion Kaindorf' sehr unterstützen und sich offensiv in die Entwicklung einbringen. Sie sind auch die größten Arbeitgeber der Region.

Ein Potential für Arbeitsplätze ist auch durch den Umstieg von Erdöl auf Biomasse gegeben. Erhebungen haben gezeigt, dass ca. 120 - 130 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Gemessen am Einkommen bzw. an der Kaufkraft kann festgehalten werden, dass die Region unter dem steirischen Durchschnitt liegt. Obwohl die Einkommen in den letzten Jahren zugenommen haben erreichen sie teilweise max. 90% des österreichischen Durchschnittswertes.

4.2. Land- und Forstwirtschaft

Die Landwirtschaft hat in der Region eine sehr hohe Bedeutung. Der Anteil der Agrarquote liegt -bezirkswweit betrachtet- weit über den steirischen bzw. österreichischen Durchschnittswerten siehe Graphik S.5, Diag. 9). Hauptanbaubereiche sind Getreide bzw. Futtermittel.

Um die Wirtschaftskraft der Hauptidealbetriebe zu erhöhen, gibt es verschiedene Ideen, damit die Palette an regionalen landwirtschaftlichen Produkten ausgedehnt werden kann. Vor allem die Zusammenarbeit mit der Gastronomie gewann in den letzten Jahren stärker an Bedeutung. In diesem Zusammenhang wird auf die Projekte 'Schmankertour' und 'Genusswirte' verwiesen.

Unzählige Auszeichnungen für Fruchtsäfte, Weine usw. beweisen die Qualität der Waren. Zwei Privatbrauereien ergänzen das Angebot.

Die genannten Nahrungsmittel werden zunehmend bei Wirten und in Kaufhäusern verkauft, jedoch auch in sehr hohem Maße über den 'Ab Hof Verkauf'.

Aufgrund der hohen Waldausstattung gewinnt die energetische Nutzung von Holz zunehmend an Bedeutung und wird für die sehr klein strukturierte Landwirtschaft zu einem Wirtschaftsfaktor.

Über Kreislaufwirtschaft wird Humusaufbau betrieben.

4.3. Tourismus

Durch die landschaftliche, kulinarische, kulturelle und Angebotsvielfalt ist das oststeirische Thermenland die 'Perle der Steiermark' und daher auch nicht ganz unbegründet die touristische Nummer 1 des Landes. Von diesem Umstand könnte nun aber auch die Ökoregion Kaindorf stärker profitieren. Vom Jahr 2007 auf das Jahr 2008 lässt sich diesbezüglich auch eine positive Bilanz aufweisen. Allerdings gibt es zur touristischen Situation noch keine längeren Erhebungen. Innerhalb der Gemeinden der Ökoregion Kaindorf können besonders die Gemeinden Kaindorf und Hofkirchen punkten und hohe Tourismuszahlen verzeichnen. Verglichen aber mit den umliegenden Regionen hat der Tourismus derzeit eine untergeordnete Bedeutung. Dennoch arbeitet man bereits schon an einigen Umsetzungspunkten. Wichtig wäre hier die Erstellung eines touristischen Konzeptes mit Bezug auf eine nachhaltige und sanfte Mobilität.

5. Daten zur Verkehrslage/Verkehrssituation:

Welche Verkehrsmittel benutzen die Verkehrsteilnehmer im Berufs- und Freizeitverkehr? Da es sich bei den 6 Gemeinden um eine ländliche Region handelt, ist diese vorwiegend durch den motorisierten Individualverkehr gekennzeichnet -siehe auch Projekt ‚MOVE‘ von der Boku Wien (Prof. Sammer).

Anschlussmöglichkeiten an das Bahn- und Straßennetz:

Bahnanschluss ist der nächste Bahnhof in der Bezirkshauptstadt Hartberg, die 10 km entfernt ist, dieser Bahnanschluss ist jedoch für den Personenverkehr nur mehr äußerst begrenzt verfügbar.

