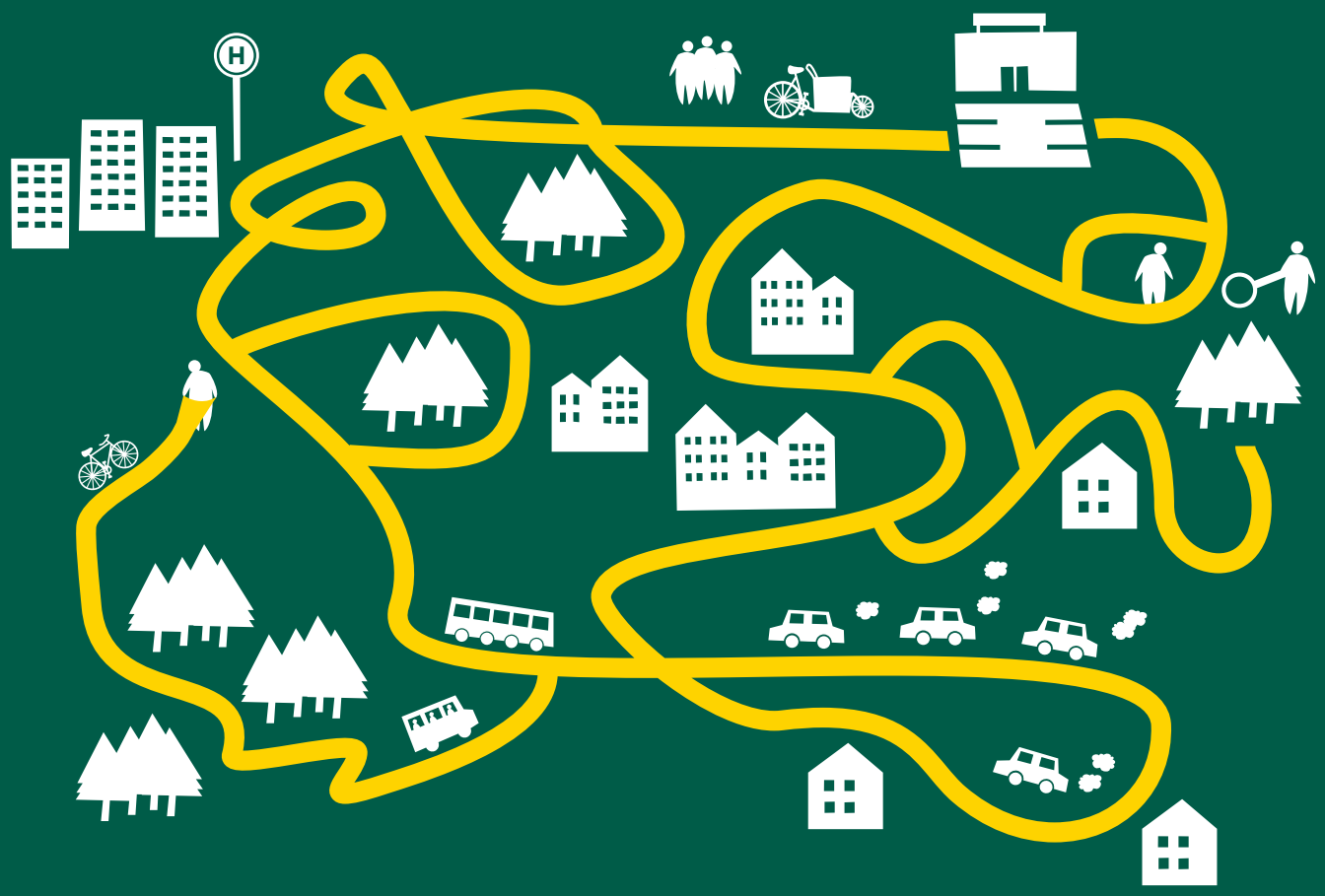
Mobilitätswerkstatt in Feldkirchen a.d.D.
Jänner bis September 2022

Ergebnisbericht



mobyome

Inhalt

Zusammenfassung — Seite 2

Einleitung — Seite 3

Ergebnisse — Seite 9

Methodik der Erhebung — Seite 26

Details zu den alternativen Verkehrsmitteln — Seite 31

- ÖPNV — Seite 32
- Radfahren — Seite 39
- Fußwege — Seite 48
- motorisierte Zweiräder — Seite 56
- Mitfahren — Seite 62
- Bedarfsverkehr — Seite 67
- Carsharing — Seite 72

Sonstige Maßnahmen — Seite 77

Wie geht es jetzt weiter? — Seite 80

Anhang:

- Rückblick — Seite 82
- Pressespiegel — Seite 87
- Mitmach-Plakate aus dem Vor-Ort-Format — Seite 96

Die Mobilitätswerkstatt wurde von mobyome im Auftrag der Gemeinde Feldkirchen an der Donau und der Klima- und Energiemodellregion Urfahr West im Zeitraum Jänner bis September 2022 durchgeführt. Weitere Informationen zu mobyome und unserer Arbeit finden sich unter www.mobyome.at.

Zusammen-fassung

Die mobyome Mobilitätswerkstatt in Feldkirchen an der Donau wurde im Auftrag der Gemeinde und der Klima- und Energiemodellregion Urfahr West durchgeführt. Die durch die Erhebung mit der Mobilitäts-App im Frühjahr 2022 geschaffene Datengrundlage erlaubt eine Beurteilung, worauf in Hinblick auf die Erreichung von Klimazielen ein Fokus bei den Aktivitäten der Gemeinde gelegt werden könnte. Die weiteren Schritte und Maßnahmen sind im Rahmen eines umfassenden Mobilitäts(wende)konzepts oder von Schwerpunkt- oder Detailkonzepten auszuarbeiten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass unter den 250 Teilnehmer*innen der Erhebung eine erfreulich hohe Bereitschaft besteht, ihren Mobilitätsalltag nachhaltiger zu gestalten. Folgende Kernaussagen lassen sich in Bezug auf das Potential zur Reduktion von Treibhausgasemissionen treffen:

- der größte Hebel liegt beim **öffentlichen Verkehr**, hier sollten alle Möglichkeiten zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung ausgeschöpft und auf eine weitere stetige Verbesserung des Angebots hingewirkt werden
- beim **Radfahren** gibt es ebenfalls einiges Potential, noch bestehende Lücken und Schwachstellen der Infrastruktur sollten systematisch beseitigt werden, daneben geht es auch hier um Bewusstseinsbildung
- besonderes Augenmerk sollte auf **Fuß- und Radwege zu den Haltestellen** gelegt werden und auf die Qualität der Haltestellen selbst
- über **Bedarfsverkehr** und **Carsharing** lassen sich aufgrund der Methodik der Erhebung keine belastbaren Aussagen treffen, beides sollte evaluiert werden:
    - Bedarfsverkehr in der Rolle, den öffentlichen Verkehr als Zubringer zu stärken
    - Carsharing ließe sich durch die organisatorische Unterstützung der Klima- und Energiemodellregion schnell und einfach und mit geringem Aufwand für die Gemeinde realisieren
- **Mitfahren** hat großes Potential, es gibt eine große angekündigte Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften

Einleitung

Worum ging's bei der Mobilitätswerkstatt?

Die Beschäftigung mit dem Thema Mobilität kann in Gemeinden aus unterschiedlichen Motivationen heraus stattfinden:

- **ökologische Nachhaltigkeit** (Erreichen der Klimaziele/Emissionsreduktion; Reduktion von Schadstoffen, Flächenverbrauch und Lärm)
- **gesundheitliche Aspekte** (Belastung durch Schadstoffe, Feinstaub, Lärm; Bewegungsmangel als eines der größten gesundheitlichen Problemfelder)
- **soziale Zielsetzungen**: Mobilität und Teilhabe für die gesamte Bevölkerung sicherstellen
- **Lebensqualität** verbessern (Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Grünflächen)
- **lokale Wertschöpfung** verbessern (Zugänglichkeit von Geschäften und Arbeitsplätzen)
- **Verkehrssicherheit** erhöhen

Der Fokus der Mobilitätswerkstatt liegt auf den **Klimazielen** und den Handlungsoptionen für die Gemeinde, dazu einen Beitrag zu leisten. Erfreulicherweise ergeben sich dabei nicht zwangsläufig Zielkonflikte. Nachhaltigere Mobilitätsformen sind nämlich in der Regel auch gesünder, zugänglicher, leistbarer und sicherer, tragen zu einer höheren Lebensqualität bei und haben positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft.

Bei den Klimazielen im Verkehr liegen enorme Herausforderungen vor uns. Im **Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich** wurde versucht, ein Zielbild zu erstellen, wie Klimaneutralität im Verkehr bis 2040 erreicht werden kann. Für die Personenmobilität ergibt sich daraus, dass technologische Verbesserungen – und hier insbesondere die Antriebswende hin zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen – nur einen Teil der Lösung bildet. Darüber hinaus müssen erstens massive Verlagerungen weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen stattfinden. Andererseits sollten wir uns im Durchschnitt weniger weit bewegen, es gilt also, Verkehr zu vermeiden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass es drei parallel zu verfolgende Strategien der Verkehrswende gibt:

- **vermeiden**: was kann getan werden, damit Wege erst gar nicht entstehen, Menschen weniger weit unterwegs sein müssen?
- **verlagern**: wie kann die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsmittel unterstützt werden?
- **verbessern**: wie können bestimmte Verkehrsmittel nachhaltiger gemacht werden (z.B. durch Elektrifizierung)?

Viele der entscheidenden Maßnahmen, die zu einer Vermeidung, Verlagerung oder Verbesserung führen, liegen im Einflussbereich des Bundes und der Länder, zu allen Strategien können und müssen aber auch Gemeinden einen Beitrag leisten.

Maßnahmen auf Bundesebene (wie CO_2-Bepreisung, Erhöhung der Mineralölsteuer) werden unter anderem dazu führen, dass mehr Kostenwahrheit im Verkehr entsteht. Die derzeitige Energiekrise gibt hier nur einen ersten Ausblick. Autofahren wird in Zukunft teurer und auch unbequemer werden, wird

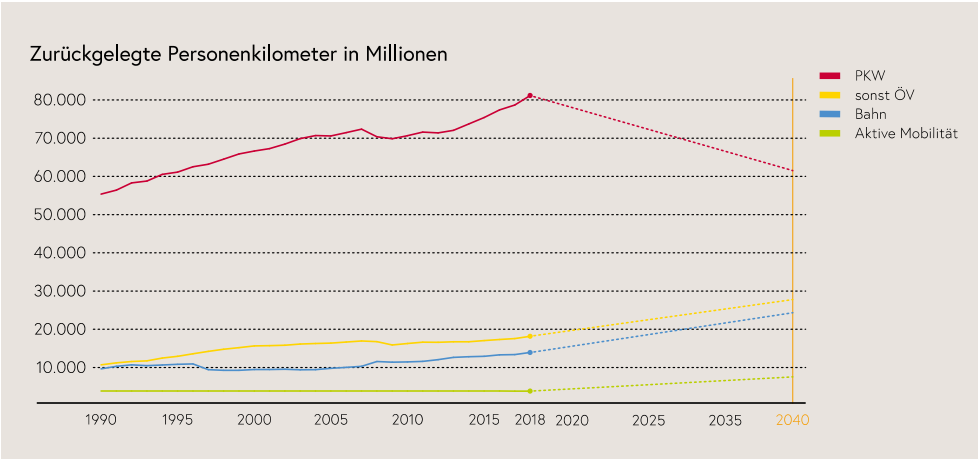
einen Teil seiner Privilegien verlieren. Daher werden gute Alternativen wichtiger. Gemeinden haben eine Mitverantwortung, diese Alternativen zur Verfügung zu stellen und zu fördern.

