



LAND
TIROL

TIROL
MOBIL

Tirol mobil

Bericht zum Tiroler
Mobilitätsprogramm
2013 – 2020

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Straße und Verkehr, Sachgebiet Verkehrsplanung,
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck

Für den Inhalt verantwortlich:
DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, Sachgebiet Verkehrsplanung

Konzept und Redaktion:
DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, DI Lukas Schlosser MLBT, Michael Bürger MSc,
alle Sachgebiet Verkehrsplanung

Grafik: Peter Nefischer, Seitenstetten

Titelfoto: Land Tirol/Florian Lechner

Druck: Allgemeine Bauangelegenheiten, Druckwerk 3, Innsbruck, Juni 2020



Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Vorwort | 4 |
| Einleitung | 5 |
| Tirol mobil Verkehrssystem im Wandel | 7 |
| Förderangebote für Gemeinden Zuschüsse, Beratungen, Auszeichnungen | 10 |
| Gemeinden mobil Klimafreundliche Mobilität in der Gemeinde fördern | 12 |
| Tiroler Mobilitätssterne Landespreis für vorbildliche kommunale Verkehrspolitik Best Practice 1: Virgen | 14 |
| Begegnungszonen Verkehrsberuhigung durch neue Verkehrsorganisation Best Practice 2: Kufstein | 16 |
| Mikro-ÖV-Systeme Anrufsammel- und Bürgertaxis Best Practice 3: Defereggental | 18 |
| E-Carsharing in Gemeinden Impulsförderung für E-Carsharing im Verbund Best Practice 4: Aschau im Zillertal | 21 |
| Interreg-IV-a Mobilität ohne Barrieren Auf neuen Wegen zu klimafreundlicher Mobilität | 23 |
| Interreg-V-a Pro-Byke Radverkehrsförderung in Gemeinden | 26 |
| Elektromobilität: So fährt Tirol 2050 | 28 |
| Fachtagungen und Veranstaltungen | 30 |
| Autofreier Tag in Tirol | 32 |
| Tiroler Fahrradwettbewerb | 34 |
| Schulen mobil Malwettbewerb Crazy Bike – Mit dem Pedibus oder Velobus zur Schule – Klasse auf D’Rad und Fahrradwerkstätten – Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen – AUVa-Radworkshops – Die Zugschule – Kleine grüne Füßchen | 36 |
| Tiroler Mobilitätsprogramm Budget und Ausgabenverteilung | 42 |

Vorwort

Das Tiroler Straßenverkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren sowohl was den Fernverkehr als auch den Regional- und Nahverkehr betrifft weiter sprunghaft angestiegen. Diese Entwicklung ist nicht ohne Folgen für die Gesundheit und Lebensqualität in unserem Land geblieben und sie ist inzwischen auch zur logistischen Herausforderung geworden. Über den Leidensdruck von Maßnahmen wissen vor allem jene Tiroler Gemeinden zu berichten, in denen es in den vergangenen Jahren immer öfter hieß: „Die Mühle steht“. An der Dringlichkeit, eine Kehrtwende herbeizuführen, hat auch die aktuelle CORONA-Krise nichts geändert, im Gegenteil.

Seit seinem Bestehen hat sich das Tiroler Mobilitätsprogramm zum Ziel gesetzt, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Maßnahmen zur Reduktion des kommunalen Verkehrsaufkommens zu entwickeln und durch die Förderung nachhaltiger Mobilität die Lebens- und Wohnqualität in den Gemeinden zu verbessern. Zur kontinuierlichen Steigerung des Anteils von Rad- und Fußverkehr sowie der Nutzung von Bus und Bahn sieht das Programm eine Vielzahl von Anreizen und Initiativen vor. Ein weiterer Fokus wird auf den Ausbau der E-Mobilität sowie auf die Integration intelligenter Mobilitätslösungen gelegt.

Das Erfolgsrezept des Mobilitätsprogramms beruht ganz wesentlich auf der engen Kooperation mit den Gemeinden. Sie sind neben den Schulen die zentralen Adressaten von Tirol mobil und nehmen als Impulsgeber und Innovatoren eine Schlüsselfunktion bei der Weiterentwicklung des Programms ein.

Riesenschritte in Richtung Verkehrsberuhigung und lebenswerte Ortszentren haben jene Tiroler Pioniergemeinden gemacht, die Begegnungszonen gewidmet haben. Das Konzept, das auf Gleichwertigkeit der verschiedenen Mobilitätsformen und Koexistenz der Verkehrsteilnehmer*innen setzt, zeigt exemplarisch die Stoßrichtung auf: Nicht mehr der Autoverkehr soll die alles dominierende Größe sein, sondern mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung sowie einer neuen Mobilitätskultur werden der klimafreundliche Fuß- und Radverkehr ins Zentrum gerückt und gestärkt. Die ersten Erfahrungen zeigen, dass die Zielsetzung, wieder lebendige Ortszentren mit weniger Durchreise- und Ausweichverkehr, dafür aber mit Identität und Charakter, mit Nahversorgern und Plätzen zur Rast und Kommunikation zu schaffen, mit einer gehörigen Portion Mut und Ausdauer erreichbar sind.

Das Landesprogramm unterstützt die Gemeinden mit einem Bündel von Maßnahmen. So werden Zuschüsse für Beratungsleistungen zu verkehrsplanerischen Fragestellungen und für Mobilitätskonzepte, für Infrastrukturmaßnahmen zum Rad- und Fußverkehr sowie für innovative E-Mobilitätsangebote gewährt. Fachliche Unterstützung erfahren die Gemeinden bei gemeinsamen Projekten, über Fachtagungen und Workshops, mit Publikationen und verkehrsplanerischen Leitfäden oder auch im Rahmen von Kommunikationsschwerpunkten. Mit dem Evaluierungs- und Auszeichnungssystem Tiroler Mobilitätssterne verfügen die Gemeinden zudem über eine Möglichkeit zur Standortbestimmung und zum Vergleich und Austausch mit anderen Gemeinden.

Auf den kleinsten gemeinsamen Nenner gebracht soll das Tiroler Mobilitätsprogramm die Tirolerinnen und Tiroler klimafreundlich bewegen. „Bewegen“ meint dabei nicht nur Anreize zu schaffen, Berufs-, Alltags- und Freizeitwege möglichst umweltschonend zurückzulegen, sondern die Menschen auch emotional anzusprechen. Nur so werden sich nachhaltige Mobilität und eine neue Mobilitätskultur in den Tiroler Gemeinden auf Dauer etablieren können.

Ingrid Felipe

Landeshauptmann-Stellvertreterin
Landesrätin für Umwelt, Natur- und Klimaschutz,
Mobilität und Nachhaltigkeit

Einleitung

Ende 2020 läuft die Periode des Tiroler Mobilitätsprogramms (2013-2020) aus. Zeit für einen Rückblick und Ausblick, für eine Gesamtbetrachtung und Evaluierung des Programms, um die nötigen Schlussfolgerungen für die Fortsetzung und Weiterentwicklung zu treffen. Der vorliegende Bericht bietet einen Überblick zu den Schwerpunkten und gestarteten Initiativen sowie zu den eingesetzten Fördergeldern und stellt die Basis für die erforderliche Bewertung dar.

Wichtige Impulse zur Stärkung umweltfreundlicher Mobilität auf kommunaler Ebene wurden bereits im ersten Tiroler Mobilitätsprogramm (2008-2012) gesetzt. Der Erfolg der ersten Programmperiode führte zur Neuauflage im aktuellen Programm. Zentraler Beweggrund und Stoßrichtung war es, in Umsetzung europäischer und nationaler Normen umwelt- und gesundheitsrelevante Schadstoffemissionen zu reduzieren sowie die notwendigen Schritte für die erforderliche Mobilitätswende einzuleiten.

Die gesetzlichen Grundlagen für das Mobilitätsprogramm sind seitdem unverändert geblieben. Sowohl die Maßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft), dem Klimaschutzgesetz als auch zur Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte sind aktueller denn je.

Die zuletzt krisenhafte Entwicklung des Weltklimas erfordert gerade im Verkehrssektor als einem der Hauptemittenten von Treibhausgasen schnelles Handeln. Auch die Zielsetzungen der Landesstrategien in den Bereichen Nachhaltigkeit, Energie etc. sind ohne Mobilitätswende nicht erreichbar. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch die ambitionierten Vorgaben des Regierungsprogramms der österreichischen Bundesregierung (2020-2024), das die Klimaneutralität bereits für das Jahr 2040 anvisiert.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm ist eines der umfangreichsten Programme in Österreich mit einer breiten Palette von Angeboten und Maßnahmen zur Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs, des Anteils der E-Mobilität sowie zur Förderung neuer Mobilitätslösungen. Im Rahmen des Mobilitätsprogramms werden Gemeinden und Schulen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung begleitet und Bürgerinnen und Bürger in ihrer Verkehrsmittelwahl sensibilisiert. Das Programm flankiert damit die umfassenden Bemühungen des Landes in Sachen Ausbau und Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs.

Seit Einführung des Tirol Tickets konnte die Anzahl der StammkundInnen um 45 Prozent gesteigert werden. 135.000 TirolerInnen besitzen mittlerweile eine Öffi-Zeitkarte.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm gewährt Gemeinden Förderungen für die Erstellung von Mobilitätskonzepten, für Maßnahmen zur Radinfrastruktur, für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots, für E-Carsharing-Angebote etc. Im Bereich der Bildungs- und Schuleinrichtungen steht eine auf die jeweilige Schulstufe abgestimmte Auswahl an Initiativen zur Verfügung. Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und erfolgreiche Einzelprojekte wie der Tiroler Fahrradwettbewerb zielen auf langfristige Verhaltensänderungen im Mobilitätsverhalten ab. Auch mit vielen, auf den ersten Blick „kleinen“ Projekten werden andauernde und wirksame Maßnahmen gesetzt.

Der vorliegende Bericht wirft darüber hinaus ein Schlaglicht auf die vielfältigen und engagierten Initiativen von Tiroler Gemeinden, die maßgeblich zur Mobilitätswende beitragen. In einer wachsenden Zahl von Gemeinden mit verdichtetem öffentlichen Verkehrsangebot ist eine deutliche Zunahme der Nutzung von Bus und Bahn zu verzeichnen. Auf der Positivseite zu nennen sind auch die zahlreichen verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Gemeindestraßen (Tempo 30 bzw. 40), die eindeutig zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation geführt haben. Fortschritte für den Fußverkehr konnten überdies mit den Qualitätssicherungsmaßnahmen an Schutzwegen erzielt werden. Bemerkenswert ist das hohe Interesse an der Errichtung von Begegnungszonen. Bereits umgesetzte vorbildliche Gestaltungsbeispiele zeigen, dass eine schrittweise Veränderung der Nutzung des öffentlichen (Straßen-) Raums hin zu einer Koexistenz aller VerkehrsteilnehmerInnen möglich ist. Auch dem Radverkehr wird mittlerweile hohe Aufmerksamkeit zuteil. Erwähnenswert sind hier die generelle Stärkung der kommunalen Radkompetenz sowie infrastrukturelle Verbesserungen in Bezug auf Abstellanlagen.

Eine weitere wichtige Säule der angestrebten Mobilitätswende ist die Förderung der E-Mobilität. Ihr wird im Rahmen der Tiroler Energiestrategie ein eigener Schwerpunkt gewidmet. Reges Interesse und große Resonanz löste auch die Impulsförderung zum kommunalen E-Carsharing aus.

Zielsetzung der Schulprojekte ist es, den Heranwachsenden zu vermitteln, dass Zukunft durch eigenes Handeln gestaltbar ist. Die überaus positiven Erfahrungen, die im Zuge dieses Schwerpunkts gemacht wurden, zeigen, dass erstaunlich viele junge Menschen bereit sind, Verantwortung für ihr Handeln zu übernehmen und durch Verhaltensänderungen zur Mobilitätswende beizutragen.

Veränderungen finden nicht von heute auf morgen statt. Der Erfolg der Programme hängt maßgeblich von der Langfristigkeit der Projekte und Initiativen ab, die den langsam sich vollziehenden Wandel auf allen Ebenen und mit den verschiedenen Stakeholdern begleiten. Vor diesem Hintergrund gilt es, die bewährten Initiativen des Mobilitätsprogramms 2013-2020 fortzuschreiben und gleichzeitig neue Mobilitätslösungen anzubieten.