Der öffentliche Busverkehr wird hauptsächlich über die B54 (Wechselbundesstraße) geführt. Nebenstraßen sind über die L 412 (Ebersdorferstraße), die L 413 (Dienersdorferstraße) und die L 414 (Tiefenbacherstraße) eingerichtet.

Länge des Gemeindestraßennetzes: 216.2 km

Der Schulbusverkehr verläuft Großteils über das Gemeindestraßennetz.



6. Ziele/Zielsetzungen:

6.1. Ökonomische Ziele:

Reduzierung der Fahrtkosten je Verkehrsteilnehmer, Forcierung des Ökotourismus, Erhalt & weitere Verbesserung der Nahversorgung, Erschließung neuer touristischer Zweige

6.2. Ökologische Ziele:

CO2-Reduktion, Reduzierung anderer gesundheitsgefährdender Emissionen, Stärkung des Umweltbewusstseins, Vermittlung eines Nachhaltigkeitsprinzips und verstärkte Umweltbildung, Schutz der Fauna und Flora

6.3. Soziale Ziele:

mehr Sicherheit auf den Straßen durch Verkehrsverminderung, weniger Lärmbelästigung, Vermeidung von Gesundheitsschäden durch Feinstaub und Emissionen, Förderung der Gesundheit durch mehr Bewegung - Fortbewegung mit dem Rad, besserer Zusammenhalt der Gemeinden (Stärkung der Gemeinschaft)

7. Bereits umgesetzte Maßnahmen:

7.1. Rad- bzw. Fußgängerverkehr

- Radfrühling
- 24h Biken
- Radwegebau ca. 6 km
- Ausbau der Gehsteige
- Umstellung der Gehsteigbeleuchtung auf sparsame Lampen
- Ausgestaltung von neuen Fußwegen
- Digitalisieren und Bewahren von alten Fußwegen, die nicht in der Katastermappe aufscheinen
- Erstellen von Wanderkarten
- Erstellen von Radkarten
- Erstellen eines Leitsystems
- Errichtung einer Fahrradwerkstätte
- Förderung beim Ankauf von Elektrorädern
- Gründung der Arbeitsgruppe Mobilität

7.2. Alternative Antriebsmöglichkeiten

- Umrüstung von Autos auf Pflanzenöl
- Errichtung einer Pflanzenöltankstelle
- Errichtung einer Solartankstelle
- Errichtung eines Elektrofahrzeuggeschäftes
- Errichtung einer Elektrofahrzeugwerkstätte
- Förderung beim Erwerb eines Elektrofahrzeuges

7.3. Verkehrssparende Strukturen - Stärkung der Nahversorgung

Um die Ziele der Ökoregion (Reduktion des CO2-Ausstoßes um 50% bzw. in weiterer Folge CO2-Neutralität) zu erreichen, ist es notwendig verkehrssparende Strukturen zu schaffen. In diesem Zusammenhang kommt besonders der Raumplanung und der Nahversorgung eine große Bedeutung zu. Folgende Projekte wurden in diesem Bereich schon umgesetzt:

- Einrichtung der Arbeitsgruppe Kaufverhalten / Bewusstseinsbildung
- Einrichtung der Arbeitsgruppe Landwirtschaft
- Schmankerltour
- Genusswirte
- Stärken der Nahversorger durch Infrastrukturmaßnahmen

Die meisten hier angeführten Projekte sind umgesetzt oder zumindest in Ausarbeitung. Teilweise stellen die Projekte aber auch einen permanenten Prozess dar -zum Beispiel: bewusstseinsbildende Maßnahme ‚Radfrühling‘

8. Aktuelle Maßnahmen, Ideen, Ansätze, Verbesserungspunkte:

Hier gibt es eine Vielzahl an Maßnahmen und Vorschlägen um die auf S.7 genannten Ziele umzusetzen. Diese Palette der Maßnahmen reicht von klein- bis großräumig:

8.1. Bereich öffentlicher Verkehr:

- Öffentlicher Verkehr:

Es sollte zu einer Ausweitung des ÖPNV kommen. Hier ist allerdings die Rentabilität zu prüfen. In vielen Fällen ist der ÖPNV in den ländlichen Gebieten eher verlustreich. Dies könnte nur durch ein gutes Management ausgeglichen werden. Beispielsweise sollen die Busse zu den Zeiten fahren, wo der Mobilitätsbedarf am größten ist, sprich zu Arbeitsbeginn und am Nachmittag. Das könnte zusätzlich mit den größeren Unternehmen der Region koordiniert werden (Abstimmung auf Arbeitszeiten).

- Bustag:

Das Konzept des Bustags geht von der Überlegung aus, dass eine zeitliche Konzentration von Verkehrsdiensten an einem oder zwei Tagen pro Woche für die Fahrgäste als attraktiver empfunden wird als ein mangelndes Angebot an mehreren Tagen.

- Landmobil

Das Landmobil ist eine Form organisierter Nachbarschaftshilfe und bildet einen Fahrdienst innerhalb der Gemeinde zu den wichtigsten Bedarfseinrichtungen.

- Anschluss des ÖPNV an wichtige Zentren:

Wesentlicher Punkt um die Region wieder zu attraktivieren ist die Anbindung an umliegende Zentren, wie Hartberg, Bad Waltersdorf, Fürstenfeld, Gleisdorf, Ilz und Graz, da damit die Mobilität der Region erhöht wird. Der ÖPNV in der Ökoregion Kaindorf müsste gut an die Zugzeiten von den Bahnhöfen in Hartberg und Bad Waltersdorf akkordiert sein, um auch weitere Distanzen zu ermöglichen.

-> derzeitiger Stand - siehe Beilage

- Förderung von Jahrestickets des ÖPNV bzw. gänzliche Übernahme der Kosten:

Eine Förderung von Jahrestickets des ÖPNV könnte jenen zugesprochen werden, die sich bereit erklären ihren Weg zur Arbeit hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr zu bestreiten.

- Zonenfahrtscheine & mehr Tarife:

Durch die Einführung von Zonenfahrtscheinen wird stärker auf die individuelle Situation und den Verkehrs-/Mobilitätsbedarf eingegangen.

8.2. Bereich Radfahren/Radverkehr

- Mobilitätsbeauftragter & Radverkehrsbeauftragter:

Schlüssel zu einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement ist die Begleitung der Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen durch einen Mobilitätsbeauftragten. Dieser sollte auf diesem Gebiet sehr kompetent sein und neben der Koordinierung des Mobilitätsmanagements weiters als Ansprechperson für alles was die Mobilität betrifft fungieren. Der Mobilitätsbeauftragte überwacht die Umsetzung der Vorhaben und sollte dafür sorgen dass der Zeitplan eingehalten wird.

- Gründung Radverein - „Radfreunde“:

Bei der Gründung eines Radvereins wird sowohl die Aktivität -also das Radfahren selbst- gefördert, als auch der Zusammenhalt im Verein. Die Gründung eines Radvereins ist sicherlich ein sehr starker Motivationsfaktor.

- Radshop:

Die Eröffnung eines Radshops ist ebenfalls ein zentraler Punkt. Somit kann ein neues Geschäft in den Gemeinden Fuß fassen und zusätzlich bewirkt das ein leichteres Umsteigen von PKW auf Fahrrad. Positiver Nebeneffekt des Radfahrens ist auch die bessere körperliche Fitness und Ausgeglichenheit.



- Radausflüge:

Radausflüge können ein verstärktes Radfahren stimulieren. Die Bevölkerung in der Öko-region Kaindorf kann dadurch noch stärker zusammenwachsen.