Die Herausforderung für eine Gemeinde besteht darin, ihre begrenzten verfügbaren Ressourcen so einzusetzen, dass dabei eine möglichst große Wirkung entsteht.

Ziel der Mobilitätswerkstatt war es daher unter anderem, diejenigen Bereiche und Handlungsfelder zu identifizieren, bei denen eine möglichst große Wirkung bei möglichst geringem Ressourceneinsatz erwartet werden darf.

Der Schwerpunkt der Mobilitätswerkstatt lag dabei auf der Strategie der **Verlagerung**, weil hier – abseits der raumplanerischen Kompetenz der Gemeinde, die damit die Hauptverantwortung für eine möglichst verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung trägt – die größten Einflussmöglichkeiten für eine Gemeinde liegen.

In Bezug auf die Verlagerungen ergibt sich aus dem Zielbild des Mobilitätsmasterplans, dass die zurückgelegten Personenkilometer beim motorisierten Individualverkehr im Durchschnitt um 22% reduziert und beim öffentlichen Verkehr um 48% erhöht werden müssten:



aus: ***Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich*** (BMK 2021)

Was ist das geplante Ergebnis einer Mobilitätswerkstatt?

Die Mobilitätswerkstatt dient in erster Linie dazu, eine **Datengrundlage** zu schaffen, auf denen weiterführende Mobilitätskonzepte für Feldkirchen an der Donau aufbauen können. Sie zeigt, in welchen Bereichen Schwerpunktsetzungen sinnvoll sind und macht deutlich, wo insbesondere in Hinsicht auf eine Reduktion der durch Mobilität verursachten Emissionen die größte Wirkung zu erwarten ist.

Im Wegweiser „Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden" des Landes Niederösterreich findet sich folgende Definition:

> **Mobilitätskonzepte** sind umfassende Handlungsanleitungen für die Verkehrspolitik in einer Gemeinde mit einer mittel- oder längerfristigen Perspektive. Für eine solche Perspektive ist eine verkehrspolitische Haltung erforderlich, als Leitsatz oder Leitbild formuliert, die in der Gemeinde erarbeitet und von den EntscheidungsträgerInnen mitgetragen wird. Mobilitätskonzepte gehen grundsätzlichen Fragen nach, haben längerfristige Wirkungszeiträume, enthalten zumeist keine Alternativen, sind also Ergebnis einer diskussionsorientierten politischen Willensbekundung. Sind Alternativen bzw. Varianten vorhanden, wird auf weiterführende, vertiefende Planungsprozesse verwiesen.[1]

Der Prozess zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts sollte also bereits die politische Willensbildung beinhalten. Im besten Fall enthält das Mobilitätskonzept ganz konkrete Maßnahmen inklusive Zeitplan, sodass nach Beschlussfassung im Gemeinderat unmittelbar mit der Umsetzung begonnen werden kann.

Unterscheiden lassen sich außerdem je nach Umfang des Konzepts

- das **Gesamtkonzept** als Bündel möglicher Maßnahmen
- das **Schwerpunktkonzept** mit einer Konzentration auf wenige, wichtige Aufgaben
- das **Detailkonzept** für einen thematisch abgegrenzten Bereich.

Die Mobilitätswerkstatt zeigt auf, wo in einem Gesamtkonzept die Schwerpunkte gelegt werden könnten bzw. in welchen Bereichen Schwerpunkt- oder Detailkonzepte sinnvoll sein könnten und liefert eine Datengrundlage für die Ausarbeitung dieser Konzepte.

Dabei ist die Mobilitätswerkstatt aber keine reine Datenerhebung, sondern schafft zugleich Bewusstsein für die Konsequenzen des persönlichen Mobilitätsverhaltens. Sie zeigt insbesondere auf, welche Möglichkeiten schon heute zur Verfügung stehen. Damit trägt sie bereits zur gewünschten Veränderung bei.

1 Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden (Land NÖ 2021), S. 7

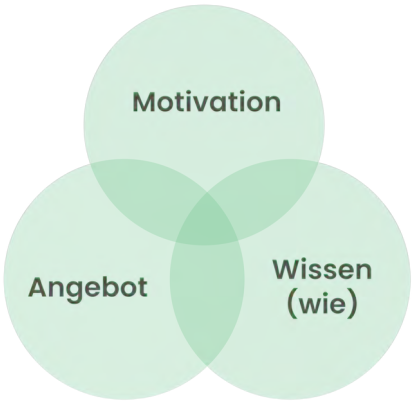
Um wen geht es bei der Verlagerung?

Eine Verlagerung ist nichts anderes als eine Verhaltensänderung. Eine solche ist komplex, weil es um die Veränderung einer Gewohnheit geht. Das ist immer schwierig und beim Mobilitätsverhalten besonders herausfordernd.

Die Bereitschaft und die Möglichkeiten, das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern, sind in der Bevölkerung unterschiedlich groß. Persönliche Einstellungen und Werte, aber auch Lebensumstände und äußere, von den Individuen nicht beeinflussbare Faktoren haben darauf Einfluss.

Für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens lassen sich drei zentrale Voraussetzungen identifizieren:

- **Angebot**: für meine individuellen Mobilitätsbedürfnisse existieren alternative Angebote
- **Wissen** (wie): ich weiß, dass es diese Angebote gibt und wie ich sie nutzen kann
- **Motivation**: ich habe den Wunsch, meine Mobilität anders zu organisieren



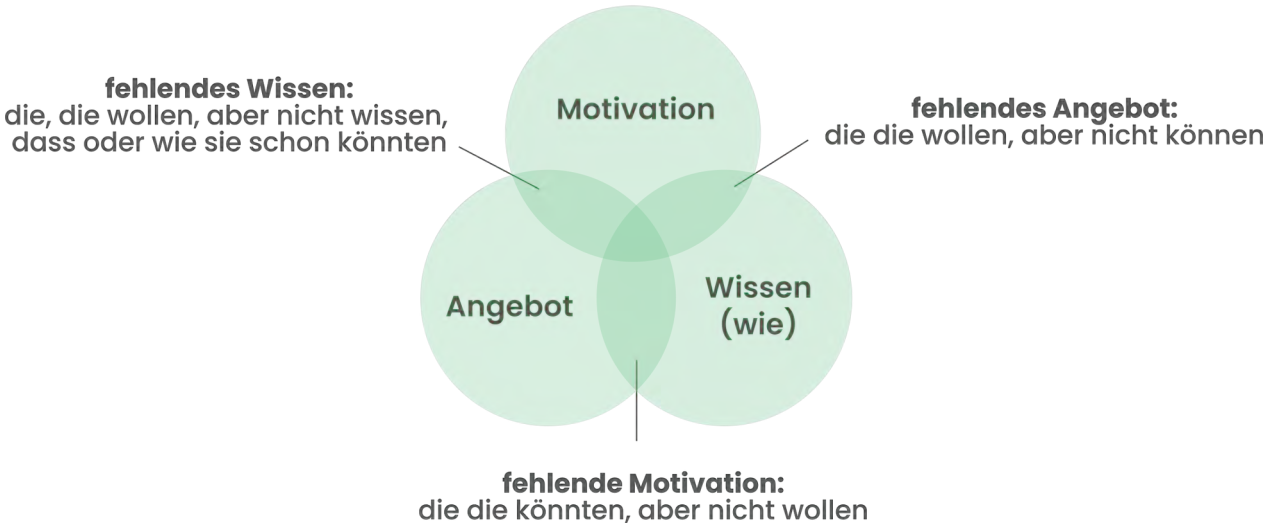
Voraussetzungen für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Bei allen drei Faktoren hat die Gemeinde die Möglichkeit, unterstützende Maßnahmen zu setzen:

- **Angebot**: sie kann neue Angebote schaffen oder bestehende verbessern
- **Wissen**: sie kann Wissen über Angebote verbreiten und dazu beitragen, dass möglichst viele Menschen über das nötige Know-How verfügen, um Alternativen nutzen zu können
- **Motivation**: sie kann durch Bewusstseinsbildung und durch unterschiedliche Maßnahmen die Motivation zur Veränderung erhöhen

Prinzipiell ist es in der Regel sinnvoll, Maßnahmen in allen drei Bereichen zugleich durchzuführen. Die verfügbaren Ressourcen sollten aber auf jene Bereiche und jene Teile der Bevölkerung fokussiert werden, wo mit dem geringsten Mitteleinsatz die größte Wirkung zu erwarten ist.

Als **primäre Zielgruppen** von Maßnahmen wurden daher solche Personen identifiziert, bei denen diese Voraussetzungen schon größtenteils gegeben sind, bei denen nur eine einzelne der drei Voraussetzungen fehlt:



primäre Zielgruppen für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Ziel der Mobilitätswerkstatt war es, so viel wie möglich über diese primären Zielgruppen zu lernen und ihre Bedürfnisse so gut wie möglich zu verstehen.

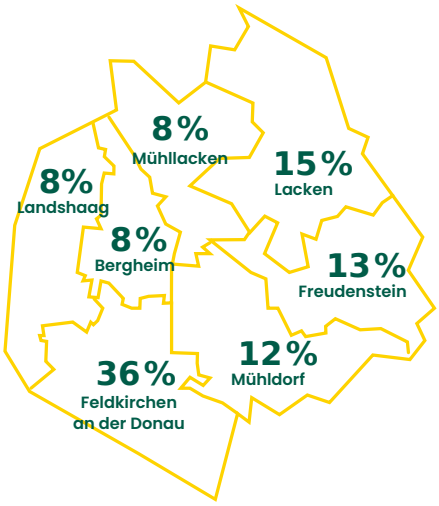
Wichtig ist der Hinweis, dass auch das Vorliegen aller drei Voraussetzungen noch keine Gewähr dafür bietet, dass das Verhalten tatsächlich geändert wird. Es gibt einen Unterschied zwischen der Absicht, das eigene Verhalten zu ändern und der Realisierung dieser Absicht. Eine weitere wichtige Zielgruppe sind daher jene Personen, bei denen eigentlich bereits alle Voraussetzungen gegeben wären.

Ergebnisse

Wer hat an der Erhebung teilgenommen?

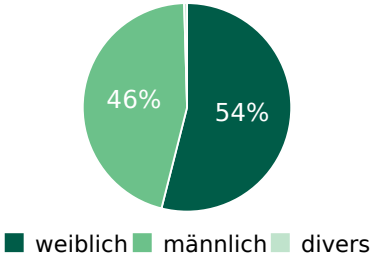
Insgesamt haben **250 Teilnehmer*innen** die Erhebung vollständig abgeschlossen.