Das Tiroler Mobilitätsprogramm liefert einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Tiroler Energieautonomie 2050, der Klimaneutralität 2040 und der Pariser Klimaziele. Gerade im Verkehrsbereich muss der Energieverbrauch deutlich gesenkt, müssen Emissionen reduziert und neue Formen der alternativen Mobilität unterstützt werden. Die gute und intensive Zusammenarbeit mit Gemeinden und Schulen stellt die Basis für eine nachhaltige Mobilitätswende in Tirol dar. Auch hinsichtlich der zunehmenden Verkehrsbelastung in den Tiroler Gemeinden ist es dringend notwendig, das Tiroler Mobilitätsprogramm für den Zeitraum von 2021 bis 2027 fortzuführen.

Eines muss in aller Deutlichkeit hervorgehoben werden: Der Erfolg des Mobilitätsprogramms steht und fällt mit den vielen Tirolerinnen und Tirolern, die durch aktive Gemeindearbeit, durch ihr Engagement in der Schule, durch vorbildliche Unternehmensinitiativen und durch zivilgesellschaftliches Engagement die erforderlichen Grundlagen erst schaffen und wertvolle Multiplikatoren sind. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an alle, verbunden mit der Bitte, die gemeinsame Arbeit fortzusetzen, um das große Ziel einer nachhaltigen Mobilität in Tirol zu erreichen.

Nachhaltigkeitsstrategie und Mobilitätsprogramm

Die Tiroler Landesregierung hat am 10. Dezember 2019 die Evaluierung der Nachhaltigkeits- und Klimastrategie beschlossen. Darauf aufbauend wird eine gesamthafte Tiroler Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, in der auch das Thema Mobilität von zentraler Bedeutung sein wird.

DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich
Sachgebiet Verkehrsplanung

Tirol mobil

Verkehrssystem im Wandel

Seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts vollzieht sich im Bereich der Mobilität ein radikaler Wandel. Vieles deutet darauf hin, dass dieser Prozess seinen Höhepunkt noch nicht erreicht hat. Renommierete ZukunftsforscherInnen sehen sogar ein neues Zeitalter der Mobilität heranbrechen, das geprägt sei von einer fortschreitenden Globalisierung sowie von grundlegenden Veränderungen im Nutzungs-

verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen. Der motorisierte Individualverkehr, so die Prognose, spiele zwar weiterhin eine wichtige Rolle, klimafreundliche Mobilitätsformen würden aber Schritt für Schritt gleichziehen. Je nach Anforderung werde situationsbedingt kombiniert und ein Mix aus Auto, öffentlichem Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr angewandt.¹



Foto: Land Tirol/Florian Lechner

Herausforderungen und Chancen für die Verkehrspolitik

Was ist dran an diesen Prognosen und welche Schlüsse sind daraus für das Tiroler Mobilitätsprogramm zu ziehen? Tatsächlich kann festgestellt werden, dass in den vergangenen Jahren die Akzeptanz klimafreundlicher Mobilitätsangebote spürbar zugenommen hat. Die Entwicklung hängt mit Verbesserungen des Angebots aber auch mit dem Erreichen von Kapazitätsgrenzen im Straßenverkehr zusammen. Darüber hinaus zeichnet sich bei den jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen in den städtischen Ballungsräumen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung multimodaler Verkehrsmittelwahl ab. Der sich vollziehende Einstellungs- und Verhaltenswandel bei dieser Bevölkerungsgruppe wird mit dem Wunsch nach mehr Individualität, Unabhängigkeit und Flexibilität in Verbindung gebracht und manifestiert sich unter anderem in den seit Jahren rückläufigen Zahlen bei den Pkw-Lenkerberechtigungen.²

Für die Tiroler Verkehrspolitik ist diese Entwicklung Herausforderung und Chance zugleich. Entscheidend wird sein, ob es gelingt, das bestehende Zeitfenster für klimafreundliche Mobilitätsformen zu nutzen, um das Verkehrsangebot entsprechend zu adaptieren und eine nachhaltigere Verkehrsmittelwahl zu forcieren. Voraussetzungen dafür sind der weitere Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung der kommunalen Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sowie die gezielte Förderung von E-Mobilität. Darüber hinaus muss ein besonderes Augenmerk auf die Kombinierbarkeit der verschiedenen Angebote gelegt werden. Der Erfolg der Maßnahmen hängt nicht zuletzt ganz wesentlich von der Verfügbarkeit der Angebote über digitale Anwendungen sowie von intensiven Informations- und Kommunikationsmaßnahmen ab.

¹ Zukunftsinstitut, Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität. Frankfurt am Main. www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/ (Zugriff: 8.8.2019)

² Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), FTI-politische Agenda und Roadmap zur Ausrichtung der Programmmaßnahmen „Mobilität der Zukunft“ (MdZ) im Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“, Wien 2018, S. 15 f mit Bezugnahme auf einen Befund des VCÖ. [mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/FTI-Agenda_MdZ_Personenmobilitaet_2018.pdf](https://www.mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/FTI-Agenda_MdZ_Personenmobilitaet_2018.pdf) (Zugriff: 25.05.2020)

Die Gemeinden: Partizipation und Feinabstimmung

Die Erweiterung und Neugestaltung der Mobilitätsangebote erfordert eine größtmögliche Einbindung und enge Abstimmung mit den relevanten EntscheidungsträgerInnen, AkteurInnen und InteressenvertreterInnen in den Gemeinden. Sie wissen am besten über die Anforderungen vor Ort Bescheid und sind durch den unmittelbaren Kontakt zu den

BürgerInnen ein wichtiges Bindeglied und zentrale Botschafter für die Kommunikation der Ziele des Tiroler Mobilitätsprogramms. Insbesondere für die Verbesserung der Anbindungen ist diese Bürgernähe von unschätzbarem hohem Wert, da sie ein unmittelbares Feedback sowie eine „Feintuning“ der Angebote durch die NutzerInnen zulässt.



Das Dorfzentrum von Neustift im Stubaital lädt mit attraktiven Plätzen zum Aufenthalt und zur Rast ein.
Foto: Gemeinde Neustift im Stubaital/Armin Kuprian

Kompetenz, Praxiswissen, Vorbildwirkung

Hinzu kommt, dass zentrale verkehrspolitische Kompetenzen für den klimafreundlichen Rad- und Fußverkehr bei den Gemeinden liegen. Die Kommunen verfügen außerdem über ein für die Verkehrsplanung unverzichtbares Erfahrungswissen und Know-how. Immer mehr Tiroler Gemeinden leisten überdies durch ihren Mut und Willen, neue Wege zu

gehen, Pionierarbeit und tragen dadurch wesentlich zur Weiterentwicklung klimafreundlicher kommunaler Angebote bei. Nicht unterschätzt werden sollte auch die Vorbildwirkung im eigenen Bereich, mit der maßgebliche Impulse für Veränderungen im Mobilitätsverhalten erzielt werden können.

Die Schulen: Kreativität in Verkehrsfragen

Wertvolle Inputs und Anregungen für die kommunale Verkehrspolitik und für das Tiroler Mobilitätsprogramm kommen auch von den Schulen. Es ist der erfrischende, unverstellte Blick von Kindern und Jugendlichen, der schon viele, oftmals überraschende Anstöße für die Verkehrsinfrastruktur und das Zusammenleben in den Gemeinden gebracht hat.

Kinder und Jugendliche sind außerdem internetaffin und rezipieren schnell und unvermittelt digitale Anwendungen, so auch neue Mobilitätsangebote. Aus den genannten Gründen sind sie nicht nur logische Verbündete des Tiroler Mobilitätsprogramms, sondern sie sind auch die „Türöffner“ in die Familien hinein.



Die BezirkssiegerInnen von Kufstein bei der Preisverleihung zum Landesmalwettbewerb Crazy Bike 2018 in der Festungsstadt.
Foto: Klimabündnis Tirol

Kooperationen

Von zentraler Bedeutung für das Mobilitätsprogramm ist die Zusammenarbeit mit den Tiroler Verkehrsbetrieben, mit den vielen Vereinen vor Ort sowie mit Non-Profit-Organisationen aus dem Umweltbereich zu bestimmten Programmschwerpunkten. Die verschiedenen Kooperationen, die in den jeweiligen Projekten zustande gekommen sind, sind im Bericht nachzulesen.

Förderangebote für Gemeinden

Zuschüsse und Beratungsangebote

Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms werden Gemeinden bei der Erstellung von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten, bei verkehrsplanerischen Fragestellungen sowie bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Förderung innovativer Mobilitätslösungen, die

die Einführung von Elektromobilität begünstigen. So werden seit 2018 Einmalzuschüsse für kommunale E-Carsharing-Angebote gewährt. Bis 2018 wurden überdies Mikro-ÖV-Systeme gefördert, diese fallen nunmehr in die Zuständigkeit des Verkehrsverbunds Tirol (VVT).

Information und Kommunikation

Unterstützung erhalten die Gemeinden auch hinsichtlich „weicher“ Maßnahmen der Information und Kommunikation mit den BürgerInnen. So wird etwa im Rahmen des Fahrradwettbewerbs eine Internetplattform mit App angeboten, die sowohl BürgerInnen als auch Gemeinden, Vereine und Betriebe adressiert und vielfältige Angebote und Aktivitäten bereit hält. Ähnliches gilt für Veranstal-

tungen und Aktivitäten rund um den Autofreien Tag und zur Europäischen Mobilitätswoche, die jedes Jahr unter reger Beteiligung von über 100 Gemeinden begangen werden. Zum Wissenstransfer und zum Austausch der Gemeinden untereinander dienen die regelmäßig stattfindenden Fachtagungen, Seminare und Workshops.



Mit Seminaren und Workshops (im Bild ein Workshop zu „Gemeinden mobil“) wird zum Ideenaustausch und zu anregenden Diskussionen in das Landhaus nach Innsbruck eingeladen.
Foto: Klimabündnis Tirol

Tiroler Mobilitätssterne für Vorbildgemeinden

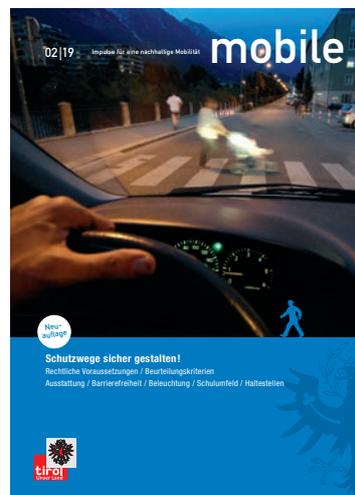
Die so wichtige Evaluierung verkehrspolitischer Maßnahmen erfolgt über das Auszeichnungssystem „Tiroler Mobilitätssterne“. Auf Basis eines Mobilitäts-Checks werden dazu in den Bewerbergemeinden

Bestandserhebungen durchgeführt, die einem Vergleich unterzogen und von einer unabhängigen Jury bewertet werden.

Förderungen für Verkehrskonzepte, Infrastruktur, neue Mobilitätsangebote ...

Im Folgenden sind auszugsweise Angebote und Projekte, die im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms gefördert werden, gelistet:

- **kommunale Verkehrs- und Mobilitätskonzepte**
- **Maßnahmen zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur** (Fahrradabstellanlagen etc.)
- **Förderung von Beratungsschwerpunkten und Erstellung von Gemeindeleitfäden** (beispielsweise der Mobilitäts-Check, der Begegnungszonen-Check, die Gemeindeleitfäden „mobile“ zu Schwerpunktthemen etc.)
- **Beratungsschwerpunkt „Elektromobilität – So fährt Tirol 2050“** mit Anlaufstelle und Beratungsangeboten zu Ladeinfrastruktur, E-Fuhrpark, E-Carsharing etc.
- **E-Carsharing** (Einmalzuschuss für die Anschaffungskosten bzw. das Leasing eines E-Cars)
- Förderung **lokaler und regionaler Mikro-ÖV-Systeme**
- Förderung von **Veranstaltungen** sowie von **Informations- und Kommunikationsschwerpunkten** (Autofreier Tag und Europäische Mobilitätswoche, Sattelfeste, Fahrradbörsen, Fahrradwerkstätten etc.)
- **Internetplattform zum Fahrradwettbewerb „Tirol radelt“**
- Unterstützung von **Interreg-Projekten:** „Pro-Byke“ (Beratungsprogramm für die kommunale Radverkehrsförderung [2018-2020]), „Mobilität ohne Barrieren“ (Abbau von Barrieren für spezielle Zielgruppen von VerkehrsteilnehmerInnen [2011-2014])
- **Gemeinden mobil** – Beratung zu und Unterstützung von Mobilitätsauskunftsstellen in 48 Tiroler Gemeinden mit Informationsmaßnahmen zum öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr etc.
- Förderung von individuellen Projekten nach Rücksprache



Die Coverbilder der Gemeindeleitfäden zu den Schwerpunkten Begegnungszonen sowie Schutzwege.