- Ausweitung des Radnetzes:

Die Ausweitung des Radnetzes würde natürlich die Attraktivität des Radfahrens wesentlich steigern, doch sollten auch die Kosten und die Realisierbarkeit berücksichtigt werden. Verbesserte Ausschilderungen und Fahrradstreifen haben hier auch einen sehr großen Effekt.

- Radverleihung:

Dies könnte all jenen zu gute kommen, die sich nicht so lange in der Region aufhalten und die sich dabei nicht mit dem Auto fortbewegen wollen.

- Radabstellanlagen:

Mit der Errichtung von Radabstellanlagen wird eine gewisse Sicherheit vor Diebstahl geboten aber auch dass die Räder vor Regen verschont bleiben. Bei größeren Radabstellanlagen könnten ebenfalls Überwachungskameras installiert werden um eine höhere Sicherheit zu gewährleisten.

- Radservicetage:

Mit der Anschaffung eines Rades sind noch lange nicht alle Kosten getätigt. Mit der Benutzung und über die Zeit kommt es zu Schäden und um diese zu vermeiden bedarf es eines regelmäßigen Services. Da diese Instandhaltungskosten oftmals auch ein Grund sind, dass man sich für einen Nicht-Kauf entscheidet, wäre es auch hier wichtig z.B. Gratis Radservicetage anzubieten und damit das Radfahren zu fördern.

- Gesammeltes Radfahren in die Arbeit an zentralen Punkten:

Gesammeltes Radeln zur Arbeit bietet mehrere Vorteile. Zum einen werden so mehr Arbeiter zu diesem Verhalten motiviert und zum anderen wachsen diese stärker zu einer Gemeinschaft zusammen.

- Radlerfrühstück:

Das Radlerfrühstück ist eine willkommene Belohnung für Arbeiter und Angestellte die mit dem Fahrrad zur Arbeitsstelle kommen. Auch das ist ein Motivationsfaktor, der zusammen mit anderen Maßnahmen ein Hinwirken zum vermehrten Radfahren dar stellt.

- Häufigere Radveranstaltung:

Veranstaltungen haben immer einen enormen Werbebezug. Radveranstaltungen tragen daher sicher auch zu mehr Rad fahren bei, denn etablierte Dinge erhalten auch leichter Zustimmung.

- Gratis/Günstige Fahrraddiebstahlversicherung:

Nachdem es nun aber auch häufig zu Diebstählen kommt, ist es für viele wichtig ihr Rad diebstahlversichert zu haben. Diese Versicherungen sind aber kostspielig und so könnten diese von Seiten der Unternehmen bzw. der Gemeinden mitfinanziert werden. Auch besteht hier die Möglichkeit einer Radcodierung. Somit ist es leichter die gestohlenen Räder wieder aufzufinden.

- Duschen & Umkleidemöglichkeiten in Betrieben:

Nach einer sportlichen Betätigung wie dem Radfahren gerät man leicht ins Schwitzen, deswegen ist die Errichtung von Duschen und Umkleidemöglichkeiten in den größeren Betrieben ein wichtiger Schritt, der sicherlich zum Umstieg auf das Radfahren und zu Fuß gehen beiträgt.

- Betriebsausflüge mit dem Rad:

Damit wird der innerbetriebliche Zusammenhalt gestärkt und ein Bewusstsein für das Radfahren geschaffen.

- Kostenlose/günstigere Fahrradmitnahme Bahn:

Um auch bei weiten Distanzen die Möglichkeit zu haben das Rad zu nutzen, muss dieses mit der Bahn mittransportiert werden. Dabei könnten hier Radmitnahmemöglichkeiten gefördert werden. Das ist allerdings auch in Zusammenarbeit mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) zu koordinieren.

-Anschluss an ein überregionales Radverkehrsnetz

Hierbei ist eine entsprechende Kennzeichnung und Ausschilderung sehr wichtig.