Es haben sich Personen **aus allen Ortsteilen** von Feldkirchen an der Donau an der Erhebung beteiligt:



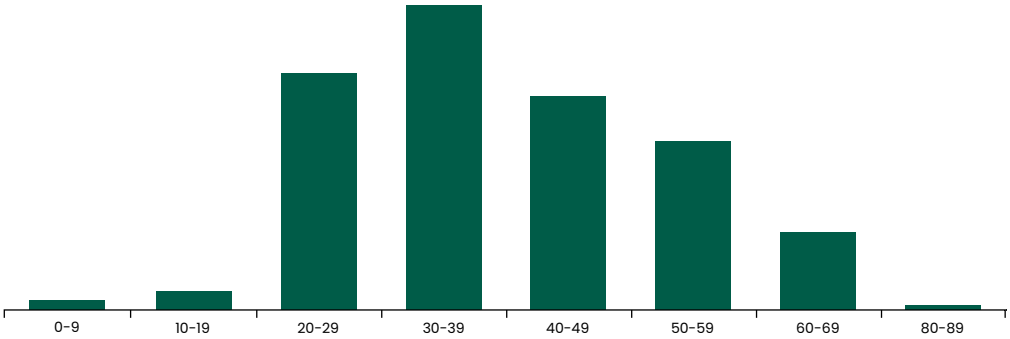
Geschlechtsverteilung der Teilnehmer*innen

(n=150, 60% der Teilnehmer*innen haben dazu eine Angabe gemacht)



Altersverteilung der Teilnehmer*innen

(n=150, 60% der Teilnehmer*innen haben dazu eine Angabe gemacht)



Was ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten?

Aufgrund der bei der Mobilitätswerkstatt angewandten Methodik, die ab Seite 26 ausführlicher beschrieben wird, sind folgende Hinweise zu beachten:

Die Teilnehmer*innen sind nicht repräsentativ für die gesamte Gemeinde

Zu erwarten – und auch gewünscht – war, dass sich an der Erhebung in stärkerem Maße Personen beteiligen, die einer Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens gegenüber aufgeschlossen sind und die bereits heute in überdurchschnittlichem Maß nachhaltige Mobilitätsformen wählen. Die Ergebnisse lassen sich daher nicht eins zu eins auf die Gesamtbevölkerung übertragen

Die Ergebnisse zeigen nur einen Teil der Mobilität der Teilnehmer*innen

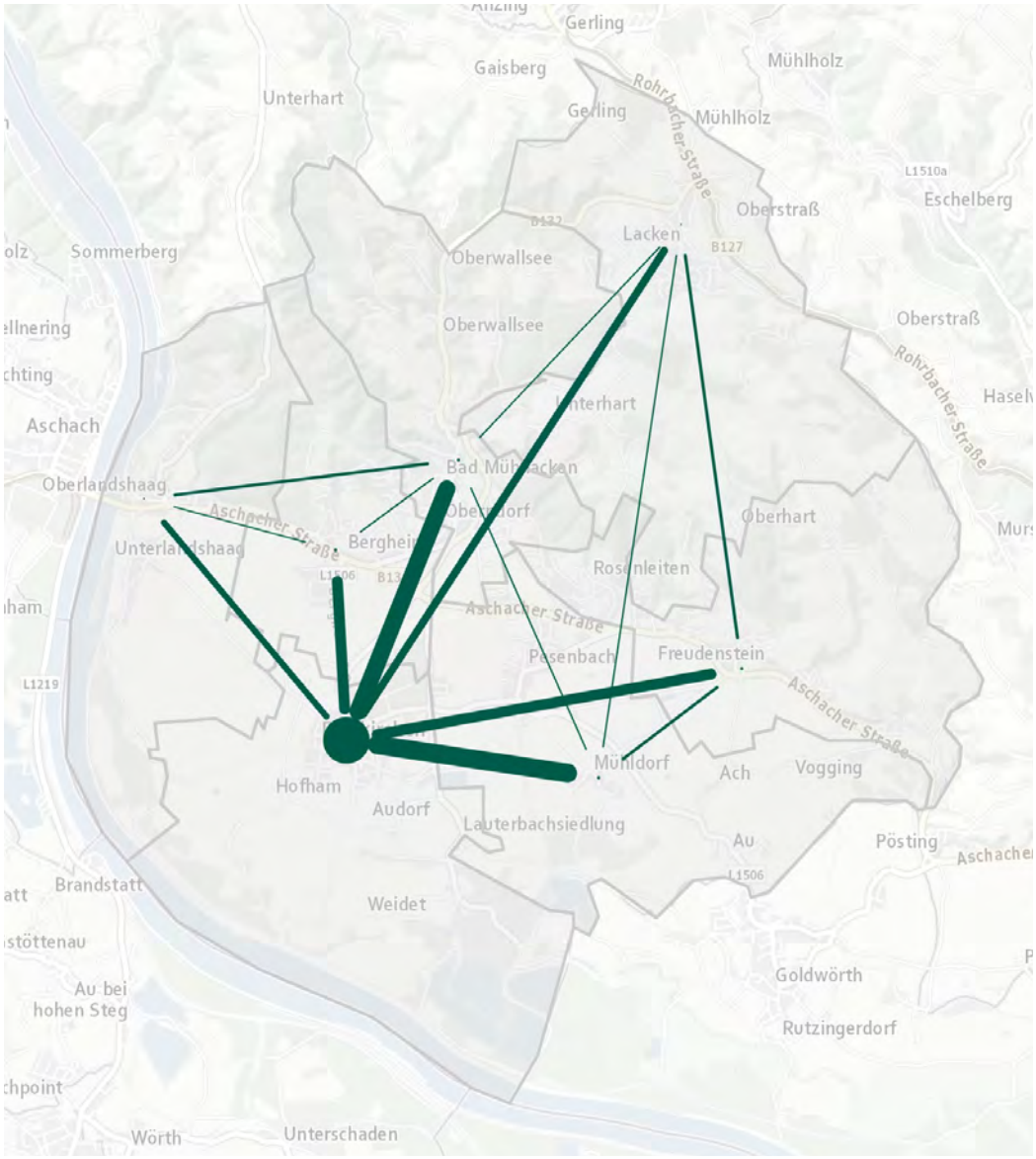
Bei der Mobilitätswerkstatt wurde das Mobilitätsverhalten an einem „typischen Tag" erhoben. Die Ergebnisse bilden daher auch nicht das gesamte Mobilitätsverhalten ab, sondern nur einen sehr wichtigen Teil davon: die Alltagsmobilität. Nicht alltägliche Wege und Zwecke sind in den Ergebnissen stark unterrepräsentiert. Die Ergebnisse lassen sich nicht eins zu eins auf die Gesamtmobilität der Teilnehmer*innen übertragen.

Die Emissionen können nur näherungsweise berechnet werden

Zur Berechnung der Emissionen der unterschiedlichen Verkehrsmittel wurde auf die vom Umweltbundesamt veröffentlichten Emissionsfaktoren zurückgegriffen. Da es sich dabei um Durchschnittswerte handelt, können die berechneten Emissionen naturgemäß nur Näherungswerte sein. In Abhängigkeit vom genutzten Fahrzeug oder vom Besetzungsgrad der öffentlichen Verkehrsmittel, können die tatsächlichen Emissionen in der Realität deutlich abweichen. Die Teilnehmer*innen hatten die (optionale) Möglichkeit, durch Angabe von Verbrauch, Art des Treibstoffs und Jahreskilometerleistung auch die exakten Emissionen für ihr Fahrzeug zu berechnen.

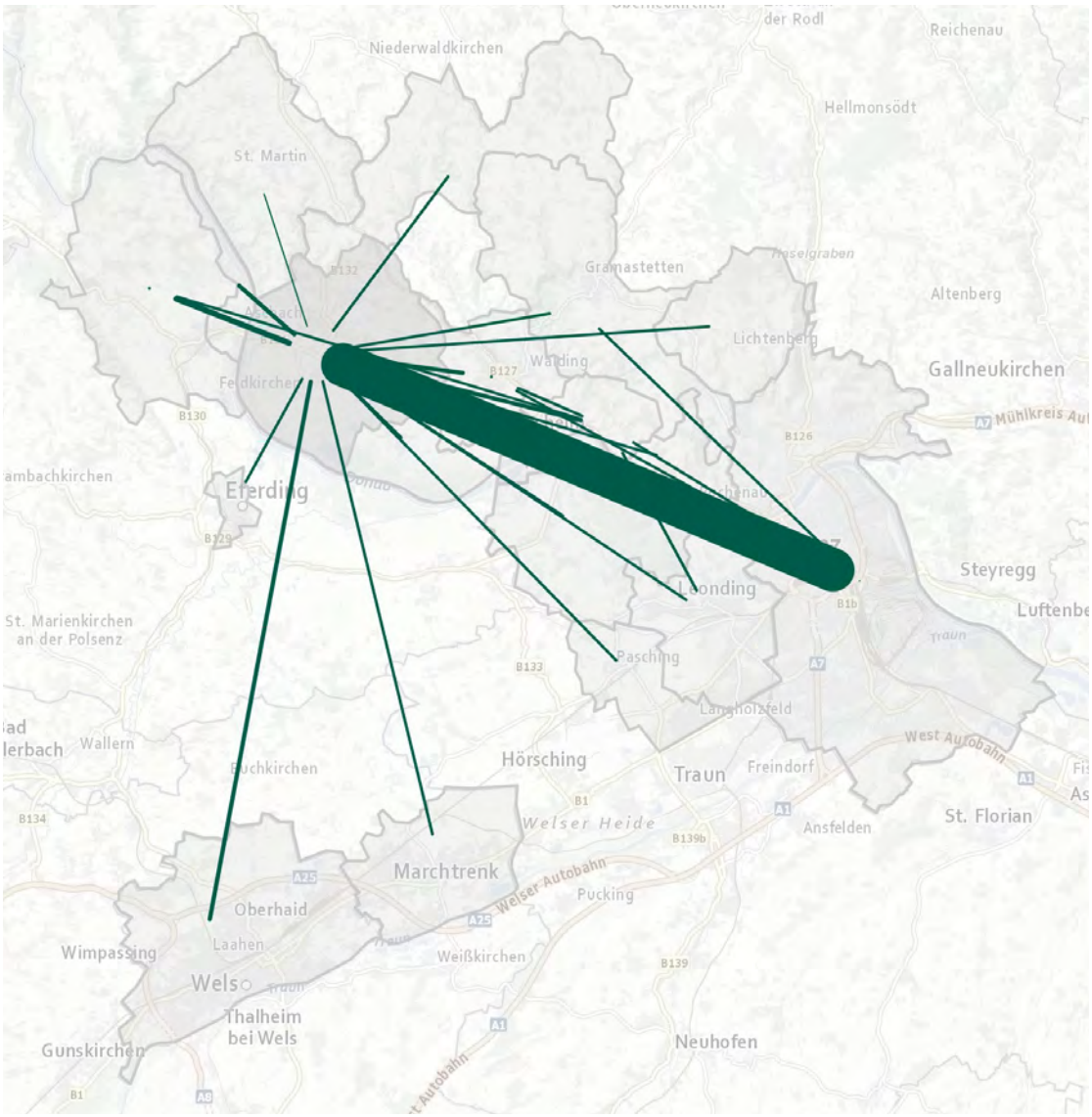
Was lässt sich zusammenfassend über die Mobilität der Teilnehmer*innen sagen?