Die wichtige Rolle der Gemeinden für die Verkehrspolitik

- Die Gemeinden verfügen über zentrale Kompetenzen im Bereich Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.
- Sie sind wichtige AnsprechpartnerInnen vor Ort, wenn es um den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots geht.
- Gemeinden bieten innovative Verkehrsinitiativen wie beispielsweise Sammeltaxis oder E-Carsharing-Angebote etc. an.
- Sie tragen als Nahtstelle hin zu den BürgerInnen wesentlich zu einer Neuorientierung im Verkehrsverhalten bei.
- Die attraktive Erweiterung der Mobilitätsangebote hin zu einem multimodalen Verkehrssystem hängt wesentlich vom „Feintuning“ in den Gemeinden ab.

Gemeinden mobil

Klimafreundliche Mobilität fördern

Das Tiroler Mobilitätsprogramm hat seinen Ausgang 2006 im Pilotprojekt „Gemeinden mobil“ genommen als sich zehn Tiroler Gemeinden bereit erklärten, klimafreundliche Mobilität in ihren Gemeinden mit einer breiten Palette von Maßnahmen zu fördern und die dabei gewonnenen Erfahrungen

auszutauschen und weiterzugeben. Mit dem Start des gleichnamigen Interreg-IV-a Projekts „Gemeinden mobil“ in Kooperation von Autonome Provinz Bozen-Südtirol und Klimabündnis Tirol, unterstützt vom Land Tirol, erfuhr die kommunale Initiative drei Jahre später rasch eine Erweiterung.

Zielsetzungen von Gemeinden mobil

Grundlegend für das Mobilitätsprogramm war die Überlegung, dass der forcierte Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots sowie des Rad- und Fußverkehrs zwar eine zentrale Voraussetzung ist, aber alleine nicht ausreicht, um große Teile der Bevölkerung zum „Umsteigen“ zu bewegen. Genau hier

setzt „Gemeinden mobil“ an und versucht in enger Abstimmung mit den Gemeinden, Zugangsbarrieren für die BürgerInnen zu beseitigen und über verschiedene Angebote einen Image- sowie Bewusstseins- und Verhaltenswandel herbeizuführen.



Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Mobilitätsauskunft und Bewusstseinsbildung

2019 nahmen 48 Gemeinden an der Initiative teil. Abhängig von der Größe und von den infrastrukturellen Voraussetzungen bieten die Gemeinden Mobilitätsauskunft mit unterschiedlichen Mitteln an. Beispiele dafür sind: die Ernennung einer/eines Zuständigen am Gemeindeamt für die Mobilitätsauskunft, Informationsschwerpunkte auf der

Gemeinde-Homepage, lokale Taschenfahrpläne, Infomappen für Neuzugene, Beiträge in Gemeindezeitungen zu Fahrplanänderungen etc. Zur Öffentlichkeitsarbeit gehören ferner die Bewerbung sowie die Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität mit dem Autofreien Tag sowie am Tiroler Fahrradwettbewerb.

Vielfältige Maßnahmen im Bereich Infrastruktur

Die Gemeinden fördern klimafreundliche Verkehrsangebote aber auch über eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen. So beispielsweise im Bereich Öffentlicher Verkehr über eine Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen. Einige der Gemeinden haben in Ergänzung zum Angebot des Verkehrsverbunds Tirol (VVT) sogar ein Mikro-ÖV-Angebot (Sammeltaxis) ins Leben gerufen. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt liegt in der Erweiterung der Radinfrastruktur. Aktuell werden im Rahmen des

Interreg-V-a Projekts Pro-Byke in ausgewählten Gemeinden Bestandserhebungen zu Radabstellanlagen durchgeführt und mögliche Handlungsoptionen aufgezeigt. Um die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum zu verbessern, wurden bereits in mehreren Gemeinden Straßenabschnitte als Begegnungszonen gewidmet. Ein weiterer thematischer Schwerpunkt der Gemeinden liegt in infrastrukturellen Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität.



Die Dorfsammeltaxis in den Osttiroler Gemeinden Hopfgarten, St. Veit und St. Jakob im Deferegggen stehen Jung und Alt für Fahrten in der Gemeinde zur Verfügung.
Foto: Gemeinde Hopfgarten/Erik Engel

Austausch und Vernetzung

Seit Beginn der Initiative wird besonderer Wert auf den Austausch von Erfahrungen, auf die praxisnahe Vermittlung neuer Ansätze sowie auf die Vernetzung gelegt. Veranstaltungen zu bestimmten Schwerpunktthemen, Evaluierungen sowie die Auszeichnung mit Tiroler Mobilitätssternen bieten Kontinuität und den dafür erforderlichen Rahmen zur Weiterentwicklung der Gemeinden.

Tiroler Mobilitätssterne

Landespreis für vorbildliche Verkehrspolitik

Seit 2009 vergibt das Land Tirol den Tiroler Mobilitätspreis für Gemeinden. Ähnlich der Sterneauszeichnung in der Gastronomie werden Gemeinden für außerordentliche und innovative Leistungen in

der Verkehrspolitik mit bis zu fünf „Mobilitätssterne“ gewürdigt. Die Landesauszeichnung wurde 2019 bereits zum siebenten Mal verliehen.



Dynamisches Auszeichnungssystem und Dokumentation

Mit 94 Gemeinden haben bisher mehr als ein Drittel aller Tiroler Gemeinden teilgenommen. Wichtigstes Bewertungsinstrument der im Zweijahresabstand verliehenen Auszeichnung ist der Mobilitäts-Check. Auf Basis eines umfangreichen Kriterienkatalogs erfolgt eine systematische Bestandserhebung. Im Anschluss daran werden mögliche zukünftige Handlungsfelder im infrastrukturellen und im kommunikativen Bereich gemeinsam mit den Gemeinden ausgelotet. In einer Zusammenschau bewertet schließlich eine unabhängige Jury die Aktivitäten.

Mit dem Mobilitätspreis steht ein dynamisches Auszeichnungssystem zur Verfügung, über das Erreichtes gewürdigt und Entwicklungspotenziale aufgezeigt werden können. Ziel war es, ein Motivations- und Reflexionsinstrument in einem schwierigen kommunalen Politikfeld zu schaffen. Die hohen Teilnahmezahlen und die Erfahrungen, dass viele der in den Evaluierungsprozessen entwickelten und umgesetzten Maßnahmen und Projekte wirksam sind und die Motivation durch den Qualitätsmanagementprozess erhöht werden konnte, sprechen für den Erfolg und die Akzeptanz des Auszeichnungssystems.

Teilnahme und verliehene Sterne (Stand 2019)

- 94 Gemeinden mit über 450.000 EinwohnerInnen haben bisher an der Landesauszeichnung „Tiroler Mobilitätssterne“ teilgenommen.
- Rund 240 Mobilitäts-Checks mit Istzustands-Erhebungen sind durchgeführt worden (Mehrfachbewerbungen der Gemeinden zur Evaluierung und Begleitung der Entwicklung).
- Vier von fünf Sterne wurden bisher an neun Gemeinden, drei Sterne an 20 Gemeinden verliehen.

Best Practice 1: Virgen

Mobilitätssterne für die Nationalparkgemeinde

Die Osttiroler Gemeinde Virgen konnte mit vier von fünf Sternen und 66 Prozent der umzusetzenden Maßnahmen die bisher höchste Bewertung im Rahmen des Tiroler Mobilitätspreises erzielen. Die Nationalparkgemeinde hat sich im Bereich kom-

munaler Energiepolitik und Klimaschutz bereits österreichweit etablieren können und zählt auch in der Verkehrspolitik zu den besonders innovativen Gemeinden.

Virgen mobil – Erfolg durch Innovation

Das Erfolgsrezept der bereits mehrfach ausgezeichneten Gemeinde liegt in der großen Aufgeschlossenheit Neuem gegenüber, in ihrer Beharrlichkeit sowie in der hohen Kreativität bei der praktischen Umsetzung. So war Virgen eine der ersten Kommunen in Österreich, die ein Mikro-ÖV-Angebot mit ehrenamtlichen FahrerInnen, das „Virger mobil“, ein-

gerichtet hat. Ein weiteres Beispiel ist die autofreie Umgestaltung des Virgener Dorfplatzes, die im Zuge einer Überprüfung des Ortskerns auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und fußgängerfreundlichen Gestaltung im Rahmen des Begegnungszonen-Checks des Landes entstanden ist.



Die Nationalparkgemeinde hat sich im Rahmen des Begegnungszonen-Checks für die autofreie Widmung des Dorfplatzes entschieden.
Foto: Gemeinde Virgen

E-Carsharing in der Nationalparkgemeinde

Mit dem E-Carsharing „evi“ bietet Virgen eine gemeinschaftliche Nutzung eines E-Autos für Fahrten außerhalb der Gemeinde an. „evi“ zielt langfristig auf eine finanzielle Entlastung von Familien ab, die kein Zweitauto anschaffen wollen. Das E-Car, das vom Verein „Flugs“ des Regionalmanagements Ost-

tirol angemietet wird, ist auch als Dienstfahrzeug für die Gemeinde im Einsatz. Alle Verkehrsangebote können über die Homepage der Gemeinde unter „Virgen mobil“ oder mündlich über die Mobilitätsauskunftsstelle im Gemeindeamt abgefragt werden.

Begegnungszonen

Verkehrsberuhigung durch neue Verkehrsorganisation

Gemeinden können mit der Errichtung von Begegnungszonen die Aufenthaltsqualität in Ortskernen nachhaltig verbessern. Der vom Land herausgegebene Leitfaden „mobile 06/16 – Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung – BürgerInnenbeteiligung“ bietet einen Überblick zu den wichtigsten rechtlichen Bestimmungen in der Straßenverkehrsordnung sowie zu den grundlegenden verkehrsplanerischen

Fragestellungen, die sich im Zusammenhang mit der Errichtung einer Begegnungszone stellen. Die Gemeinden können außerdem einen vom Land geförderten Begegnungszonen-Check durchführen lassen. Dieser ermöglicht eine Erstabschätzung der Situation und zeigt Potenziale und Gestaltungsmöglichkeiten auf.

Erstabschätzung durch Begegnungszonen-Check

Strebt eine Gemeinde die Umwidmung eines Straßenabschnitts an, sollte möglichst früh damit begonnen werden, die Bevölkerung in den Entscheidungsprozess einzubinden. Denn die neue Verkehrsorganisation, die unter der Prämisse der gegenseitigen Rücksichtnahme der VerkehrsteilnehmerInnen steht, erfordert eine breite Akzeptanz

durch die BürgerInnen. Nicht zuletzt gilt das auch für die Umsetzung der erforderlichen baulichen Maßnahmen und die Behinderungen, die durch Baustellen auftreten können. Umso erfreulicher ist es, dass es bereits einige gelungene Beispiele in Tirol gibt.



Im Zentrum von Kufstein sind in den vergangenen Jahren Schritt für Schritt Straßenabschnitte zu Begegnungszonen umgestaltet worden.
Foto: Stadt Kufstein/Vanmey Photography

Gemeinden nehmen die Herausforderung an

Rund 20 Tiroler Gemeinden haben bisher den Begegnungszonen-Check des Landes in Anspruch genommen und eine Vorstudie für bestimmte Straßenabschnitte durchführen lassen. Ungeachtet der hohen Anforderungen, die mit der Errichtung

einer Begegnungszone verbunden sind, ergreift eine wachsende Zahl von Gemeinden Maßnahmen, um den (Durchzugs-) Verkehr zu verlangsamen und Straßenflächen als Aufenthaltsräume für die EinwohnerInnen zurück zu erobern.

Best Practice 2: Kufstein

Lebens- und Wirtschaftsraum neu gestalten

Mit der Öffnung der Stadt in Richtung Inn und der Umsetzung der Begegnungszone am Fischergries fiel bereits 2012 der Startschuss zur Neugestaltung des Kufsteiner Stadtzentrums als Lebens- und Wirtschaftsraum. Sieben Straßenabschnitte sind seitdem als Begegnungszonen, der Untere Stadtplatz

und das neue Kultur Quartier als Fußgängerzonen gewidmet worden. Nach Jahren des Umbaus lädt die Festungsstadt heute zum ausgedehnten Flanieren und Verweilen auf öffentlichen Plätzen und in Straßencafés ein.

Die Akzeptanz der BürgerInnen gewinnen

Verändert hat sich in Kufstein nicht nur der Straßenraum, der durch eine gleichwertige Nutzung aller VerkehrsteilnehmerInnen und durch die Schaffung von Aufenthaltsbereichen entschleunigt wurde.