- Infrastrukturkartierung

Bestandsaufnahme aller bestehenden und in Planung befindlichen Straßen und Wege (Fuß- und Radwege) sowie des bestehenden Angebotes des öffentlichen Transportes;

8.3. Alternative Fortbewegungsmittel:

Zunehmende Neuerungen und Innovation im Verkehr bieten eine Vielzahl an neuen Möglichkeiten. Hier sollte der Mobilitätsbeauftragte Auskunft geben. Zusätzliche Förderungen von den Gemeinden und möglicherweise vom Land sind ein wichtiger Ansatzpunkt.

- E-Scooter, E-Mopeds:

Ein Geschäft für E-Mopeds wurde schon umgesetzt. Hier gilt es nun vorwiegend dafür zu werben. Dabei könnte es auch Angebote geben wie Eintausch von gebrauchten Fahrzeugen und einer damit verbundenen Preisreduktion. -> für Details siehe Anhang E-Scooter, E-Mopeds

- Fahrgemeinschaften & Mitfahrbörse:

Fahrgemeinschaften sind eine gute Möglichkeit ein Auto möglichst sinnvoll zu nutzen. Außerdem werden dadurch auch Kosten eingespart. Es würden sich hier insbesondere Fahrgemeinschaften zur Arbeitsstelle anbieten. Die Organisation kann über eine Mitfahrbörse abgewickelt werden.

- Shuttlebusse zu den ‚Großunternehmen‘ von den Ortszentren weg:

Shuttlebusse haben hier eine ähnliche Funktion wie der ÖPNV, mit dem Unterschied dass diese von den Ortsmittelpunkten direkt zu den Großunternehmen fahren sollen.

- Pedelecs mit erneuerbarer Energie

Pedelecs sind Fahrräder mit Treithilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb aus-

gestattet sind. Diese könnten dabei mit erneuerbarer Energie (Sonnen-/Solarenergie) versorgt werden.

-> für Details siehe Anhang Pedelecs, E-Fahreräder, E-Bikes

8.4. Weitere Maßnahmen:

- Treibstoffsparende Maßnahmen:

Darunter fallen Spritspartrainings aber auch ganz einfach ökologischeres Fahrverhalten während des Autofahrens. Auch dieser Teil sollte vom Mobilitätsbeauftragten abgedeckt werden und ist hier bei Tipps und Informationen die zentrale Ansprechperson.

-Öffentlichkeitsarbeit & Informationen:

Um in Richtung CO2-Neutralität zu gelangen, ist es notwendig zu informieren und ein Bewusstsein zu schaffen. Es sollte aufgezeigt werden inwieweit jeder Einzelne dazu beitragen kann und was an größeren Projekten realisierbar ist.

-Bonussystem für umweltbewusstes/umweltfreundliches Handeln in Haushalten:

Konkret hat das nun nichts mit der Mobilität zu tun, allerdings ist es dennoch ein wichtiger Punkt um CO2 einzusparen. Eine mögliche Form könnte die Subventionierung von umweltfreundlichen Verhalten sein, gemessen an Wasser-, Strom- und Energieverbrauch je Haushalt.

-Bonussystem für umweltfreundliche Mobilität:

Belohnung sollte dabei jenen zustehen, die sich bereit erklären auf PKW bzw. Moped zu verzichten und dabei alternative Fortbewegungsarten nutzen wie z.B. Rad, ÖPNV, E-Scooter, PKW mit Biokraftstoffen oder zu Fuß ihren Weg zurücklegen. Belohnung könnte in Form von Preisnachlässen, Vergünstigungen oder Förderung irgendeiner Art sein.

-Regionalmarke & Vermarktung der Region:

Um öffentlichkeits- und tourismuswirksamer zu werden, ist es unerlässlich eine Regionalmarke zu entwickeln. Hier ist zu beachten dass diese etwas Identitätsstiftendes vermitteln soll.