Knapp 30% der Alltagswege der Teilnehmer*innen finden innerhalb von Feldkirchen an der Donau statt. Die folgende Karte zeigt die Wegebeziehung zwischen den Katastralgemeinden. Es fällt auf, dass es sich bei den meisten Wegen um Wege innerhalb des Hauptorts handelt. Demgegenüber gibt es kaum Alltagswege innerhalb der anderen Katastralgemeinden. Die stärksten Verbindungen bestehen zwischen dem Hauptort und den Katastralgemeinden Mühldorf und Bad Mühllacken.



Häufigkeit der Wegerelationen innerhalb und zwischen den Katastralgemeinden von Feldkirchen an der Donau

Der Blick auf die Alltagswege, bei denen Start und/oder Ziel außerhalb von Feldkirchen an der Donau liegen, zeigt eine starke Dominanz der Relation von/nach Linz. Fast die Hälfte (43%) aller externen Alltagswege finden hier statt. Die weiteren Ziele von stärkerer Bedeutung sind Hartkirchen, Walding, Ottensheim, Aschach an der Donau und Wels.

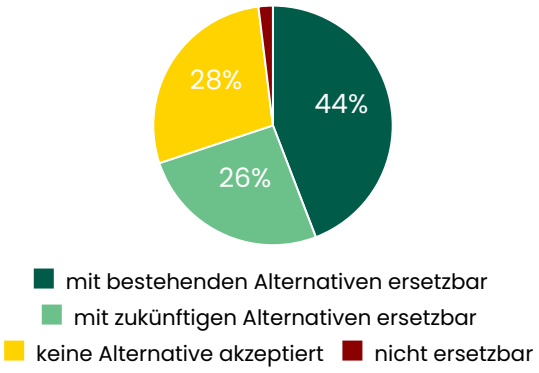


Häufigkeit der Wegerelationen zwischen Feldkirchen an der Donau und anderen Gemeinden

Was haben wir aus der Erhebung gelernt?

Überraschend und erfreulich war die hohe angekündigte Bereitschaft zur Verhaltensänderung: für 70% der heute mit dem Pkw zurückgelegten Wege waren für die Teilnehmer*innen nachhaltigere Alternativen vorstellbar.

Unerwartet hoch war auch die Bereitschaft, nachhaltigere Alternativen zu nutzen, die schon heute zur Verfügung stehen: 44% der Pkw-Wege könnten durch Radfahren, öffentlichen Verkehr, Fußwege und motorisierte Zweiräder ersetzt werden.

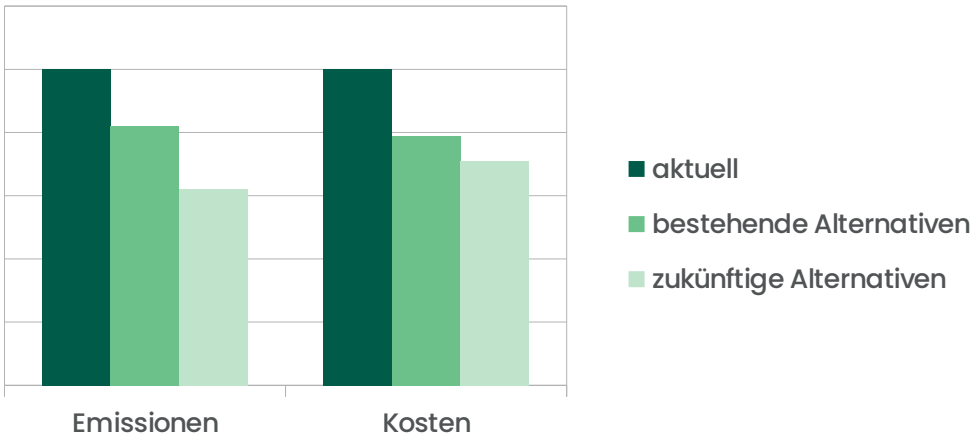


Ersetzbarkeit von aktuell mit dem Pkw zurückgelegten Wegen

Obwohl die Teilnehmer*innen schon jetzt überdurchschnittlich nachhaltig mobil sind, gibt es also großes Potential und hohe Motivation zur Veränderung.

Würden die angekündigten Verlagerungen tatsächlich stattfinden, könnten mit bestehenden Alternativen die **Emissionen** der Teilnehmer*innen um 21%, gemeinsam mit zukünftigen Alternativen sogar um 41% reduziert werden.

Das würde für die Teilnehmer*innen auch signifikante Einsparungen mit sich bringen. Sie könnten ihre **persönlichen Mobilitätskosten** durch Verlagerung auf schon bestehende Alternativen um 21% reduzieren, mit zukünftigen Alternativen sogar um 29%, also fast ein Drittel.

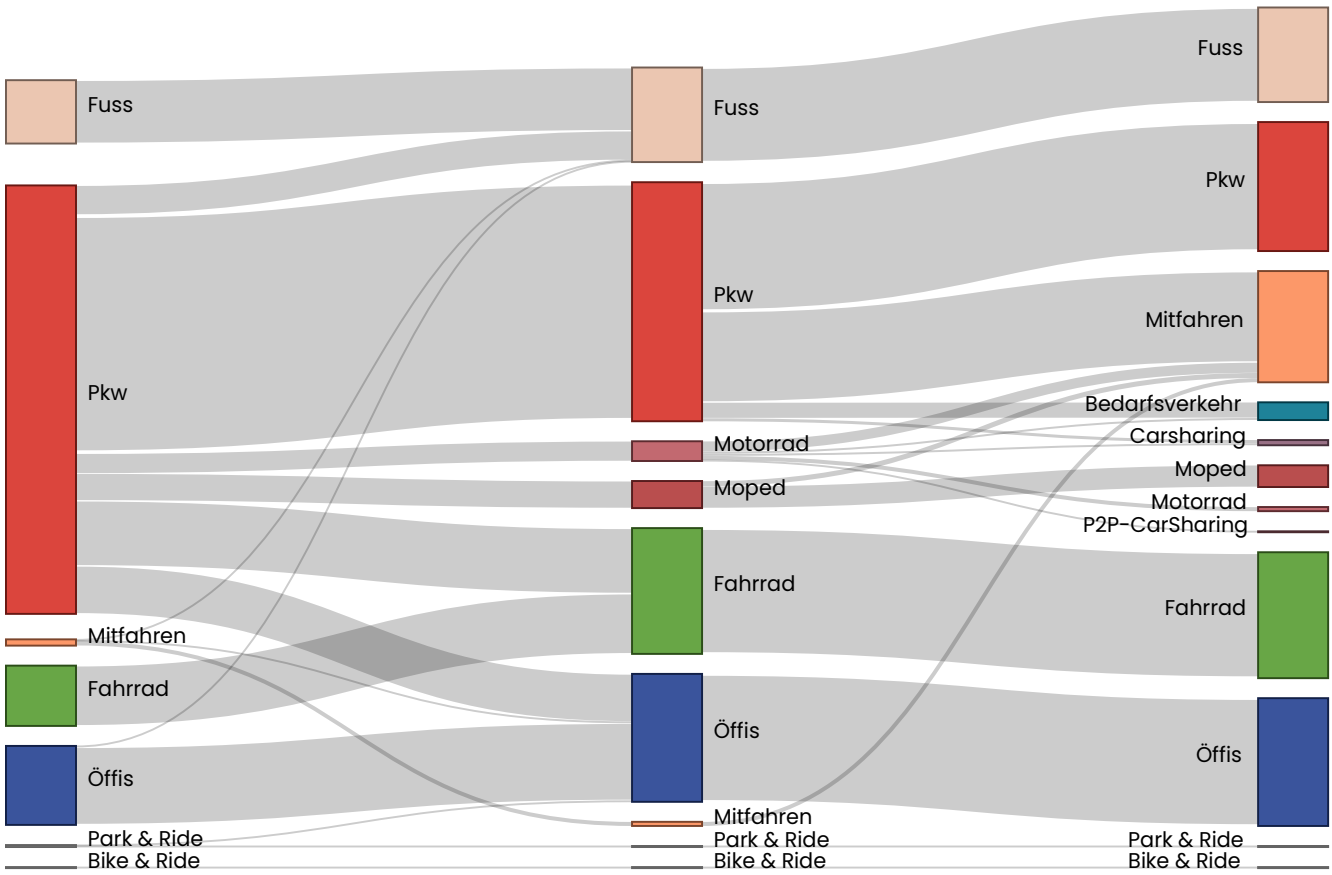


Würden die Teilnehmer*innen ihr Verhalten tatsächlich wie angekündigt ändern, könnten die im Mobilitätsmasterplan genannten Verlagerungsziele daher annähernd erreicht werden.

Von den Teilnehmer*innen bestreiten 29% schon heute ihren Mobilitätsalltag ohne Pkw und weitere 26% könnten es sich schon heute vorstellen. Zusätzliche 21% würden in ihrem Mobilitätsalltag auf den Pkw vollständig verzichten können, wenn alle vorgeschlagenen zukünftigen Alternativen zur Verfügung stünden.