Auch die Haltung der BürgerInnen unterlag einem Wandel. So ist die anfängliche Distanz und Skepsis einer Akzeptanz und positiven Stimmung gegenüber dem neuen Verkehrskonzept gewichen.



Die Begegnungszone am Fischergries war die erste von insgesamt sieben Zonen, die seit 2012 in Kufstein realisiert wurden.
Foto: Stadtgemeinde Kufstein/Vanmey Photography

Ohne Frage können nicht alle überzeugt werden, aber weite Teile der Bevölkerung begrüßen die neue Stadtmöblierung mit Sitzgelegenheiten und Bepflanzungen sowie den ruhigeren Verkehrsablauf.

Auch die gute Resonanz der Innenstadtkaufleute und die geringe Abwanderung von Betrieben bestätigen den von der Stadtregierung eingeschlagenen Weg.

Hohe Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung

Eine Herausforderung stellt die barrierefreie Gestaltung der Begegnungszonen dar. Die niveaufreien Flächen sind zwar für gehbeeinträchtigte Personen von Vorteil, durch den Verzicht auf Gehsteigkanten und auf fixe Querungsstellen fehlen für sehbeeinträchtigte Menschen jedoch wichtige Orientierungshilfen. An stark frequentierten Stellen sind in

Kufstein deswegen bereits taktile Bodeninformationen umgesetzt worden, weitere sind in Planung. Bereits 2015 wurde Kufstein vom Land Tirol mit vier Mobilitätssternen ausgezeichnet. Erklärtes Ziel der Stadtgemeinde ist es, den eingeschlagenen Weg in den nächsten Jahren konsequent fortzusetzen.

Mikro-ÖV-Systeme

Anrufsammel- und Bürgertaxis

Die Zahl der Mikro-ÖV-Systeme in Tiroler Gemeinden ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten stetig angewachsen. Die Organisationsformen reichen dabei von Rufbussen über Anrufsammeltaxis in Kooperation mit Privatunternehmen bis hin zu Bürger- und Dorftaxis, die mit ehrenamtlichen FahrerInnen

betrieben werden. Unterschieden werden muss außerdem zwischen Mikro-ÖV-Angeboten, die ausschließlich auf einer vorher festgelegten Linie verkehren, sowie solchen, die auf Abruf jeden Haushalt im Gemeindegebiet anfahren.

Wichtige Ergänzung zum ÖPNV im ländlichen Raum

Mikro-ÖV-Systeme sind im ländlichen Raum zu einer wichtigen Ergänzung des herkömmlichen öffentlichen Personennahverkehrs geworden. Unabhängig davon, ob in Zusammenarbeit mit einem

Privatunternehmen oder ob in eigener Regie mit ehrenamtlichen LenkerInnen gefahren wird, haben die Gemeinden dazu Vereine gegründet, über die sie den Betrieb abwickeln.



Als erstes Bürgertaxi in Tirol erhielt das „Virger mobil“ 2006 den Tiroler Umweltpreis.
Foto: Gemeinde Virgen

Koordination durch den Verkehrsverbund Tirol (VVT)

Während die ersten Mikro-ÖV-Projekte noch durch das Sachgebiet Verkehrsplanung betreut und gefördert wurden, liegt die Zuständigkeit seit 2019 beim Verkehrsverbund Tirol (VVT). Der Verkehrsverbund unterstützt die Gemeinden in ihrem Anliegen

und gewährleistet eine enge Abstimmung mit dem bestehenden Linienverkehr. Der VVT stellt langfristig auch die digitale Verfügbarkeit aller Angebote sicher.

Best Practice 3: Defereggental

Ein Anrufsammeltaxi für das Defereggental

Bereits im Jahr 2010 haben sich die drei Osttiroler Gemeinden Hopfgarten, St. Veit und St. Jakob im Defereggental entschlossen, für das Tal ein flexibles Anrufsammeltaxi auf die Beine zu stellen. Das

„DefMobil“, ein Kleinbus eines lokalen Taxiunternehmens mit neun Sitzplätzen, pendelte sich rasch auf eine Frequenz von monatlich durchschnittlich 500 Fahrgästen ein.

Erfolg des DefMobil führt zur Übernahme in den VVT

Die Bilanz der sieben Betriebsjahre mit rund 500.000 gefahrenen Kilometern und 43.000 Fahrgästen führte schließlich zur Übernahme des DefMobils in den Verkehrsverbund Tirol (VVT), wobei die Wirtschaftlichkeitsberechnungen eindeutig für eine Weiterführung als Anrufsammeltaxi und nicht

als Linienverkehrsangebot sprachen. Berechnungen zeigten zudem, dass trotz der erforderlichen An- und Rückfahrten zum Standplatz ein vergleichbares Angebot mit fixem Linienbusverkehr zwischen Huben und Staller Sattel mit einer rund doppelt so hohen Kilometerzahl zu Buche geschlagen hätte.



Seit Herbst 2017 steht in den drei Gemeinden jeweils ein E-Dorftaxi auf Abruf bereit.
Foto: Gemeinde Hopfgarten/Engel

Die „letzte Meile“ mit dem Dorftaxi schließen

Das Thema Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebots war für die Defereggentaler Gemeindeführungen damit aber keineswegs erledigt. Vielmehr wurde überlegt, wie die „letzte Meile“ bis vor die Haustür der GemeindebürgerInnen geschlossen

werden könnte. Überdies bestand der Wunsch, auch entlegene Weiler an den Nahverkehr anzubinden und Besorgungsfahrten, Arzttermine etc. für Jung und Alt zu ermöglichen.

e-defMobil 2.0 setzt auf ehrenamtliche FahrerInnen

Der Startschuss für das „e-defMobil 2.0“ fiel im Herbst 2017. Seitdem steht in jeder der drei Gemeinden werktags ein von der Regionalenergie Osttirol geleastes E-Fahrzeug mit Chauffeur/in auf

Abruf bereit. Anders als das DefMobil sind die drei Dorfsammeltaxis auf das Engagement von GemeindegängerInnen angewiesen, die sich ehrenamtlich als FahrerInnen zur Verfügung stellen.

Erste Erfahrungen

Wie bereits das DefMobil sind die Dorftaxis vor allem bei den SeniorInnen sowie bei den Kindern und Jugendlichen beliebt. Im Unterschied zum DefMobil werden mit den Sammeltaxis keine Feriengäste

transportiert. Mit einer durchschnittlichen Nutzung von 25 Fahrgästen pro Tag bzw. 550 im Monat weist das erste Betriebsjahr des neuen Mikro-ÖV-Angebots in eine positive Zukunft.

Einsatz von Elektroautos im alpinen Raum

Teil des geförderten Projekts ist es auch, Erfahrungen über den Einsatz von E-Pkws auf Bergstrecken zu sammeln. Trotz fehlendem Allradantrieb haben sich die Elektroautos bisher überraschend gut be-

währt. Einziger Wermutstropfen ist die Reichweite im Winter: Durch den doppelt so hohen Verbrauch kann der Tagesverkehr nur knapp abgedeckt werden.

Daten und Fakten zum Mikro-ÖV-Angebot

- 2010 gründeten die Gemeinden Hopfgarten, St. Veit und St. Jakob i.D. einen Trägerverein, um in Kooperation mit einem regionalen Taxiunternehmen im Defereggental ein Anrufsammeltaxi, das „DefMobil“ zu betreiben.
- Bereits nach einem Betriebsjahr pendelten sich die Fahrgastzahlen des DefMobil bei durchschnittlich 500 Fahrgästen im Monat ein. Das Anrufsammeltaxi trägt damit entscheidend zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Tal bei und wird aufgrund der Auslastungszahlen seit 2018 im Verkehrsverbund Tirol (VVT) geführt.
- Im Herbst 2017 entschlossen sich die drei Defereggentaler Gemeinden, ihre erfolgreiche Zusammenarbeit fortzusetzen und in jeder Gemeinde zusätzlich ein eigenes Dorftaxi, das „e-defMobil 2.0“, einzurichten. Die Sammeltaxis verkehren werktags als Zubringer zu den Bushaltestellen, für Einkaufsfahrten, Arztbesuche etc. und sind bis vor die Haustüre der GemeindegängerInnen abrufbar.
- Im Unterschied zum DefMobil werden die Dorftaxis nicht privat betrieben, sondern von ehrenamtlichen FahrerInnen gelenkt.
- Sowohl das DefMobil als auch e-defMobil 2.0 wurden von Beginn an als Ergänzung und in enger Abstimmung mit dem öffentlichen Nahverkehrsangebot konzipiert.

E-Carsharing in Gemeinden

E-Carsharing stößt auf reges Interesse

Seit Herbst 2018 unterstützt das Land Tirol im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms den Neukauf bzw. das Leasing von Elektroautos mit bis zu 3.000 Euro pro Fahrzeug. Der Einmalzuschuss ist an eine Mindestlaufzeit von drei Jahren und an die

Einhaltung weiterer Bedingungen geknüpft. Eine Förderung durch den Bund bleibt davon unberührt. Nach einem Jahr (Stand Oktober 2019) bieten bereits 27 Tiroler Gemeinden ihren BürgerInnen E-Carsharing an.

Impulsförderung für E-Carsharing im Verbund

Die Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Bedingungen soll sicherstellen, dass in den Gemeinden keine Insellösungen, sondern homogene, in das öffentliche Verkehrsnetz integrierbare Systeme entstehen. So werden nur E-Carsharing-Projekte unterstützt, die öffentlich zugänglich sind und zum vorgegebenen Einheitstarif angeboten werden.

Überdies muss eine Buchungsplattform gewählt werden, die mit dem Auskunftssystem des Verkehrsverbunds (VVT) kompatibel ist. Dadurch wird gewährleistet, dass die lokalen Carsharing-Angebote in den Vertrieb des VVT übernommen werden können.

Hohes Engagement erforderlich

Die hohen Anforderungen, die ein kommunales E-Carsharing an eine Gemeinde stellt, dürfen nicht unterschätzt werden. Das gilt auch dann, wenn die Anschaffung und der Betrieb ausgelagert sind. Auch führt nach den bisherigen Erfahrungen kein Weg an

einer Mitnutzung durch die Gemeinde und an einer regelmäßigen aktiven Bewerbung des E-Carsharings vorbei. Wie bei so vielem hängt auch in diesem Fall der Erfolg vom Engagement und der Vorbildwirkung der Gemeinde ab.



Das E-Car der Gemeinde Aschau im Zillertal kann sowohl von Einheimischen als auch von Gästen über das Internet gebucht werden.
Foto: Gemeinde Aschau im Zillertal

Best Practice 4: Aschau im Zillertal

Carsharing-Pionier im Zillertal

Die 1.900-EinwohnerInnen-Gemeinde Aschau war 2018 die erste Gemeinde im Zillertal, die sowohl Einheimischen als auch Gästen ein Gemeinschaftsauto zur Nutzung anbot. Das am Bahnhof stationierte Elektroauto ist attraktiv ausgestattet und verfügt über eine gute Reichweite. Am Aschauer Bahnhof befinden sich außerdem zwei E-Ladestationen.

Bereits im Frühjahr 2018 hat sich die Gemeinde entschieden, für vier Jahre ein E-Auto samt digitalem Anwendungsprogramm zu leasen. Die Verwaltung des Carsharings gestaltet sich einfach: Nur am Beginn, bei der Registrierung neuer NutzerInnen, ist die Gemeinde eingebunden und nimmt die Führerscheindaten auf, lässt die Nutzungsvereinbarung unterzeichnen und übergibt anschließend den „Autoschlüssel“ (Mobilitätskarte). Nach einer kurzen Einführung in die Bedienung des E-Cars kann gestartet werden.

Der Alltagsbetrieb des Elektroautos wird ausschließlich über die Buchungsplattform im Internet abgewickelt. Bei Verfügbarkeit am Bahnhof ist eine Reservierung unmittelbar möglich. Treten Schadensfälle auf oder sind Wartungsmaßnahmen erforderlich, werden diese direkt über den Verleiher abgewickelt.

E-Carsharing ist im ländlichen Raum kein Selbstläufer. Vor allem bei der Bewerbung des neuen Angebots sind die Unterstützung und der Einfallreichtum der Gemeinde gefragt. Um die Auslastung zu erhöhen, wird in Aschau das E-Auto sowohl vom Bürgermeister als auch von den MitarbeiterInnen für auswärtige Dienstfahrten nach Innsbruck und Schwaz genutzt.

Nach einem Jahr Erfahrung zieht die Gemeinde eine erste positive Bilanz. Dennoch, es bleibt genug zu tun, um klimafreundliches Autoteilen noch stärker in den Köpfen der GemeindebürgerInnen zu verankern.