- Betriebliche Mobilitätskonzepte:

Ein betriebliches Mobilitätskonzept ist ebenso wichtig wie ein regionales Mobilitätskonzept, da dadurch Verkehrs-, Transport- und Logistikströme innerhalb eines Betriebs rationalisiert werden können und beträchtliche Einsparungen von CO2 zu Stande kommen. Allerdings rentiert sich ein betriebliches Mobilitätskonzept nur bei größeren Unternehmen.

- Nahversorgung:

Ein zentraler Aspekt des Mobilitätskonzepts ist die Nahversorgung. So kann CO2 eingespart werden, da lokal alles vorhanden ist und somit keine langen Wege zurückgelegt werden müssen. Zudem wird die regionale Wirtschaft gestärkt, weiters aber auch benachteiligte Personen bessergestellt. Für die Erhaltung der Nahversorgung wäre es sehr wichtig eine >Arbeitsgruppe Nahversorgung< zu gründen, die sich dafür einsetzt dass diese Strukturen aufrecht erhalten bleiben.

Bei der Nahversorgung bedarf es allerdings auch bereichsübergreifender Kooperationen (Landwirtschaft, Kommunen, Gewerbe/Handel) um die Voraussetzungen für ein Überleben der Nahversorgung im ländlichen Raum sicherstellen zu können.

Da von Seiten der Bevölkerung auch ein Bedürfnis der Freizeit- und Kulturgestaltung besteht, ist es ebenfalls wichtig dieses zu fördern. -> siehe Nahversorgungskonzept

- Mobilitätstage:

An den Mobilitätstagen sollen alle möglichen Informationen betreffend Mobilität angeboten, sowie neueste Modelle, Konzepte und Möglichkeiten vorgestellt werden. Darüber hinaus aber auch Tipps für jeden Einzelnen geboten werden, wie man seine persönliche Umweltbilanz verbessern kann.

- Vermarktung von Regionalprodukten:

Die Vermarktung von Regionalprodukten steht eng in Verbindung mit der Nahversorgung, denn dadurch werden die heimischen Betriebe und Unternehmen besser abgesichert und ein neuer touristische Zweig aufgebaut werden (Kulinariktourismus).

- Verkostungstage Nahversorgung:

Um die regionale Wirtschaft zu fördern ist es ebenfalls wichtig Produkte in der Region zu kaufen. Durch so genannte Verkostungstage soll einem der Konsum auf heimische Erzeugnisse schmackhaft gemacht werden.

- Autofreie Tage:

Zumindest ein paar Tage im Jahr sollte man auf das Auto verzichten und seine Wege anderweitig zurücklegen. Es ist daher die Aufgabe der Gemeinden dafür stärker zu werben und aufzuzeigen, dass es auch anders geht. Man könnte für diesen Tag ebenfalls eine Radveranstaltung organisieren.

- Raum-/Siedlungsmanagement:

Ein kompaktes Siedlungsmanagement hat mehrere Vorteile. Einerseits kommt es dabei zu keiner Zerschneidung der Landschaft, andererseits werden durch die kürzeren Wege auch die Erschließungskosten und die CO2-Emissionen wesentlich vermindert. Um hier eine gezielte Entwicklung nach innen zu forcieren, gilt es einer Ausweitung des Baulandes/Baugrundes entgegenzusteuern. -> für Details siehe Anhang Raum- und Siedlungsmanagement

- Tourismusstärkung durch Themenpositionierung:

Stärkung der regionalen Wirtschaft kann auch durch den Tourismus erfolgen. Da andere Regionen ebenfalls Schwerpunkte und Akzente setzen, gilt es sich hier abzugrenzen und sich eventuell mit einem bestimmten Thema zu positionieren, beispielsweise als kulinarisches Gebiet...

- Wandertage:

Auch Wandertage können dazu motivieren den Weg öfters zu Fuß zurückzulegen.