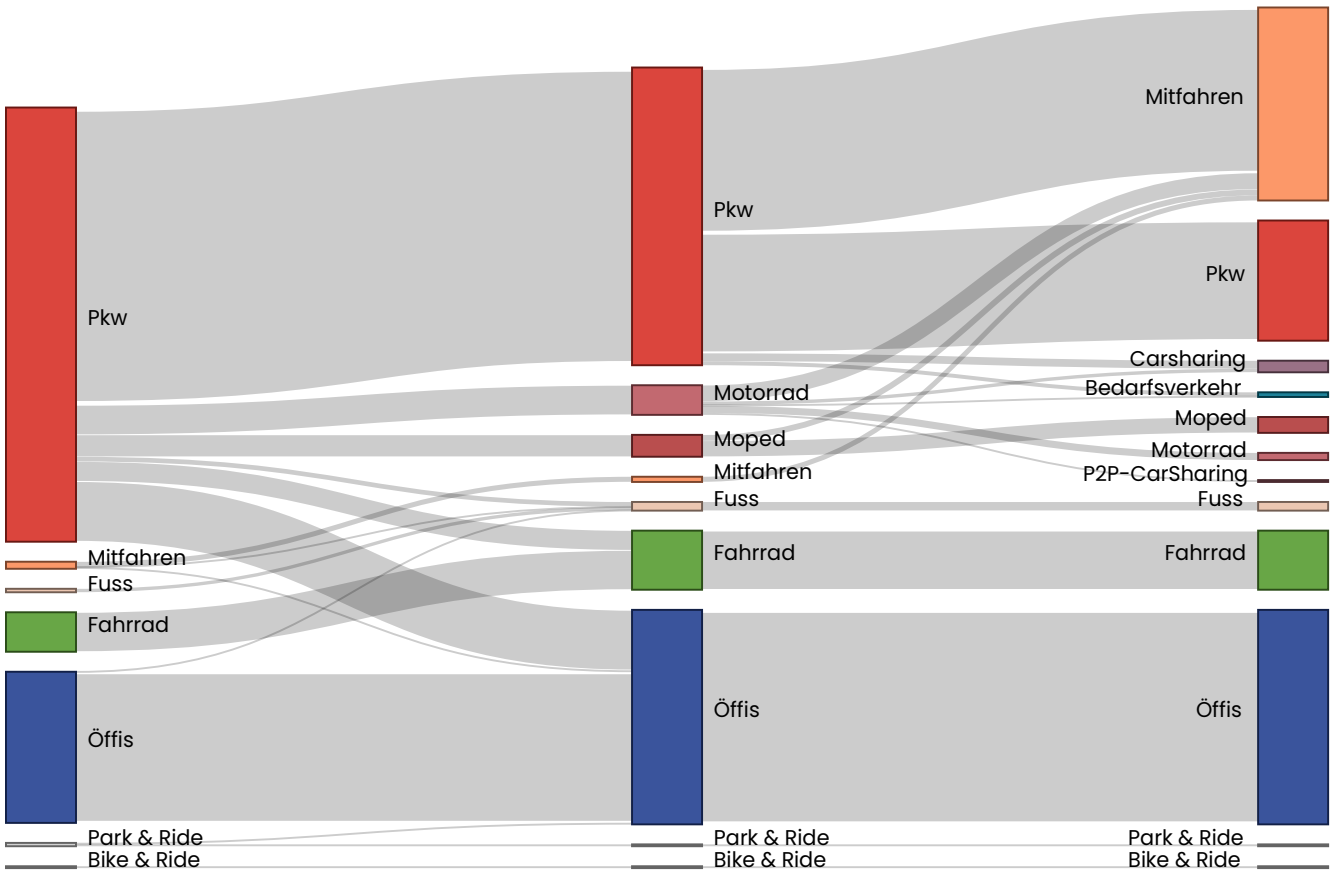
Anteil der Personen, die in ihrem Mobilitätsalltag von der Nutzung eines Pkw abhängig sind

Das folgende Diagramm zeigt, welche Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel für die Teilnehmer*innen vorstellbar sind und wie viele Wege verlagert werden könnten. In der linken Spalte ist die aktuelle Verkehrsmittelwahl dargestellt („Modal Split“). Die mittlere Spalte bildet ab, welche Verlagerung mit schon heute bestehenden Alternativen möglich wäre. In der rechten Spalte ist zu sehen, welche zusätzlichen Verlagerungen durch neue Angebote, die in Zukunft zur Verfügung stehen könnten, vorstellbar sind.



für die Teilnehmer*innen vorstellbare Verlagerungen (in Wegen) mit bestehenden und zukünftigen Alternativen

Die Betrachtung der Zahl der Wege gibt aber nur schlecht Auskunft über die Emissionseinsparungen, die durch eine Verlagerung erzielt werden können. So sind die Pkw-Wege, bei denen es für Teilnehmer*innen vorstellbar war, sie durch einen Fußweg zu ersetzen, im Durchschnitt viel kürzer als Pkw-Wege, bei denen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vorstellbar ist. Deshalb wird hier das gleiche Diagramm noch einmal dargestellt, wobei als Bezugsgröße die Personenkilometer gewählt werden, die aktuell mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden:

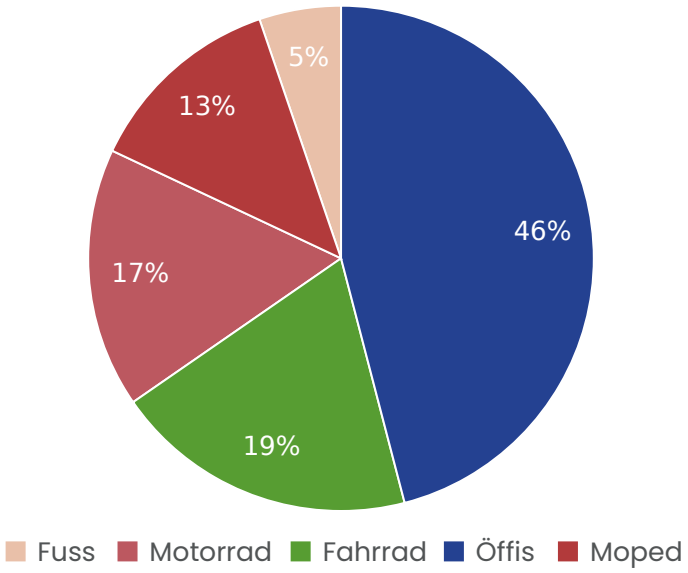


für die Teilnehmer*innen vorstellbare Verlagerungen (in Personenkilometern) mit bestehenden und zukünftigen Alternativen

Was kann über bestehende Alternativen gesagt werden?

Fast die Hälfte der Emissionseinsparungen, die durch eine Verlagerung auf für die Teilnehmenden akzeptable Alternativen erreicht werden könnte, kommt durch Alternativen zustande, die eigentlich schon jetzt zur Verfügung stünden. Bei Wegen, für die bestehende Alternativen vorstellbar waren, besteht das Defizit also nicht auf Seiten des Angebots. Vielmehr fehlt es entweder an **Information** oder an der **Motivation**.

Die potentiellen Emissionseinsparungen verteilen sich dabei folgendermaßen auf die alternativen Verkehrsmittel:



Anteil der bestehenden alternativen Verkehrsmittel an der potentiellen Emissionseinsparung durch Verlagerung

Hier fällt auf, dass die zu erzielende Emissionseinsparung natürlich stark von der zurückgelegten Strecke abhängt. Da beispielsweise ein Weg mit den Öffis in der Regel sehr viel länger ist als ein Fußweg, kann dabei auch eine größere Menge CO_2 eingespart werden.

Das größte Potential für Maßnahmen im Bereich Information und Bewusstseinsbildung liegt demnach bei den bestehenden Alternativen eindeutig beim öffentlichen Verkehr, gefolgt vom Radfahren.

Die Erhebung stellte selbst bereits eine Bewusstseinsbildungs- und Informations-Maßnahme dar. Einige der betroffenen Teilnehmer*innen haben möglicherweise durch das Mitmachen bei der Erhebung bereits die Informationen oder den Anstoß erhalten, die ihnen noch gefehlt haben, um ihr Verhalten zu ändern.

Natürlich könnten auch bestehende Angeboten noch verbessert und ausgebaut werden. Aus den Gründen, mit denen vorgeschlagene Alternativen abgelehnt wurden, lassen sich teilweise Rückschlüsse darauf ziehen, welche Wirkung durch einen solchen Angebotsausbau zu erzielen wäre. Diese Gründe werden in der Detail-Auswertung zu den einzelnen Verkehrsmitteln weiter hinten dargestellt.

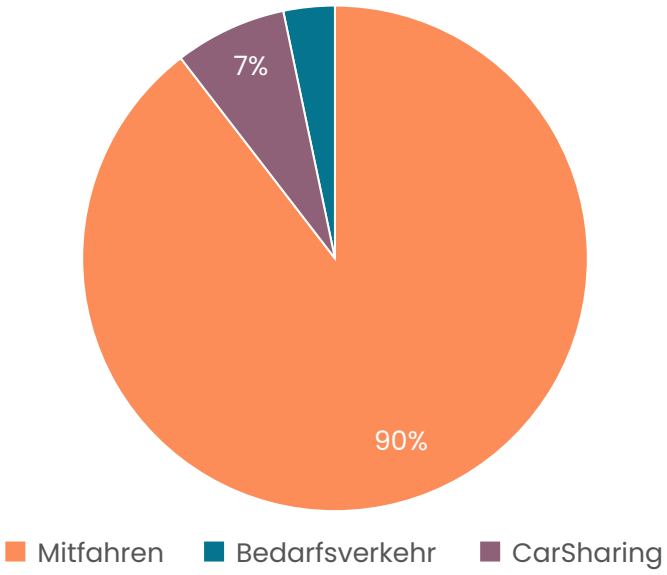
Hier lohnt wiederum ein genauer Blick auf den öffentlichen Verkehr, wo in 83% der Fälle die vorgeschlagene Öffi-Alternative für die Teilnehmer*innen nicht vorstellbar war.

Eine Attraktivierung bestehender Angebote (z.B. Ausbau der Fuß- und Radweginfrastruktur oder des ÖV-Angebots) vergrößert nicht nur die Zielgruppe für eine Verhaltensänderung, sondern erhöht auch die Motivation derjenigen, die das Angebot prinzipiell auch schon heute nutzen könnten.

Alternative	vorgeschlagen	akzeptiert	Emissionsreduktion durch Verlagerung
Öffis	279x	48x (17%)	9,7%
Fahrrad	151x	64x (42%)	4,1%
Motorrad	114x	19x (17%)	3,5%
Moped	91x	26x (29%)	2,7%
Fuss	90x	29x (32%)	1,1%

Was kann über zukünftige Alternativen gesagt werden?

Die Emissionseinsparung (in der Alltagsmobilität) durch Verlagerung, die zukünftig zur Verfügung stehen könnten, entstehen fast ausschließlich durch die hohe angekündigte Bereitschaft zum Mitfahren – hier gibt es außerordentlich hohes Potential (das aber nicht so leicht zu realisieren ist):



Anteil möglicher zukünftiger alternativer Verkehrsmittel an der potentiellen Emissionseinsparung durch Verlagerung

Da nur die Alltagsmobilität erhoben wurde, spiegelt sich der tatsächliche Bedarf für Lösungen wie Bedarfsverkehr oder Carsharing, die insbesondere für Nicht-Routine-Wege genutzt werden, in den Ergebnissen der Erhebung nicht adäquat wider.

Bedarfsverkehr und Carsharing leisten vor allem einen indirekten Beitrag zur Emissionsreduktion, weil sie sich für bestimmte (nicht-alltägliche) Mobilitätsbedürfnisse eignen, die mit anderen Alternativen nicht oder nicht so gut erfüllt werden können. Sie schließen damit wichtige Lücken und machen so für viele die Unabhängigkeit vom (Zweit-)Fahrzeug erst möglich.

Mitfahren

Da es nur einige wenige wichtige Relationen gibt und Pendler*innen ähnliche Arbeitszeiten haben, ergibt sich eine hohe Wahrscheinlichkeit für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Von den Teilnehmer*innen wurde für 102 Wege Mitfahren als Alternative akzeptiert. Für zwei Drittel dieser Wege lässt sich mindestens eine passende Mitfahrgelegenheit finden, wenn als Kriterien angelegt werden, dass der Umweg für den/die Fahrer*in maximal 10 Minuten und die Abweichung vom gewünschten Fahrtzeitpunkt für den/die Mitfahrer*in maximal 15 Minuten betragen soll.

Bedarfsverkehr („Mikro-ÖV“)

Bedarfsverkehr spielt vor allem eine Rolle für die Verbindung der Ortsteile, als Zubringer für den öffentlichen Verkehr für Personen, die zu weit entfernt von einer Haltestelle wohnen und als Schlechtwetteralternative für Wege, die normalerweise mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Carsharing

Carsharing eignet sich vor allem dafür, nicht alltägliche Ziele (wie beispielsweise Ausflugsziele) zu erreichen, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut angebunden sind.