1 REGISTRIEREN:
Registrierte dich online unter www.aschau.flo-mobil.com



2 ABHOLUNG MOBILITÄTSKARTE:
Anschließend erhältst du in der Gemeinde deine Mobilitätskarte (=Autoschlüssel), Führerschein mitnehmen. Die Mitarbeiter im Gemeindeamt erklären kurz die wesentlichen Details des Autos.



3 E-CAR „FLO“ RESERVIEREN:
Am PC oder über das Handy kannst du dir deinen „flo“ online buchen. Selbstverständlich stehen dir auch die „flo’s“ in anderen Gemeinden zur Verfügung.



4 LOSFAHREN
Nach der Buchung musst du den „flo“ von seinem Standort nur noch mit der Mobilitätskarte abholen und losfahren.



Bildleiste: Screenshot Gemeindezeitung Aschau i.Z. aschaimzillertal.com/links/aschauer-leben-2/publication/aschauerleben-46-ausgabe-juni-2018/5

Beratungsangebot zu E-Carsharing

Der Bezug der Impulsförderung für E-Carsharing ist an einen Mobilitäts-Check gebunden, der eine umfassende Planung bereits zu Beginn der Maßnahme sichergestellt. Einen guten Überblick zu den praktischen Erfahrungen aus Carsharing-

Gemeinden, zu Carsharing-Angeboten mit ersten Kostenschätzungen sowie zu anderen wichtigen Fragen und Konditionen bietet die Impulsberatung von Energie Tirol im Rahmen der Tiroler Energiestrategie „Tirol 2050 energieautonom“.

Interreg-IV-a Mobilität ohne Barrieren

Auf neuen Wegen zu klimafreundlicher Mobilität

Dem Abbau von Barrieren im Bereich der Nahmobilität war das Interreg-IV-a Projekt Italien-Österreich „Mobilität ohne Barrieren in Tirol und Südtirol“ (2011-2014) gewidmet. Der Fokus der Projektpart-

nerInnen aus Tirol und Südtirol lag mit SeniorInnen, Frauen mit Kindern sowie MigrantInnen auf Zielgruppen, die auf Nahmobilität besonders angewiesen sind.

Angebote zum Abbau von Barrieren

Ausgehend vom Befund, dass trotz Verbesserungen im ÖPNV-Angebot sowie in der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr keine größeren Verschiebungen im Modal-Split erkennbar waren, wurden als Ursachen für die geringe Akzeptanz unter anderem Barrieren wie „Informationsdefizite, Vorurteile sowie

Gewohnheiten und Imagegründe“ identifiziert und Module zum Abbau dieser Barrieren entwickelt. Im Folgenden werden verschiedene Angebote, die im Zuge des Projekts entstanden sind und bis heute auf reges Interesse stoßen, vorgestellt.

„Senior mobil“ hilft bei der Bedienung von Fahrkartenautomaten

Vom Start weg konnten sich die ehrenamtlich engagierten BeraterInnen von „Senior mobil“ über eine große Nachfrage freuen. Auf Initiative und in Zusammenarbeit mit den ÖBB entstanden, sind sie in allen Tiroler Bezirken vertreten. Neben Vorträgen für Seniorenvereine zu Neuerungen im Bahnverkehr

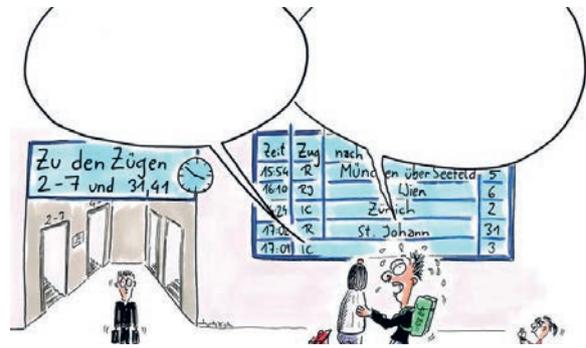
wird auf Anfrage auch die praktische Bedienung von Fahrkartenautomaten vermittelt. Darüber hinaus werden auch allgemeine Fahrplananfragen zum Tiroler Nahverkehr sowie zu Zugreisen in Österreich und ins Ausland beantwortet.



„Senior mobil-BeraterInnen“ führen in die Bedienung von Fahrkartenautomaten ein.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Ich bin mobil – ÖV-Workshop für Migrantinnen

Ein weiteres Angebot fördert die Nutzung von Bus und Bahn durch MigrantInnen. Die größten Hindernisse liegen hier in mangelnden Sprachkenntnissen, Unsicherheiten im Verhalten und nicht zuletzt in kulturellen Barrieren. In einem eigens entwickelten Workshop-Format werden in leicht verständlicher Form sprachliche Hilfestellungen wie notwendige Vokabeln, Redemittel und Redewendungen unterstützt durch Illustrationen vermittelt. Auf einer Exkursion mit Bus und Bahn können das Erlernte in der Praxis geübt und Unsicherheiten unmittelbar beseitigt werden.



Lehrmittel zum Workshop „Ich bin mobil“: In die Sprechblasen können Vokabeln und Redemittel geschrieben werden.
Grafik: Klimabündnis Tirol

E-Bike-Schnupperkurse für SeniorInnen

Mit den „E-Bike-Schnupperkursen für SeniorInnen“ wurde bereits sehr früh ein Thema aufgegriffen, das erst durch den E-Bike-Boom und durch die Häufung von Unfällen mit Beteiligung von SeniorInnen virulent geworden ist. Die Kurse für mehr Fahrsicherheit weisen einen Theorie- und einen Praxisteil auf und werden in den Sommermonaten angeboten.

Die Inhalte reichen von einfachen Gleichgewichts-, Fahr- und Bremsübungen über die Vermittlung von Besonderheiten und Gefahren von Pedelecs bis hin zu wertvollen Tipps für den Kauf und die Wartung. Die Kurse werden in Kooperation mit Gemeinden und/oder Vereinen durchgeführt.



Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner



Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Integration über Radkurse

Ein anderer Zugang wurde bei den Radkursen für Frauen mit Migrationshintergrund gewählt. Da die Mehrzahl der teilnehmenden Frauen noch nie ein Fahrrad benutzt hat und in vielen Fällen auch kulturelle Vorbehalte gegenüber dem Radfahren bestehen, ist die Freude umso größer, wenn es gelingt, vorhandene Ängste und Vorbehalte zu überwinden. In speziellen Trainingseinheiten lernen die Frauen

die Grundtechniken kennen und können diese unmittelbar in einem Radparcours üben. Verkehrsregeln, Fahrverhalten im Straßenverkehr sowie die gesetzmäßige Ausstattung des Fahrrads stehen im theoretischen Teil auf dem Programm. Höhepunkt und Abschluss des Kurses bildet eine Fahrt im Straßenverkehr.

Familientaugliches Lastenrad zum Testen

Für die dritte Zielgruppe im Rahmen des Projekts, für Frauen mit Kindern, wird unter anderem ein familientaugliches Lastenrad zum Testen zur Verfügung gestellt. Gemeinden können das Fahrzeug für Veranstaltungen buchen und an interessierte Familien für Probefahrten verleihen. Das innovative

Transportfahrzeug stößt wegen des hohen Spaßfaktors bei Eltern und Kinder gleichermaßen auf großes Interesse. Mit dem Lastenrad, das über einen Elektroantrieb verfügt, können zwei Kinder mitgenommen werden.

Daten und Fakten zum Projekt

- Interreg-IV-a Projekt Italien-Österreich „Mobilität ohne Barrieren in Tirol und Südtirol“
- Das Projekt wurde kofinanziert durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung – Interreg-IV-a Italien Österreich sowie im Rahmen des Programms zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit Tirols 2007-2013, „Stärke durch Vielfalt“.
- ProjektpartnerInnen: Klimabündnis Tirol, Autonome Provinz Bozen-Südtirol, Ökoinstitut Südtirol sowie als assoziierter Partner Land Tirol.
- Projektziel war es, Hemmnisse sowie Wissens- und Informationsdefizite zu beseitigen, die dazu führen, dass Nahmobilitätsangebote nicht genutzt werden. Der Fokus der Angebote wurde auf die Zielgruppen SeniorInnen, Familien mit Kindern sowie MigrantInnen gelegt.
- Die Angebote sind in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden, Tiroler Verkehrsbetrieben, Vereinen und ehrenamtlich Tätigen entstanden.
- Projektzeitraum: 2011-2014

Interreg-V-a Pro-Byke

Radverkehrsförderung in Gemeinden

Im Interreg-V-a Projekt Italien-Österreich „Pro-Byke – Grenzüberschreitende Radverkehrsförderung in Gemeinden“ haben sich ProjektpartnerInnen aus Tirol, Südtirol, der Provinz Vicenza und der Region

Friaul-Julisch-Venetien mit dem gemeinsamen Ziel zusammengeschlossen, auf kommunaler Ebene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sowie Standards zur Qualitätssicherung zu entwickeln.

Methodenkoffer zum planvollen Handeln

In enger Zusammenarbeit mit zehn Pilotgemeinden wird in der Projektlaufzeit (2018-2020) ein Beratungsangebot ausgearbeitet, das einen „Methodenkoffer“ zur planvollen und langfristigen Förderung des Radverkehrs sowie praktische Hilfestellungen für das Projektmanagement in Gemeinden enthält. Die Klärung der erforderlichen strukturellen Mindestvoraussetzungen in Gemeinden gehört ebenso zu den

Projektaufgaben wie die Ausarbeitung eines umfassenden Maßnahmenkatalogs und Ideenpools für Gemeinden. Geplant sind außerdem die Erstellung von Checklisten sowie Partizipationsmodule und Tools für kommunale Informations- und Kommunikationsmaßnahmen.



Das Pro-Byke Team der Pilotgemeinde Wattens bei einer ersten „Begehung“ vor Ort.
Foto: Klimabündnis Tirol

Pro-Byke Radteams

Im Mittelpunkt der Gemeindeaktivitäten stehen die Pro-Byke Radteams. Sie setzen sich aus VertreterInnen der Verwaltung und Politik, engagierten BürgerInnen, Interessenvertretungen etc. zusammen und stellen das zentrale Steuerungsgremium in der Gemeinde dar. In Teamsitzungen werden Ideen und

Initiativen eingebracht, Maßnahmen diskutiert und Empfehlungen an den Gemeinderat ausgearbeitet. Im folgenden Abschnitt wird am Beispiel „Qualitäts-Check Fahrradparken“ die Funktion und Vorgehensweise der Pro-Byke Radteams exemplarisch vorgestellt.

Die Teamarbeit am Beispiel des „Qualitäts-Checks Fahrradparken“

Hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Gemeinde gehören zu den wirksamsten Maßnahmen kommunaler Radverkehrsförderung. Allerdings steht und fällt die Akzeptanz einer Parkanlage mit der Einhaltung bestimmter Qualitätskriterien. So sollte der Standort in unmittelbarer Nähe zum Zielort, bei-

spielsweise zur Schule, Sportanlage, Haltestelle oder auch zum Nahversorger liegen. Mindestens ebenso wichtig ist die Auswahl des passenden Radabstellsystems, das stabiles und versperbares Parken ermöglicht und ausreichend große Abstellflächen sowie ein einfach zu bedienendes System bietet.

Erhebung und Bewertung der Anlagen

Für eine erste Einschätzung der Situation vor Ort werden im Rahmen einer Radtour des Pro-Byke Teams bestehende Radabstellanlagen systematisch gesichtet und detailliert erfasst. Anhand eines Qualitätsscreenings erfolgt im Anschluss daran die Bewertung der Standorte und der verwendeten Radabstellsysteme. Auch fehlende Standorte werden erhoben und fließen in das Gesamtkonzept ein. Die Ergebnisse werden in einem schriftlichen Abschlussbericht zusammengefasst und an den Gemeinderat weitergeleitet. Außerdem wird ein Überblick zu den am Markt verfügbaren, hochwertigen Radständersystemen gegeben.



Die SchülerInnen der Neuen Mittelschule NMS Schwaz können ihre Fahrräder in der überdachten Parkanlage stabil und sicher abstellen.
Foto: Klimabündnis Tirol

Das Ziel: Aufbau von Radkompetenz in den Gemeinden

Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur als zentrale Voraussetzung für eine höhere Akzeptanz des Radverkehrs richtet sich die Aufmerksamkeit der ProjektpartnerInnen auch auf die Frage der Zuständigkeiten in der Gemeinde. Ebenso werden „weiche“ Maßnahmen zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter die Lupe genommen. Im Mittelpunkt stehen dabei Initiativen, welche die Freude am Radfahren und das Engagement für den Radverkehr fördern und stärken.