- Intensivierung/Förderung bereits bewährter Maßnahmen:

Nicht nur neue Maßnahmen setzen, sondern auch bestehendes das sich positiv bewährt hat, ist weiterhin zu fördern.

- Bildung:

Bildung ist eine Grundvoraussetzung für verantwortungsbewusstes und ökologisches Handeln. Das Bewusstsein für die Umwelt und für kommende Generationen muss schon früh geschaffen werden und sollte schon Bestandteil der Schulbildung sein.

- Subventionen/Förderungen und Sanktionen:

Dies sind zwar Instrumentarien die viel Zuspruch oder Widerstand erzeugen, die man aber ebenso bedenken sollte.

- Nutzungsqualität der Ortszentren erhöhen:

Eine Attraktivierung des Ortszentrums bewirkt eine größere Beliebtheit und mehr Tourismus.

- Verkehr möglichst auf übergeordnete Straßen lenken:

Hauptsächlich zu nutzen sind die größeren Straßen, um die Ortschaften zu entlasten. Mit dem Aufstellen von Tonnenbeschränkungen wird so auch der Güter- und Schwertransport verlagert.

- Ideenwettbewerb:

Gemeindebürger können ihre Ideen einbringen und alternative Möglichkeiten/Wege vorschlagen.

- Abstimmung des Mobilitätskonzeptes mit Nachbarregionen:

Wichtig ist ebenfalls die Koordination des Mobilitätskonzeptes mit den Nachbarregionen. Konkret geht es dabei um die Abstimmung des ÖPNV aber auch einer Motivation für diese das Ganze mitzutragen und Teil eines partnerschaftlichen Projekts zu sein.

- Kostenwahrheit

Einführung von Ökosteuern zur Internalisierung von externen Kosten verursacht durch den Verkehr.

- Verkehrsberuhigung

Eine generelle Verkehrsberuhigung ist ein erster Schritt im Sinne eines Mehr an Lebensqualität. Damit kann der Straßenraum zumindest teilweise vom Menschen wiedergewonnen werden.

- Freizeitangebot & Fahrtenreduktion

Die Gemeinde unterstützt bewusst ein breites Angebot im Bereich Freizeitaktivitäten, so dass die BürgerInnen sich nicht unbedingt für ihre Freizeitgestaltung in eine andere Gemeinde fortbewegen müssen.

- Vorbildfunktion

Gemeinderatsmitglieder gehen mit gutem Beispiel voran und beteiligen sich an Aktionen.

- Widerstände

Ergänzend zum Mobilitätskonzept könnte die Gemeinde gemeinsam mit den BürgerInnen einen sog. Widerstandskataster im Rad- und Fußverkehr erstellen. Jeder Widerstand wird aufgelistet und eine Prioritätenliste zur Beseitigung der Mängel erstellt.

- Mobilität unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen

Die Mobilitätsbelange verschiedener Bevölkerungsgruppen werden besonders berücksichtigt, z.B. von behinderten Personen, Kindern. Diese sollen angeregt werden, selbst Vorschläge zur Verbesserung ihrer Mobilität zu machen (Stichwort: "Kinder planen ihren Schulweg").

- Betriebliche Anbindung an das Schienennetz

Betriebe könnten angeregt werden einen Anschluss an die Schiene anzustreben.

- Kostenanalyse PKW und öffentlicher Verkehr:

Der Vergleich der wahren Kosten für Kraftfahrzeuge (Instandhaltung, Service, Sprit, Kauf...) und des ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiger Ansatz.

-> Mobilitätskostenrechner: siehe Beilage

- Schaffung zusammenhängender Fußwege

Bei der Entschliebung für bestimmte Maßnahmen gilt zu beachten, dass am besten eine Kombination von Maßnahmen anzustreben ist, die sich gut ergänzen. Für das Radfahren wären beispielsweise mehrere Vorschläge, die das Radfahren betreffen zu initiieren, da nur dadurch wirklich etwas bewirkt werden kann.