Es gibt sehr hohe Akzeptanzraten sowohl für Mitfahren als auch für Bedarfsverkehr. Wurde eine der beiden Alternativen vorgeschlagen, war dies in jeweils zwei Drittel der Fälle für die betroffenen Personen vorstellbar:

Alternative	vorgeschlagen	akzeptiert	Emissionsreduktion durch Verlagerung
Mitfahren	161x	102x (63%)	18,4%
Carsharing	33x	5x (15%)	1,5%
Bedarfsverkehr	26x	17x (65%)	0,7%

Weiter hinten im Bericht findet sich eine Detailauswertung zu jeder einzelnen Alternative.

Was kann aus der Erhebung bezüglich der primären Zielgruppen für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens gelernt werden?

Zur Erinnerung: als primäre Zielgruppen werden jene Personen identifiziert, denen für die Änderung ihres Mobilitätsverhaltens keine oder nur eine der drei Voraussetzungen (Angebot, Wissen, Motivation) noch fehlt (siehe auch Seite 8):

alle Voraussetzungen (Angebot, Motivation und Wissen) vorhanden

Für 44% der Pkw-Wege war es für Teilnehmer*innen vorstellbar, diese durch bereits bestehende Alternativen zu ersetzen. Diese Vorstellbarkeit impliziert, dass eigentlich alle Voraussetzungen für eine Veränderung bereits gegeben sind. In manchen Fällen wurde eine der Voraussetzungen möglicherweise erst durch die Teilnahme an der Erhebung geschaffen, weil z.B. das Wissen über eine passende Öffi-Verbindung noch nicht vorhanden war oder durch das Feedback der Erhebungs-App ein Bewusstseinsbildungsprozess angestoßen wurde.

Das Ergebnis macht deutlich, dass das Potential der bereits bestehenden alternativen Mobilitätsangebote bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Dieses Potential kann möglicherweise durch intensive Öffentlichkeitsarbeit realisiert werden, die darauf ausgerichtet ist, die Personen aus dieser Zielgruppe kontinuierlich an die Alternativen zu erinnern, sie zu ermutigen und zu motivieren und sie so bei der Verhaltensänderung zu unterstützen.

fehlendes Angebot (Motivation und Wissen vorhanden)

Zu dieser Gruppe gehören alle, die sich zukünftige Alternativen vorstellen können. Für 26% der Pkw-Wege war dies der Fall. Außerdem müssen noch jene Fälle dazu gerechnet werden, die bestehende oder zukünftige Alternativen nur deshalb abgelehnt haben, weil sie nicht zumutbar waren. Das betrifft vor allem den öffentlichen Verkehr, wo eine Verbesserung des Angebots mutmaßlich zu deutlich höheren Akzeptanzraten führen würde. Auch beim Radfahren könnte ein Ausbau der Infrastruktur dazu führen, dass manche Wege dann vorstellbar werden. Die Angebotsseite wird in den Kapiteln zu den einzelnen Verkehrsmitteln weiter hinten noch detaillierter in den Blick genommen. Anzumerken ist, dass eine Verbesserung des Angebots auch die Motivation zur Nutzung dieses Angebots erhöht.

fehlendes Wissen (Angebot und Motivation vorhanden)

Diese Zielgruppe kann nur schwer quantifiziert werden, ist aber vermutlich die kleinste der hier betrachteten Gruppen. Ihre Vertreter*innen finden sich einerseits unter denjenigen Teilnehmer*innen, die sich schon bestehende Alternativen vorstellen können. In diesen Fällen wurde das fehlende Wissen durch die Erhebungs-App bereits vermittelt. Außerdem gehören zu dieser Gruppe manche von denjenigen, die sich bestehende Alternativen nicht vorstellen können, obwohl die Alternative prinzipiell zumutbar erscheint und die Person motiviert ist, ihr Verhalten zu ändern. Das fehlende Wissen kann dann beispielsweise darin bestehen, dass die Person keine Praxis in der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat (und mit dem Verstehen von Fahrplänen oder dem Ticketkauf überfordert ist), dass sie nicht Radfahren kann, keinen Motorradführerschein oder keine Fahrpraxis mit dem Moped hat.

fehlende Motivation (Angebot und Wissen vorhanden)

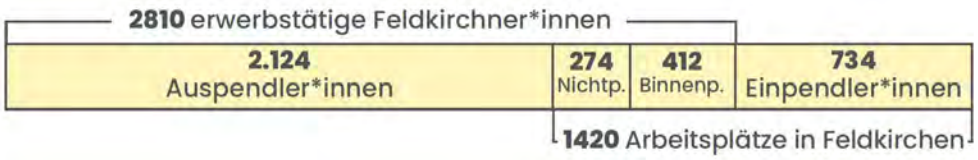
Auch zu dieser Gruppe gehören Personen, die sich schon bestehende Alternativen vorstellen können – und bei denen die Teilnahme an der Erhebung einen Bewusstseinsbildungsprozess angestoßen hat – sowie Personen, für die bestehende Alternativen nicht vorstellbar waren, obwohl sie zumutbar erscheinen und die Person über das nötige Wissen verfügen würde, um sie zu nutzen.

Auch für diese Gruppe ist eine Quantifizierung schwierig, die Bedeutung von Maßnahmen zur Erhöhung der Motivation wird jedenfalls außerordentlich hoch eingeschätzt. Eine hohe Motivation kann auch kleinere Mängel der alternativen Angebote ausgleichen.

Hier sollte auch nicht darauf vergessen werden, dass die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs eine starke Auswirkung auf die Motivation zur Nutzung von Alternativen hat. Auf infrastrukturelle Maßnahmen, die die Bequemlichkeit der Nutzung eines Privatfahrzeugs noch weiter erhöhen, sollte daher möglichst verzichtet werden, der aktiven Mobilität und alternativen Angeboten bei zukünftigen Planungen stets der Vorrang eingeräumt werden.

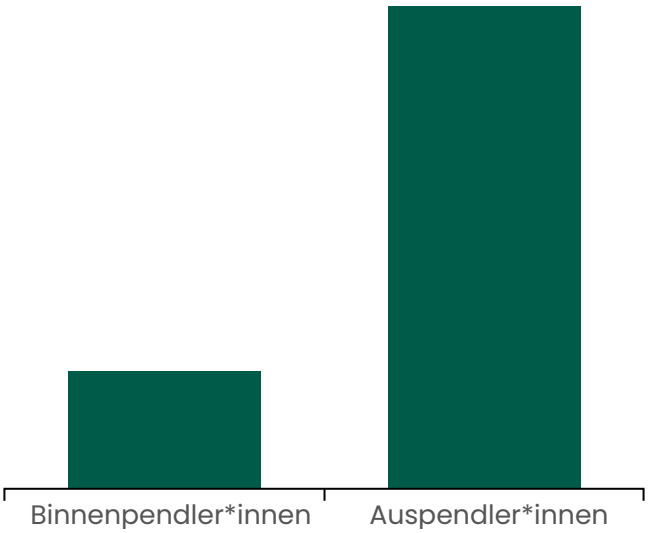
Was kann über das Potential zur Vermeidung von Wegen und damit zusammenhängende Maßnahmen gesagt werden?

Nur ein Viertel der erwerbstätigen Feldkirchner*innen arbeitet auch im Ort, der Großteil pendelt zur Arbeit in andere Gemeinden. Gleichzeitig werden die in Feldkirchen verfügbaren Arbeitsplätze zu weniger als der Hälfte von Personen besetzt, die auch in Feldkirchen wohnen:



Pendler*innen-Mobilität in Feldkirchen an der Donau

Eine Reduktion der Pendler*innen-Mobilität hat erhebliches Potential, Emissionen einzusparen. Das folgende Diagramm vergleicht die durchschnittlichen Emissionen jener 32 Teilnehmer*innen, die Binnenpendler*innen sind, mit den 155 Auspendler*innen.[1]



Vergleich der Emissionen unterschiedlicher Typen von Pendler*innen

Unter den Teilnehmer*innen betragen die durchschnittlichen (Alltags-)Mobilitätsemissionen einer Person, die in Feldkirchen wohnt und arbeitet, also weniger als ein Viertel der Emissionen, die von Auspendler*innen verursacht werden.

1 Als Binnenpendler*in wurden dabei jene Personen identifiziert, die einen oder mehrere Wege mit dem Zweck „zur Arbeit" haben, die alle in Feldkirchen enden. Auspendler*innen sind hier Personen, die einen oder mehrere Wege des Zwecks „zur Arbeit" haben, deren Ziel außerhalb der Gemeinde liegt.

Was kann über das Potential zur Verbesserung, d.h. die Förderung der Elektrifizierung gesagt werden?

Die Strategie der Verbesserung war nicht explizit Teil der Mobilitätswerkstatt, aus den Ergebnissen lassen sich dazu nur begrenzt Schlüsse ziehen. Klar ist, dass alle Pkw-Wege, die nicht vermieden oder auf nachhaltigere Alternativen verlagert werden können, zukünftig mit elektrischem Antrieb zurückgelegt werden sollten.

Der Mobilitätsmasterplan beschreibt daher als Ziel bzw. Notwendigkeit die vollständige Elektrifizierung des Pkw-Bestands bis 2040. Je schneller dies geschieht, umso besser. Gemeinden können durch verschiedene Maßnahmen dazu beitragen, diese Entwicklung zu beschleunigen, z.B. durch Vorschriften bezüglich der Ladeinfrastruktur bei größeren Wohnbauten oder die Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Methodik der Erhebung

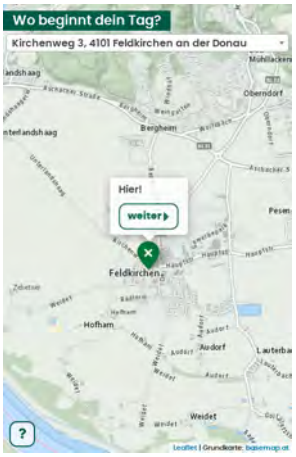
Wie die Daten der Erhebung entstanden sind:

Die Erhebung wurde mit Hilfe einer Web-App durchgeführt, die sowohl am Smartphone als auch am Desktop-PC ohne Installation genutzt werden kann. Über einen QR-Code oder über den Link feldkirchen-mobil.at wurden die Teilnehmenden direkt auf eine Internetseite weitergeleitet, wo allgemeine Informationen und Veranstaltungen zur Mobilitätswerkstatt Feldkirchen a.d.D. veröffentlicht wurden. Hier konnte die Teilnahme an der Erhebung gestartet werden. Im folgenden wird dargestellt, wie die Daten in der App abgefragt werden.

Wie läuft die Erhebung mit der App ab?

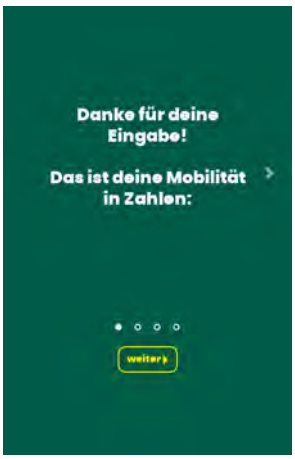
1: Wegeeingabe

Die Teilnehmenden werden aufgefordert, ihre Wege an einem typischen Tag einzugeben.
Sie entscheiden selber, welche und wie viele Wege sie hier eingeben.