Darüber hinaus werden auch klassische Methoden der Partizipation auf ihre Tauglichkeit zur Einbindung von BürgerInnen und Interessengruppen erprobt. Ziel aller Bemühungen ist es, den Gemeinden einen „Methodenkoffer“ mit Tools zur Verfügung zu stellen, welche die Gemeinden in Zusammenarbeit und mit Unterstützung der Pro-Byke Radteams befähigen, Radfahren auf allen Ebenen zu fördern und zu einem attraktiven Mobilitätsangebot und einer echten Alternative auszubauen.



Die RadexpertInnen des Pro-Byke Teams Schwaz entwickeln im Rahmen von Workshops neue Ideen zur Radverkehrsförderung.
Foto: Klimabündnis Tirol

Elektromobilität: So fährt Tirol 2050

Baustein eines multimodalen Verkehrssystems

Mit einem Anteil von rund einem Drittel der Treibhausgasemissionen zählt der Verkehrssektor in Österreich zu den Hauptverursachern des Klimawandels. Ein Gutteil dieser Emissionen ist auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Mit der Elektromobilität steht für diesen Bereich

eine effiziente Antriebstechnologie auf Basis erneuerbarer Energieträger zur Verfügung. Elektromobilität wird damit zu einem wichtigen Baustein im zukünftigen multimodalen Verkehrssystem, das auf klimafreundliche Mobilitätsformen, Flexibilität und Vernetzung setzt.

Netzwerk, Beratung, Anwendung

Die im Rahmen der Tiroler Energiestrategie vom Land angestrebte Energieautonomie geht von einer forcierten Umsetzung von Elektromobilität im Verkehrssektor aus. Im Rahmen des „Aktionsprogramms Elektromobilität“ wurden seit 2017 Voraussetzungen geschaffen, welche die Einführung der neuen Antriebstechnologie begünstigen. Dazu zählen der Aufbau eines Tiroler Netzwerkes zur

E-Mobilität, die Erstellung verschiedener Beratungsangebote sowie Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen für spezielle Zielgruppen. Erste Erfolge konnten auch im Bereich der Ladeinfrastruktur sowie beim E-Carsharing erzielt werden. Im 2019 gestarteten Folgeprojekt „Elektromobilität – So fährt Tirol 2050“ werden die Beratungsangebote und die Anwendungsbereiche weiter ausgebaut.

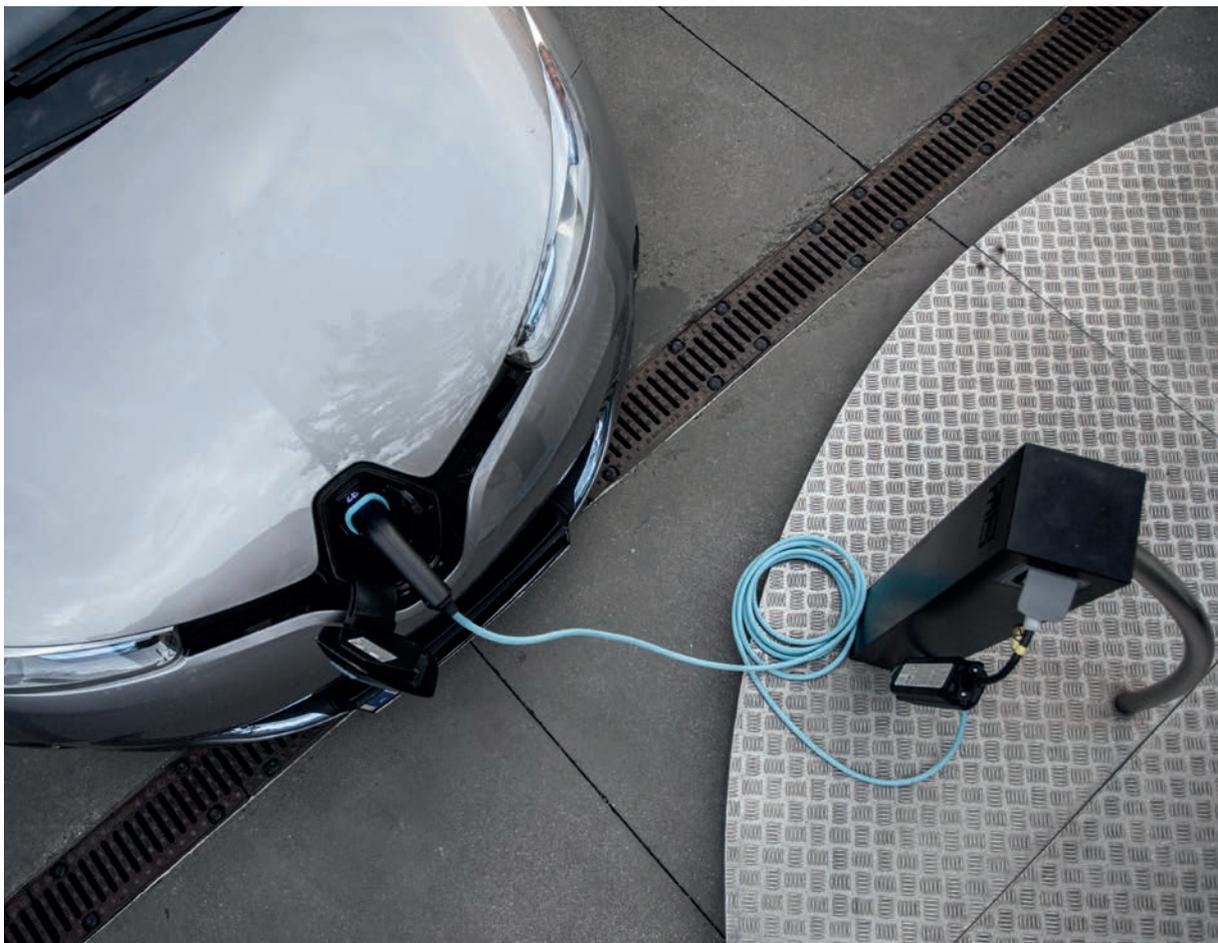


Foto: Energie Tirol

„Querschnittsmaterie“ Elektromobilität

Elektromobilität ist nur dann klimafreundlich, wenn die Antriebstechnologie auf Basis erneuerbarer Energie genutzt wird. Dementsprechend wird die Forcierung der Elektromobilität als „Querschnittsmaterie“ in enger Abstimmung mit der Frage der Energieaufbringung angegangen. Ein Schwerpunkt

liegt dabei auf der gemeinsamen Betrachtung von Elektromobilität und Raumwärmebedarf im Wohnbau. Die für beide Bereiche erforderliche erneuerbare Energie wird hierfür sektorenübergreifend betrachtet und darauf aufbauend Beratungsschwerpunkte entwickelt.

Elektromobilität – „So fährt Tirol 2050“

- Zeitraum: 2019-2021 (Fortsetzung des Aktionsprogramms Elektromobilität 2017-2020)
- Betreuung: Energie Tirol
- Zielgruppen: Privatpersonen, Gemeinden, (Tourismus-)Regionen und öffentliche Einrichtungen
- Einrichtung einer Kompetenzstelle E-Mobilität sowie umfangreiche Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zum Schwerpunkt
- Beratung für Gemeinden zu lokaler Ladeinfrastruktur sowie regionalen Ladeinfrastrukturkonzepten und zu Fuhrparkumstellungen
- Beratung für Gemeinden zu E-Carsharing und neue Mobilitätskonzepte
- Beratungen zu Gebäudeplanung/Sanierung und E-Mobilität sowie zu Gebäude, E-Mobilität und Stromnetz
- Beratungsangebot für PlanerInnen und Wohnbauträger
- Begleitung von Demonstrationsprojekten

Fachtagungen und Veranstaltungen

Österreichischer Radgipfel 2017

Mit rund 300 BesucherInnen erwies sich der 10. Österreichische Radgipfel 2017, der in Wörgl veranstaltet wurde, als absoluter Publikumsmagnet. Die hochkarätige Fachtagung fand unter dem Motto „Mobilitätswende im Alpenraum – Radfahren im

Trend“ in Anwesenheit nationaler und internationaler ExpertInnen statt und bot den TeilnehmerInnen ein breites Themenspektrum mit vielfältigen Möglichkeiten zum Austausch und zur Diskussion.



Experte Jesper Risting referierte auf dem Österreichischen Radgipfel über die Vorteile der Radverkehrsinfrastruktur in Kopenhagen.
Foto: 10. Österreichischer Radgipfel/Mallaun

Mobilitätswende im Alpenraum

Gleich zu Beginn der Veranstaltung ging es in der Keynote des Präsidenten der European Cyclists' Federation sowie eines Vertreters der Radverkehrsplanung in Kopenhagen um die Potentiale und Perspektiven einer nachhaltigen Radverkehrspolitik in Städten und Kommunen aus internationaler Sicht. Grenzüberschreitend war auch der Blick auf Best Practice Beispiele aus dem Alpenraum, die von Radverkehrs- und TourismusexpertInnen aus Österreich, Norditalien, Süddeutschland und der Schweiz präsentiert wurden.

Tiroler Radgipfel im Vorfeld

Im Vorfeld der österreichweiten Veranstaltung fand bereits 2016 der 1. Tiroler Radgipfel mit thematischen Schwerpunkten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und zu Fördermaßnahmen im Radtourismus statt.

Workshops für Gemeinden

Schon Tradition haben die jährlich stattfindenden Workshops und Seminare zum Autofreien Tag sowie zum Tiroler Fahrradwettbewerb. Bei vielen GemeindenvertreterInnen sind sie zu beliebten Foren geworden, auf denen Planungshilfen und Neuigkeiten aus dem Verkehrsbereich ausgetauscht und diskutiert werden. Eigene Seminare werden auch für die 48 Tiroler „Gemeinden mobil“ angeboten (siehe Bild).



Foto: Klimabündnis Tirol



Foto: Energie Tirol

Auszeichnungsveranstaltungen zu den Tiroler Mobilitätssternen

Im Abstand von zwei Jahren findet die Verleihung der Tiroler Mobilitätssterne statt. Auf den Auszeichnungsveranstaltungen werden die jeweils besten

kommunalen Initiativen vorgestellt und die Gemeinden für ihr Engagement gewürdigt.

Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen

Im Oktober 2019 lud der Verein walk-space.at zur XIII. Österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen nach Kufstein ein. Auf der Tagung präsentierten nationale und internationale VerkehrsexpertInnen nachhaltige Mobilitätsstrategien und neue Konzepte für kommunale Begegnungsräume. Nicht von ungefähr wurde von den VeranstalterInnen Kufstein als Tagungsort gewählt, hat doch die

Festungsstadt durch die konsequente Beruhigung der Innenstadt von sich reden gemacht. Die Tagung, die im neuen Kultur Quartier stattfand, hielt nicht nur vielfältige fachliche Impulse für die ExpertInnen bereit, sondern bot mit der gewählten Location auch gleich Anschauungsunterricht vor Ort. Die Veranstaltung fand in Kooperation mit dem Land Tirol statt.



Unter dem Motto „Da ist was los im lebenswerten Straßenraum“ fand im Kultur Quartier Kufstein die XIII. Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen statt. Foto: walk.space.at

Autofreier Tag in Tirol

Klimainitiative mit Tradition

Die Klimakrise und mit ihr das ungebremsste Verkehrswachstum ist eine der größten globalen Herausforderungen, vor der die Industriestaaten heute stehen. Eine Trendwende wird nur gelingen, wenn ein Umdenken und eine Verhaltensänderung sowohl

auf globaler als auch lokaler Ebene stattfindet. Über 100 Gemeinden nehmen jedes Jahr am „Autofreien Tag“ und an der „Europäischen Woche der Mobilität“ in Tirol teil und werben für einen Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen.

Über 100 Gemeinden nehmen teil

Im Jahr 2000 beteiligten sich erstmals eine Handvoll engagierter Tiroler Gemeinden am Aktionstag. Die Mobilitätsinitiative entwickelte sich schnell zu einem Fixpunkt im kommunalen Veranstaltungskalender und konnte Jahr für Jahr die Zahl der teilnehmenden Gemeinden erhöhen. Entsprechend vielfältig waren und sind auch die Aktivitäten, die vor Ort stattfinden: Von Radparaden über Fahrradrennen für Kinder

bis hin zu „Blühenden Straßen“, Schulweginitiativen und Danke-Aktionen setzen die Gemeinden jeweils unterschiedliche Akzente. Nicht Straßensperren und Verbote stehen dabei im Vordergrund, sondern die positiven Seiten einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl.