9. Kosten, Finanzierung, Gewinn und Umsetzung der Maßnahmen + laufende Evaluierung:

Aufgrund der budgetären Beschränkungen ist es klarerweise nicht möglich alle Vorhaben zu realisieren, daher ist für die einzelnen Projekte eine Kostenanalyse zu erstellen. Hierbei ist wichtig, dass die Maßnahmen in eine Prioritätenliste eingefüllt werden und die vorrangigen Projekte umgesetzt werden. Welche Maßnahmen nun von Vorrang sind, ist natürlich gemeinsam von allen Partnern der Öko-region Kaindorf zu entscheiden. Als Kriterien können aber wirtschaftlich zu erwartender Nutzen, gesellschaftlicher Nutzen, indirekter Nutzen (durch touristische Vermarktung), Umweltwirkung und Kosten genannt werden.

Ein weiterer Punkt ist die Finanzierung. Dabei sollte im Vorfeld festgelegt werden wie, woher und zu welchem Anteil diese Maßnahmen finanziert werden (können).

Zudem ist aber auch der zu erwartende Gewinn zu berechnen. Was bringt die einzelne Maßnahme?!

Auch bei der Umsetzung sind einige Punkte zu beachten. So ist es von Vorteil zumindest einen übersichtsmäßigen >Time-Table< zu erstellen, wann welche Projekte verwirklicht werden sollten. Zu vermeiden sind dabei parallel verlaufende Tätigkeiten, denn bei einer klaren Abfolge ist die Gefahr geringer die Ziele zu verfehlen. Deswegen ist auch ein ständiges Monitoring sehr wichtig, wo laufend überprüft werden soll, ob die geplanten Maßnahmen auch wirklich so durchgeführt werden wie geplant.



10. Öffentlichkeitsarbeit:

Als letzter Punkt ist die Öffentlichkeitsarbeit zu nennen, mit der Funktion zu kommunizieren was erreicht wurde, wo die Schwierigkeiten lagen bzw. noch immer liegen und woran man noch arbeiten kann. Öffentlichkeitsarbeit ist unerlässlich. Sie hat den Effekt, dass über die Kommunikation hinaus auch noch Motivation aufgebaut wird. Damit soll sowohl zur Nachahmung angeregt werden, als auch all jene weiterhin motivieren, die dieses große Projekt mitgetragen haben. Die Ökoregion Kaindorf zeigt mit diesem Beispiel, dass auch ein anderer Weg möglich ist und bekennt sich zu aktiven Umweltschutz sowie zu Verantwortung für zukünftige Generationen und der Natur gegenüber!

Den Gemeinden und deren Bürger aber auch Externen sollten die durchgeführten Maßnahmen dieses Mobilitätsmanagements per Flyer, Poster, Informationsbroschüren, Ver-

anstaltungen oder Internetzusendung mitgeteilt werden. Wichtig ist dabei zu beachten, dass dies nicht nur zu Ende des Projekts gemacht wird, sondern parallel zu dem Projekt, um mehr Akzeptanz zu erhalten. Zusätzlich muss die Bevölkerung Stellungnahmerecht erhalten und in die Prozesse eingebunden werden.

Es gibt viele gute Gründe zur Einsparung von Autofahrten!

Sparen wir Autofahrten und ernten wir:

- mehr Sicherheit
- mehr Ruhe
- mehr gute Luft
- mehr Fitness
- mehr Rohstoffreserven
- mehr Platz
- mehr Grün
- mehr Erholung





ÖkoregionKaindorf

Dienersdorf-Ebersdorf - Hartl-Höfkirchen-Kaindorf-Tiefenbach

Verein Ökoregion Kaindorf, 8224 Kaindorf 15, Telefon: 03334/31426
Telefax: 03334/31426-4, e-mail: office@oekoregion-kaindorf.at, www.oekoregion-kaindorf.at