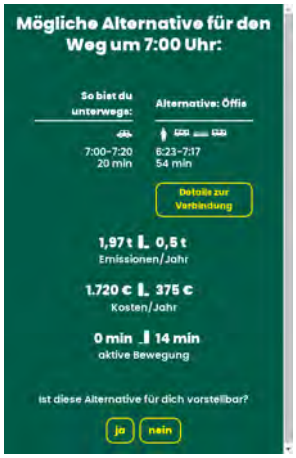
2: Feedback zu Emissionen, Kosten und der Gesundheit

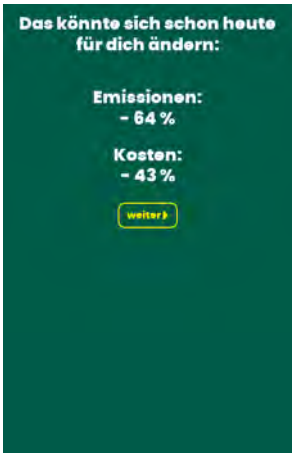
Die Teilnehmenden erhalten ein Feedback zu ihrem persönlichem Emissionsverbrauch und ihren anfallenden Kosten. Auch gesundheitliche Aspekte werden berücksichtigt, indem berechnet wird, wie viele Minuten aktiver Bewegung mit dem aktuellen Mobilitätsverhalten verbunden sind.



3: Auswahl von bestehenden Alternativen

Den Teilnehmenden werden Alternativen für Wege vorgeschlagen, die Emissionen verursachen. Dabei werden zuerst die emissionsärmsten Möglichkeiten, wie Fuß- und Radwege vorgeschlagen, gleichzeitig werden die Alternativen nur bis zu einer bestimmten Wegelänge vorgeschlagen. Diese beträgt bei Fußwegen 4km, bei Radwegen 10km, bei Wegen mit dem Moped 20km und bei Wegen mit dem Motorrad 30km. Wird eine Alternative für einen Weg akzeptiert, so wird abgefragt, was die Person unterstützen würde, diese bereits existierende Alternative auch wirklich zu nutzen. Für diesen Weg werden keine weiteren Alternativen vorgeschlagen. Wird eine Alternative abgelehnt, wird nach dem Grund für die Ablehnung gefragt.





4: Auswahl von zukünftigen Alternativen

Zuletzt werden Alternativen vorgeschlagen, die derzeit noch nicht existieren, jedoch in Zukunft zur Verfügung stehen könnten und es wird gefragt, ob diese vorstellbar wären.

5: Feedback zu allen Eingaben

Nach Berücksichtigung der angenommenen Alternativen gibt die App erneut Feedback zu Emissionen, Kosten und Gesundheit. Die Teilnehmenden können dadurch die Werte der drei unterschiedlichen Szenarien (Ist-Zustand / mit bestehenden Alternativen / mit zukünftigen Alternativen) vergleichen.

Teilnehmende bekommen so einen individuellen Einblick in das eigene Mobilitätsverhalten und welche Konsequenzen dies für den CO_2-Ausstoß sowie die persönlichen Mobilitätskosten und die eigene Gesundheit hat. Dabei sammelt die App nicht nur Daten darüber, welche Alternativen besonders gefragt sind, sondern hat zugleich bewusstseinsbildenden Einfluss und kann dadurch informierende und motivierende Wirkung haben.

Details zu alternativen Verkehrs-mitteln

Wie weiter vorne ausgeführt, liegt der Schwerpunkt der Datenerhebung der Mobilitätswerkstatt auf den Potentialen für Verlagerungen vom Pkw auf nachhaltigere Mobilitätsformen. Auf den folgenden Seiten wird daher ein genauerer Blick auf diese alternativen Verkehrsmittel geworfen. Manche dieser Alternativen – zu Fuß gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr und motorisierte Zweiräder – stehen schon heute zur Verfügung. Andere – Mitfahren, Bedarfsverkehr und Carsharing – könnte es zukünftig geben.

ÖPNV

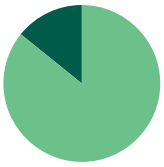
Öffentlicher Personennahverkehr

Warum mit dem ÖPNV fahren:

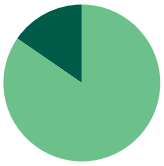
Der Bus von Feldkirchen a.d.D. fährt an Werktagen zwischen 5 und 20 Uhr mindestens stündlich – meist in noch geringeren Abständen – nach Linz und zurück. Ein Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel wirkt sich nicht nur positiv auf die Umwelt, sondern auch auf die Geldbörse aus. Mit dem Klimaticket kostet eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr in Oberösterreich nur 365 €.

aktuelle Situation

So bewegen sich die Teilnehmer*innen aktuell mit dem ÖPNV:



14% aller Wege werden mit dem ÖPNV zurückgelegt

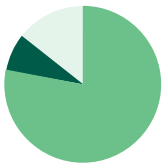


15% aller Personenkilometer werden mit dem ÖPNV zurückgelegt

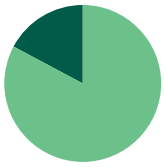
20 km ist ein Weg mit dem ÖPNV im Durchschnitt lang

7 % der Emissionen werden durch Wege mit dem ÖPNV verursacht

ÖPNV als vorstellbare Alternative



+8% weitere Wege können durch Wege mit dem ÖPNV ersetzt werden

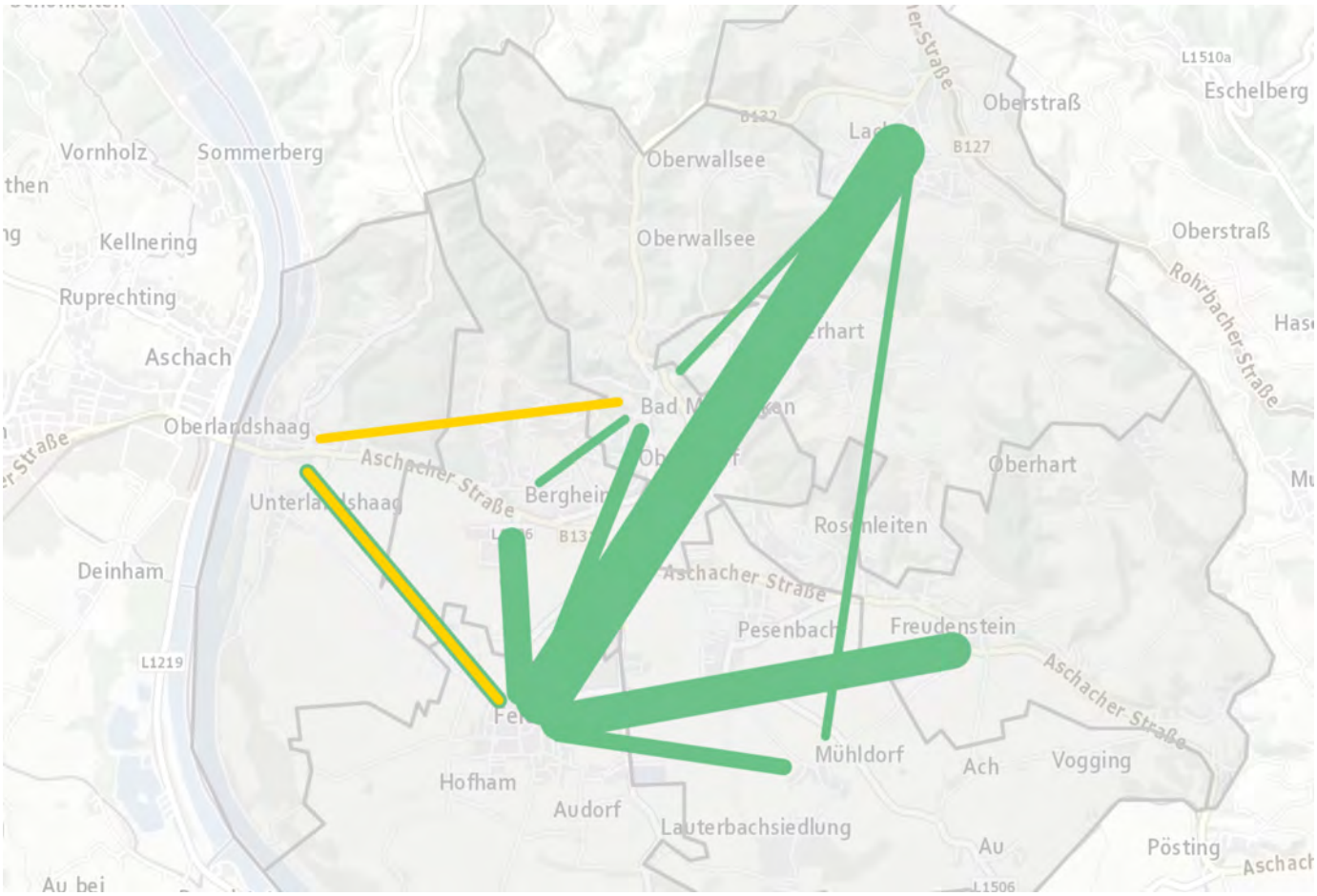


für **17%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

19 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges mit dem ÖPNV

10% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

Wege mit dem ÖPNV innerhalb von Feldkirchen a.d.D



Für Binnenwege wird der öffentliche Verkehr von den Teilnehmer*innen in der Alltagsmobilität bisher gar nicht genutzt. In einigen Fällen konnte eine öffentliche Alternative vorgeschlagen werden. Diese ist nur entlang der Buslinie von Aschach nach Linz für einzelne Teilnehmer*innen vorstellbar.