Teilnehmende Tiroler Gemeinden am Autofreien Tag 2017

| | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------|------------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 Absam | 14 Fügen | 27 Hochfilzen | 40 Matrei | 52 Pinswang | 64 Schwendau | 75 Strassen | 89 Wörgl |
| 2 Aldrans | 15 Fulpmes | 28 Hopfgarten in Deferegggen | 41 Mils bei Hall | 53 Prägraten | 65 Seefeld in Tirol | 76 Telfes im Stubai | 90 Zell am Ziller |
| 3 Alpbach | 16 Gallzein | 29 Imst | 42 Mötz | 54 Prutz | 66 Serfaus | 77 Telfs | 91 Zellberg |
| 4 Angerberg | 17 Gerlosberg | 30 Innsbruck | 43 Mühlbachl | 55 Reith bei Kitzbühel | 67 Sillian | 78 Terfens | 92 Zirl |
| 5 Aschau im Zillertal | 18 Ginzling-Dornauberg | 31 Inzing | 44 Mutters | 56 Reith bei Seefeld | 68 Silz | 79 Thaur | |
| 6 Axams | 19 Götzens | 32 Jenbach | 45 Natters | 57 Reutte | 69 Sistrans | 80 Tösens | |
| 7 Bad Häring | 20 Grinzens | 33 Kirchbichl | 46 Neustift im Stubaital | 58 Roppen | 70 Söll | 81 Tristach | |
| 8 Biberwier | 21 Haiming | 34 Kramsach | 47 Oberhofen | 59 Scharnitz | 71 St. Johann in Tirol | 82 Virgen | |
| 9 Birgitz | 22 Hainzenberg | 35 Kufstein | 48 Oberlienz | 60 Schattwald | 72 St. Veit in Deferegggen | 83 Volders | |
| 10 Breitenbach | 23 Hall in Tirol | 36 Kundl | 49 Pfaffenhofen | 61 Schlitters | 73 Stams | 84 Völs | |
| 11 Brixlegg | 24 Hatting | 37 Landeck | 50 Pfnos | 62 Schönwies | 74 Steinberg am Rofan | 85 Vomp | |
| 12 Dölsach | 25 Heiterwang | 38 Lans | 51 Pill | 63 Schwaz | | 86 Walchsee | |
| 13 Flauring | 26 Hippach | | | | | 87 Wattens | |
| | | | | | | 88 Weißenbach am Lech | |



„Blühende Straßen“ am Autofreien Tag in Zirl.
Foto: Matthias Rasinger/Marktgemeinde Zirl

Verkehrsunternehmen als engagierte „MitstreiterInnen“

Engagierte MitstreiterInnen hatten der Autofreie Tag und die Europäische Woche der Mobilität bereits sehr früh mit den großen Tiroler Verkehrsbetrieben

ÖBB, ÖBB-Postbus, IVB und dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) bekommen.

Mehr als eine Einmal-Aktion

Als Impulsgeber reicht der Autofreie Tag in Tirol weit über die Aktivitäten zum 22. September hinaus. So entwickelte sich das Kommunalprojekt „Gemeinden mobil“ rund um die Initiativen der Gemeinden zum Autofreien Tag. Auch für die langjährige Zusammen-

arbeit mit Südtiroler Gemeinden war der Aktionstag Anregung und Klammer zugleich. 2020 feiert der Autofreie Tag in Tirol sein zwanzigjähriges Jubiläum – die mit der Initiative verbundenen Anliegen sind aktueller denn je.

Der Autofreie Tag in Tirol

- 104 teilnehmende Gemeinden (Stand 2019)
- Projektbetreuung: Klimabündnis Tirol
- Zur Bewerbung wird den Gemeinden jedes Jahr ein Servicepaket mit umfassenden Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit sowie Vorschlägen für Veranstaltungen und Aktionen zur Verfügung gestellt.
- Auf Landes- und Bezirksebene wird der Autofreie Tag durch Medienarbeit begleitet.
- Kooperationspartner: ÖBB, ÖBB-Postbus, IVB und Verkehrsverbund Tirol (VVT)

Tiroler Fahrradwettbewerb

Stetiger Anstieg der TeilnehmerInnen

Unter dem Motto „Ganz Tirol radelt“ erfreut der Tiroler Fahrradwettbewerb vom Frühjahr bis zum Herbstbeginn alle Radbegeisterten mit zahlreichen Aktivitäten. Im Jahr 2011 ins Leben gerufen, ist die Zahl der TeilnehmerInnen am Fahrradwettbewerb seit seinem Start kräftig angestiegen: 2019 legten rund 7.000 RadlerInnen fast 4 Millionen Radkilometer zurück. Tirol liegt damit im österreichweiten Vergleich nach Vorarlberg an zweiter Stelle.

Auch die Anzahl der Einrichtungen, die als VeranstalterInnen mitmachen, wuchs kontinuierlich an. Im Jahr 2019 waren es insgesamt 119 Gemeinden, 126 Arbeitgeber, 78 Vereine und 47 Bildungseinrichtungen, die als VeranstalterInnen auftraten. Mit Österreich.radelt wird seit 2019 das gemeinsam weiter entwickelte Erfolgsrezept des Fahrradwettbewerbs auch auf nationaler Ebene fortgeschrieben.



Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Auftakt und Kick-off zum Tiroler Fahrradwettbewerb ist die jedes Jahr im April stattfindende Radparade durch Innsbruck. Als Side-Event schließt unmittelbar darauf der Wettbewerb „Österreich radelt zur Arbeit“ an. Um das Interesse und das Engagement am Radwettbewerb auch über den Sommer auf-

recht zu erhalten, steht ein dichtes Veranstaltungsangebot mit einer Vielzahl von Aktivitäten für Jung und Alt zur Verfügung. Im September mündet der Fahrradwettbewerb schließlich in die Europäische Woche der Mobilität und findet am Autofreien Tag seinen Höhepunkt und Abschluss.

Die Evaluierung

2018 wurde erstmals ein Evaluierungs-Fragebogen an alle TeilnehmerInnen versandt. 330 der Fragebögen wurden beantwortet retourniert. Rund 80 Prozent der Befragten gaben an, dass sie durch den Wettbewerb häufiger Rad fahren würden und 60 Prozent tauschten sich durch den Fahrradwettbewerb öfter zu Fragen der Mobilität bzw. übers Radfahren aus. Als Motive für die Teilnahme wurden am häufigsten Spaß am Radfahren, Fitness/Gesund-

heit und der Klimaschutzgedanke angegeben. Für die VeranstalterInnen überraschend war, dass das Gewinnspiel als Teilnahmemotiv eine nur geringe Rolle spielte. Die Zufriedenheit mit dem Fahrradwettbewerb, so ein weiteres Ergebnis der Befragung, ist mit 94 % überaus hoch und so wundert es nicht, dass fast alle der anonym Befragten auch nächstes Mal wieder mitradeln wollen.



Das Startseminar zum Fahrradwettbewerb ist immer gut besucht.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Schoolbiker – das Schulprogramm des Fahrradwettbewerbs

„Gemeinsam radeln für den Klimaschutz“ heißt es auch bei den „Schoolbikern“, dem Schulprogramm im Rahmen des Tiroler Fahrradwettbewerbs. Für Bildungseinrichtungen werden bereits im Frühjahr attraktive Begleitaktionen wie etwa ein Radlotto angeboten. Zu Schulende finden die schulinternen Preisverleihungen statt. Die SchülerInnen nehmen auch an der landesweiten Preisverleihung zum Fahrradwettbewerb in der Woche der Europäischen Mobilität im September teil. Alles Wissenswerte zum Tiroler Fahrradwettbewerb ist unter tirol.radelt.at, alle Infos zu Schoolbiker unter tirol.radelt.at/schoolbiker abrufbar.

Schulen mobil

Gestiegener Bring- und Holverkehr zu Schulen

Seit den 1980er Jahren ist der Bring- und Holverkehr zu den Schulen und Ausbildungsstätten vor allem in den Ballungsräumen zum Verkehrsproblem geworden. Er verstärkt nicht nur den Stoßverkehr in den Morgenstunden, sondern verursacht auch

gefährliche Parkmanöver im Schulumfeld. Eltern-Taxis, die vorwiegend aus Verkehrssicherheitsgründen fahren, bewirken so das Gegenteil dessen, was sie eigentlich beabsichtigen.

Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Aufgrund von Einschränkungen durch das Alter sowie unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse und Bewegungsräume weicht das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen sehr deutlich von dem erwachsener VerkehrsteilnehmerInnen ab.¹ Das Fahr-

rad ermöglicht Kindern ab einem bestimmten Alter unabhängige Mobilität im Alltag und in der Freizeit. Je nachdem wo ein Kind aufwächst, kann auch der öffentliche Personennahverkehr schon sehr früh eine wichtige Rolle einnehmen.



Die Preisverleihung zum Landesmalwettbewerb Crazy Bike findet jedes Jahr im Innsbrucker Landhaus statt.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Positive Erfahrung und frühe Bindung

Aufgabe des Mobilitätsprogramms ist es, die Bindung an klimafreundliche Mobilitätsformen möglichst früh zu fördern. Den Trend bei den jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen hin zu einer multimodalen Verkehrsmittelwahl gilt es aufzugreifen. Auch die Aussichten für eine schnelle Rezeption neuer digital verfügbarer Mobilitätsangebote durch die zukünftige Erwachsenengeneration stehen gut.

Wertvolle Anstöße für das Schulprogramm des Tiroler Mobilitätsprogramms sind vom Interreg-IV-a Projekt „Schulen mobil“ 2011–2013 ausgegangen. Besonders erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang der Landesmalwettbewerb „Crazy Bike“, die Fahrradwerkstätten und das umfassende Unterrichtsmodul „Klasse auf D’Rad“.

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr. Mobilitätsverhalten von Kinder und Jugendlichen. Bonn (erstellt 29.05.2006 | Stand des Wissens: 30.04.2018) www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/194853/ (Zugriff: 7.8.2019)

Malwettbewerb Crazy Bike

Rund 1.000 SchülerInnen bewerben sich jährlich

Die Ausgangsüberlegung, SchülerInnen spielerisch fürs Radfahren begeistern zu wollen, führte vor einem Jahrzehnt zur erstmaligen Ausschreibung des Malwettbewerbs „Crazy Bike“ durch das Land Tirol. Seitdem haben jedes Jahr an die 1.000 SchülerInnen

teilgenommen. Dass Crazy Bike auch in einer zunehmend digitalisierten Welt Kinderherzen höher schlagen lässt, kann als Bestätigung für die Landesinitiative gesehen werden.



Mit dem nachgebauten „Eis-Bike“ wurde für eine Schülerin aus Kappl der Traum vom Fantasierad Wirklichkeit.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Das Traumfahrrad wird wahr

Besonders motivierend für die VolksschülerInnen aus der 3. und 4. Schulstufe wirkt der vom Land gestiftete Preis, ein von Radbau-Profis straßentauglich nachgebautes Fantasiefahrrad, das auf einer landesweiten Preisverleihung übergeben wird. Sowohl der Hauptpreis als auch die „Bezirks-SiegerInnen“, die Anerkennungspreise überreicht bekommen, werden von einer unabhängigen Jury aus den Einreichungen ausgewählt.

Erstaunliche Kreativität der SchülerInnen

Die erstaunliche Kreativität, welche Kinder an den Tag legen, wenn ihr Einfallsreichtum mit Spiel und Spaß gefördert wird, konnte 2019 auf der Jubiläumsausstellung zum Landesmalwettbewerb „10 Jahre Crazy Bike“ im Stadtteilzentrum Wilten in Innsbruck in Augenschein genommen werden. Große Resonanz erfährt das erfolgreiche Schulprojekt übrigens nicht nur in den Schulen, sondern auch in der medialen Berichterstattung.

Mit dem Pedibus oder Velobus zur Schule

Ehrenamtliche Schulweginitiative für Erstklässler

Ein „Pedibus“ ist eine Kleingruppe von SchulanfängerInnen, die unter Aufsicht einer Begleitperson den Schulweg gemeinsam zu Fuß zurücklegt. Entlang einer festgelegten Route können die Kinder an ausgeschilderten Haltestellen in den „Bus auf Füßen“ „zusteigen“ und sich der Gruppe anschließen.

Pedibus ist auf ehrenamtliches Engagement angewiesen. Meist sind es die Eltern und Großeltern

der Kinder, die sich bereit erklären, die Gruppe abwechselnd zu begleiten. Ausgestattet mit Warnweste und Signalkelle werden sie vor ihrem Einsatz als SchulwegpolizistInnen eingeschult. Nach einem vier- bis sechswöchigem gemeinsamen Training in der Gruppe kann der Schulweg selbständig und sicher alleine zurückgelegt werden.



Mit Pedibus trainieren Erstklässler verkehrssicheres Verhalten auf dem Schulweg.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Bisher rund 200 Pedibusse

Als Alternative zu den elterlichen Bring- und Holidiensten nimmt sich Pedibus der Sorge vieler Eltern um die Verkehrssicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg an. Die Initiative hilft nicht nur Fahrten mit dem Eltern-Taxi zu vermeiden, sondern verringert auch die Unfallgefahren, die durch Hol- und Bringdienste im Schulumfeld entstehen. Überdies werden die Kinder zu Selbstständigkeit und Umsichtigkeit im Straßenverkehr erzogen. Seit Bestehen wurden in Kooperation mit Schulen, Gemeinden, Elternvereinen, Polizei, den Bezirkshauptmannschaften und dem Tiroler Verkehrssicherheitsfonds insgesamt rund 200 Pedibusse durchgeführt (Stand Jänner 2020).

Mit dem Velobus zur Schule

Ähnlich dem Pedibus wird auch beim Velobus der Schulweg gemeinsam zurückgelegt. Begleitet von einer Aufsichtsperson schließen sich die Kinder aus der 4. Schulstufe an festgelegten Haltestellen mit dem Fahrrad der Fahrgemeinschaft an. Der Velobus wurde für Volksschulkinder im Vorfeld der Radfahrprüfung konzipiert und bereitet sie auf selbstständiges und sicheres Radfahren vor. Kinder dürfen erst ab zehn Jahren unbegleitet mit dem Fahrrad unterwegs sein, und das auch nur dann, wenn sie zuvor die Radfahrprüfung abgelegt haben. Auch der „Velobus“ ist auf das Engagement von Freiwilligen angewiesen.

Klasse auf D'Rad und Fahrradwerkstätten

Radfahren aus verschiedenen Blickwinkeln

Im Unterschied zur 4. Schulstufe, in der rund um die Radfahrprüfung Aktivitäten angeboten werden, spielt der klimafreundliche Radverkehr in den Lehrplänen und im Unterricht der 5. bis 9. Schulstufe meist eine geringe bis überhaupt keine Rolle. „Klasse auf D'Rad“ will dem gegensteuern und bietet PädagogInnen umfangreiche Unterrichtsmaterialien und vielfältige Anregungen für Stundengestaltungen, Veranstaltungen und Aktionen, mit denen das Fahrrad vier Wochen lang fächerübergreifend in den Mittelpunkt gerückt werden kann. Beispielsweise mit dem Modul Sicherheit im Straßenverkehr, das SchülerInnen in Theorie und Praxis mit den wich-

tigsten Verkehrssicherheitsregeln vertraut macht. Oder auch mit Anregungen für Erkundungen der regionalen Radinfrastruktur im Rahmen des Geographieunterrichts.

Abschluss und Höhepunkt der „Klasse auf D'Rad“ ist die Auszeichnung der SchülerInnen als „Radprofis“. Aufgrund des fächerübergreifenden Ansatzes erfordert „Klasse auf D'Rad“ eine gute Koordination und Abstimmung der Lehrinhalte und Stundengestaltungen von Schulleitung und PädagogInnen. Die Klasse auf D'Rad wird auch im Rahmen des Tiroler Fahrradwettbewerbs für Schoolbiker angeboten.



Klasse auf D'Rad bietet attraktive Unterrichtseinheiten für Teenager an.
Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

Fahrradwerkstätten

Die Fahrradwerkstätten wurden als Do-it-Yourself-Kurse im Rahmen des Interreg-IV-a Projekts „Schulen mobil“ für SchülerInnen der 5. bis 8. Schulstufe entwickelt und sind auf die praktische Vermittlung von Fertigkeiten wie „Patschen flicken“, Ketten einlegen oder Bremsen nachziehen ausgerichtet. Wenn gewünscht und organisatorisch möglich, können die SchülerInnen die Reparaturen und Wartungsarbeiten gleich direkt am eigenen Fahrrad durchführen.

In allen Tiroler Bezirken stehen dafür gut ausgestattete Fahrradreparaturkisten zur Verfügung. Fahrradwerkstätten können im Werkunterricht, im Rahmen von Schulschwerpunkten oder auf Schulfesten umgesetzt werden. Die PädagogInnen werden mit umfangreichen Unterrichtsmaterialien unterstützt. Auf Anfrage fördert das Land Tirol auch eine/-n eigenen Referentin/en. 2018 wurden rund 25 Radwerkstätten in ganz Tirol veranstaltet.

Weitere Projekte im Bildungsbereich

Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen

Auch die Initiative „Tiroler Bildungseinrichtungen mobil“ legt den Fokus auf die starke Zunahme des schulischen Hol- und Bringverkehrs und die Folgen für die Gesundheit und Verkehrssicherheit der Kinder. Das Projekt, das vom Land und in Zweijahresabstand vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus gefördert wird, ist auf ein ganzes Schuljahr hin ausgerichtet und setzt auf eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Die

Eingangsphase startet mittels Fragebogen und einer Analyse des Schulwegs. Darauf aufbauend wird ein Maßnahmenplan für das Schuljahr erarbeitet. Je nach Anforderung werden auch externe Beteiligte miteinbezogen (bspw. Eltern, Polizei). Überdies werden in Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen spezielle Weiterbildungsseminare für interessierte PädagogInnen angeboten. Pro Schuljahr werden ca. fünf bis zehn Bildungseinrichtungen begleitet.



Foto: Klimabündnis Tirol/Florian Lechner

AUVA-Radworkshops

Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms werden mit den AUVA-Radworkshops kostenlose Fahrsicherheitstrainings für Kinder im Alter zwischen sechs und zehn Jahren angeboten. 2019 haben rund 3.000 Volksschulkinder an den Workshops, in denen spielerisch grundlegendes Know-how vermittelt wird, teilgenommen. Im Theorieteil geht es um die Weitergabe von Wissen zur technischen Ausrüstung

sowie zu Fragen der Fahrsicherheit. Der praktische Teil ist der Verbesserung der Motorik der Kinder durch Koordinations-, Gleichgewichts- und Geschicklichkeitstrainings gewidmet. Der Radworkshop ist von der AUVA gemeinsam mit hochqualifizierten Trainern entwickelt und im Rahmen der European Road Safety Charter als „model of best practice“ ausgezeichnet worden.



Die Zugschule

Mit rund 50 Buchungen im Jahr zählt die Zugschule zu den besonders stark nachgefragten Workshops für Volksschulen. Konkret wird den Kindern das erforderliche Know-how für die selbständige Nutzung von Bus und Bahn vermittelt. Dazu gehören vor allem das eigenständige Lesen von Fahrplänen und Orientierungssystemen sowie das richtige und sichere Verhalten auf Bahnhöfen, Haltestellen und in den Verkehrsmitteln. In den Workshops wird überdies die Relevanz des eigenen Mobilitätsverhaltens für den Klimaschutz thematisiert.

Rund 400 Zugschulen sind seit Bestehen veranstaltet worden. Pro Jahr nehmen an die 700 SchülerInnen der 2. bis 4. Schulstufe an den Workshops teil. Die Workshops werden von Klimabündnis Tirol in Kooperation mit den ÖBB sowie den ÖBB Postbus durchgeführt.

Kleine grüne Füßchen – Spielerisch die Neugier wecken

Es sind Spielmaterialien wie die Klimafee Lila (Spielpuppe), ein Klimazwerge-Memory oder Kinderbücher, welche die Neugier der Kindergartenkinder wecken und Fragen zum Klima- und Umweltschutz hervorrufen. Der Workshop besteht aus drei einstündigen Einheiten, in denen thematische Impulse gesetzt und dann eine Woche spielerisch in den Kindergartenalltag eingebaut werden. Seit 2016 wurden tirolweit rund 30 Workshops durchgeführt.

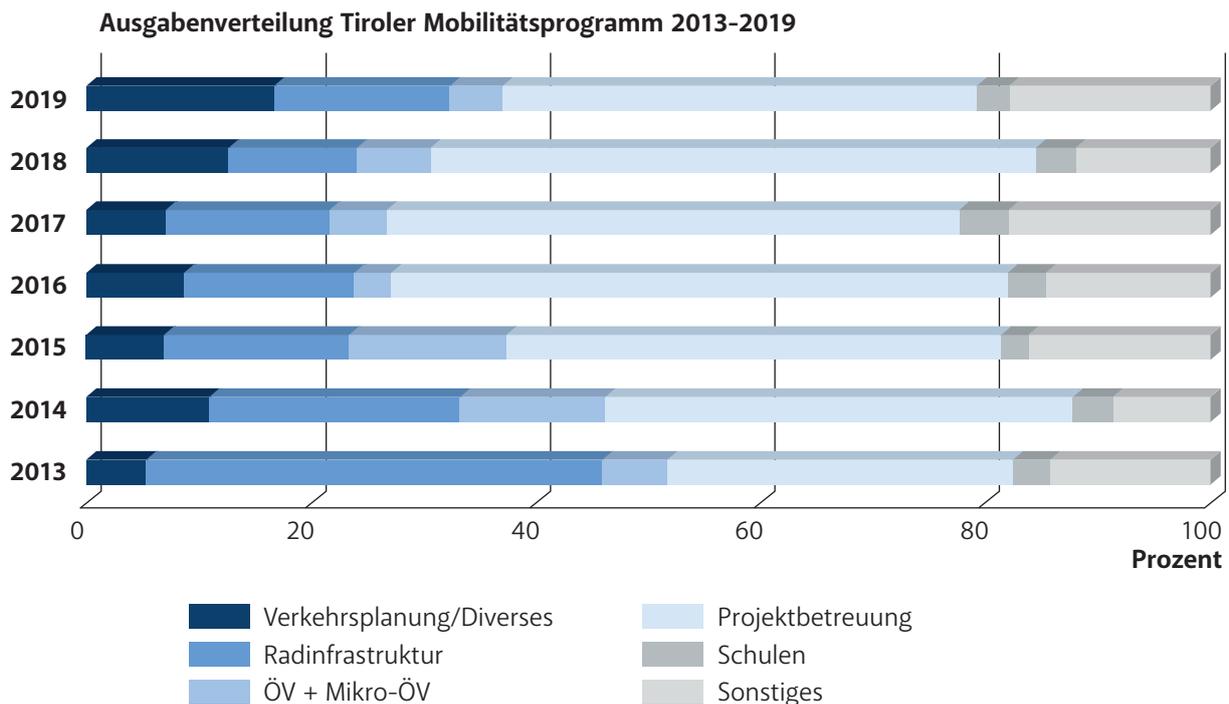
Wenn nicht anders erwähnt, werden die Schulprogramme von Klimabündnis Tirol betreut.

Tiroler Mobilitätsprogramm

Budget und Ausgabenverteilung

Zur Umsetzung der Ziele des Tiroler Mobilitätsprogramms 2013-2019 standen jährlich durchschnittlich rund 440.000 Euro zur Verfügung. Der Fokus

des Programms richtete sich auf Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität in Gemeinden und Schulen.



Wie aus der Grafik ersichtlich wird, sind finanzielle Mittel unter anderem für die Erstellung kommunaler Planungskonzepte, für Investitionen in infrastrukturelle Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie für kommunale ÖV- und Mikro-ÖV-Angebote gewährt worden.

Im Rahmen der „Projektbetreuung“ lag ein zentraler Schwerpunkt auf der (Selbst-)Evaluierung und Auszeichnung der Gemeinden sowie auf der Vernetzung und dem Wissenstransfer von bzw. zu den Gemeinden. Hervorzuheben ist überdies die breite Palette an Kommunikationsangeboten zur Bewusstseinsbildung, die sowohl Gemeinden als auch Schulen im Rahmen des Fahrradwettbewerbs sowie des Autofreien Tages und der Europäischen Woche der

Mobilität zur Verfügung gestellt wurden. Auch die Begleitung des Malwettbewerbs für Schulen sowie die Workshops und Projektangebote im Rahmen von Schulen mobil sind unter „Projektbetreuung“ einzuordnen. Zusätzlich können Schulen projektbezogen Fördergelder beantragen (siehe Kategorie Schulen).

Unter „Sonstiges“ sind Studien, Ko-Finanzierungen von grenzüberschreitenden und regionalen Projekten, die Erstellung von Gemeindeleitfäden zu verkehrsplanerischen Schwerpunktthemen, diverse Projekte (bspw. „Autofasten“) etc. subsumiert. Die rückläufigen Entwicklungen in den Bereichen „Radinfrastruktur“ und „ÖV + Mikro-ÖV“ ergeben sich aus den geänderten Zuständigkeiten.

Kontakt
Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr und Straße
Sachgebiet Verkehrsplanung

Herrengasse 1-3
6020 Innsbruck

Telefon +43 (0) 512 508-4081
verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/verkehrsplanung