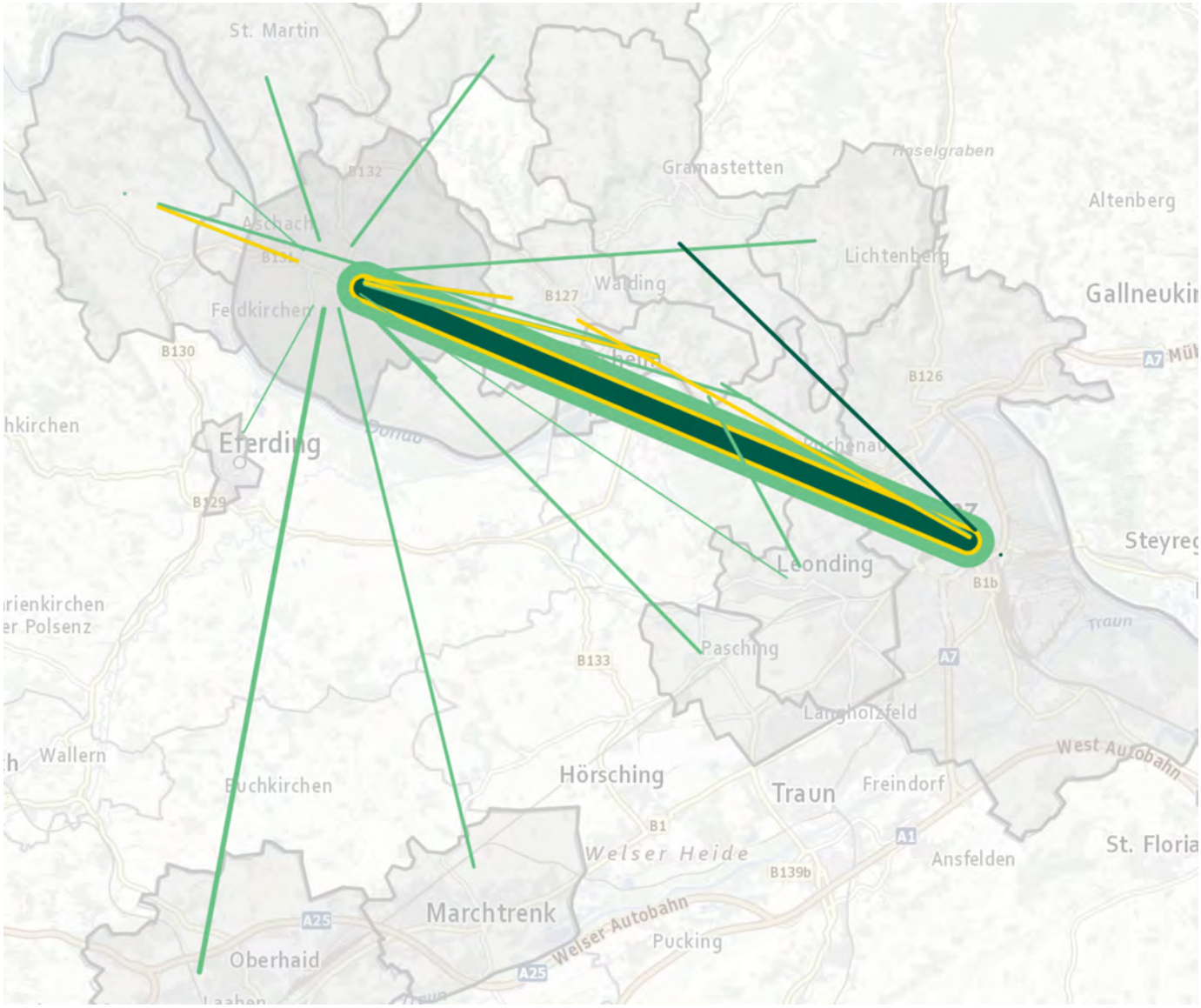
diese Wege werden **aktuell** mit dem ÖPNV zurückgelegt

für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit dem ÖPNV zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit dem ÖPNV zurückzulegen

Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Wege mit dem ÖPNV von und nach Feldkirchen a.d.D



Der öffentliche Verkehr spielt aktuell nur als Verbindung nach Linz eine Rolle, dort liegt, trotz aktuell sehr geringer Akzeptanzrate, wegen der hohen Zahl an Wegen auch das größte Potential. Veränderungsbereitschaft gibt es auch für Wege in die Nachbargemeinden, die entlang der Buslinie von Aschach nach Linz liegen.

diese Wege werden **aktuell** mit dem ÖPNV zurückgelegt

für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit dem ÖPNV zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit dem ÖPNV zurückzulegen

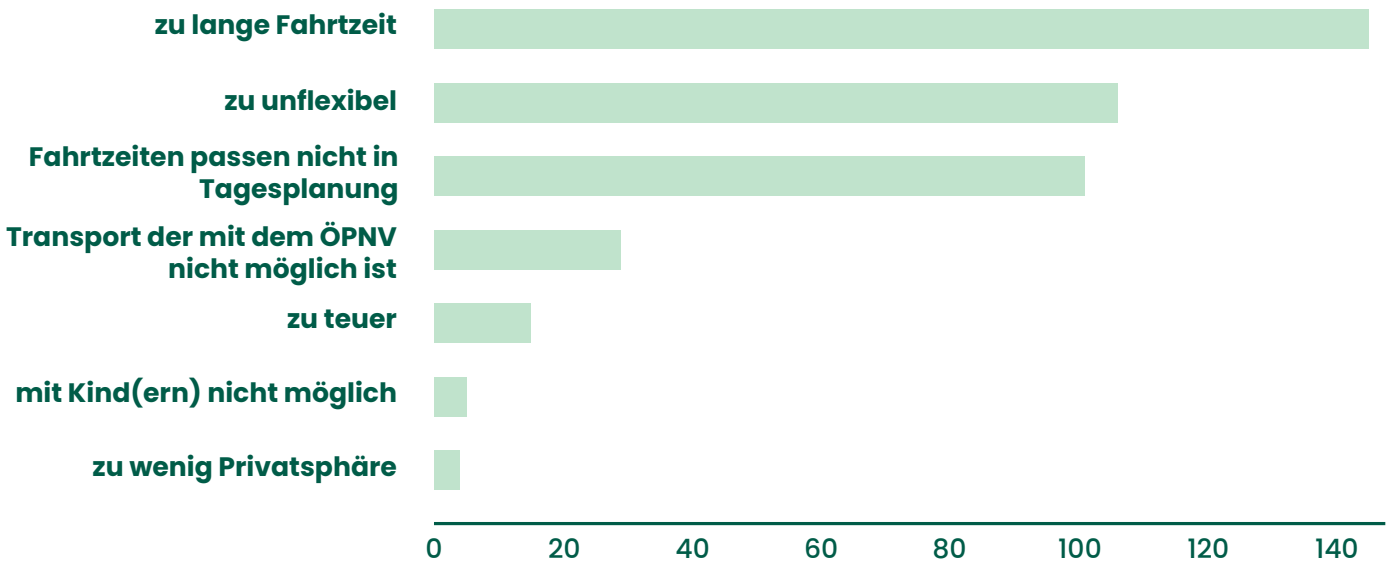
Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende konkreten Wünsche wurden geäußert, die Teilnehmer*innen dabei helfen würden, tatsächlich auf den ÖPNV umzusteigen (Auswahl, direkt zitiert):

- Passendere Abfahrtszeiten
- Mitfahrgelegenheit morgens
- Heimreise von Linz nach 21:30Uhr in akzeptabler Zeit
- Kombiticket Bus+ Zug + Stadtverkehr
- Bessere Busverbindung, kürzere Fahrtdauer
- Klimaticket für OÖ inklusive Kernzone Linz
- Geschäft im Ort, für Einkäufe muss ich sonst extra wieder fahren [Person lebt in Lacken, Anm.]
- Kürzere Fahrzeit
- Kürzere Intervalle

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf den ÖPNV für sie nicht vorstellbar ist:



Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

- bessere Busverbindung nach Eferding
- bessere Busverbindung samstags vom Linzer Hbf nach Feldkirchen
- bessere Busverbindung von Lacken nach Aschach
- Zuschuss zum Linzer Stadtticket
- Zuschuss zum Klimaticket (4 mal erwähnt)
- kürzere Fahrtzeit von Linz nach Feldkirchen a.d.D. (2 mal erwähnt)
- Möglichkeit zur einfachen und verständlichen Abfrage von Verbindungen
- kürzere Intervalle von Linz nach Feldkirchen a.d.D.
- Haltestelle Freudenstein mit Zubringermöglichkeit zur Haltestelle Goldwörth ausstatten (Fahrräder, Scooter,..)

Input aus der Vision Feldkirchen:

- öffentliche Verbindung d. Ortsteile z.B. Laufen [Lacken?, Anm.]-Feldkirchen (1 Bus/h)

Handlungsempfehlungen

Auf das Angebot im öffentlichen Verkehr hat die Gemeinde nur begrenzt Einfluss, die Handlungsmöglichkeiten liegen im Bereich der Attraktivität der Haltestellen und deren Zugänglichkeit sowie im Bereich der Information. Empfohlen wird eine systematische Untersuchung der Haltestellen im Gemeindegebiet, die deren aktuelle Ausstattung und Mängel bzw. Verbesserungsmöglichkeiten dokumentiert. Ein Standard für die Ausstattung von Haltestellen sollte festgelegt und ein Umsetzungsplan für die identifizierten Verbesserungen erstellt werden. Viele Feldkirchner*innen wohnen außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit einer Haltestelle. Eine bequeme und sichere Zugänglichkeit der Haltestellen mit dem Fahrrad, E-Bike oder E-Scooter und entsprechende Abstellmöglichkeiten haben daher hohes Potential, die Zielgruppe des öffentlichen Verkehrs zu vergrößern.

Vor allem auf der Relation in Richtung Linz steht ein vernünftiges Angebot zur Verfügung – mit dem Klimaticket nun auch zu einem unschlagbar günstigen Preis. Dies sollte immer wieder kommuniziert werden. Eine entscheidende Wirkung geht auch von vorbildhaftem Verhalten von Gemeindemandatar*innen und -mitarbeiter*innen aus. Durch Erfahrungen mit der regelmäßigen Nutzung des öffentlichen Verkehrs verbessert sich auch das Verständnis für die Schwachstellen und nötige Verbesserungen bei der Gestaltung und Kommunikation des ÖV-Angebots.

Radfahren

Warum mit dem Rad fahren:

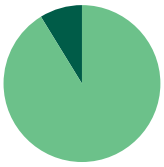
Mit dem Rad lassen sich kurze und mittlere Distanzen ganz einfach und klimaschonend zurücklegen. Durch das Zurücklegen von Arbeits- und Alltagswegen mit dem Rad kann man den Sport direkt in den Tagesablauf integrieren und spart nebenbei noch Geld für ein Auto oder den Treibstoff. Der Radweg nach Linz, ebenso wie der nach Aschach und Eferding ist bereits gut ausgebaut. Auch kürzere Distanzen, wie der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle lohnen sich als Radfahrt – dort gibt es vielerorts bereits neue Abstellanlagen für Fahrräder.

Sonstiger Nutzen:

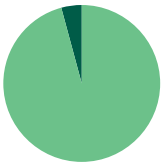
Fahrradwege sind häufig kurze und mittlere Wege. Diese haben kein großes Potential bei der direkten Einsparung von Emissionen. Fahrradwege können aber den Umstieg auf die Öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern, indem Haltestellen angefahren werden können. Für den Beitrag zur täglichen Gesundheit ist es auch besonders hilfreich mittellange Wege wenn möglich mit dem Fahrrad zu fahren.

aktuelle Situation

So bewegen sich die Teilnehmer*innen aktuell mit dem Fahrrad:



9% aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt



4% aller Personenkilometer werden mit dem Rad zurückgelegt

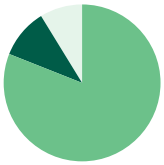
8,9 km ist ein Weg mit dem Rad im Durchschnitt lang

0,2% der Emissionen werden durch Radfahren verursacht

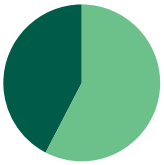
8 Minuten aktive Bewegung pro Teilnehmer*in durch Radfahren

Radwege als vorstellbare Alternative

Für Wege bis 10 km haben wir Radfahren als Alternative vorgeschlagen.



+10% weitere Wege könnten durch Radfahren ersetzt werden



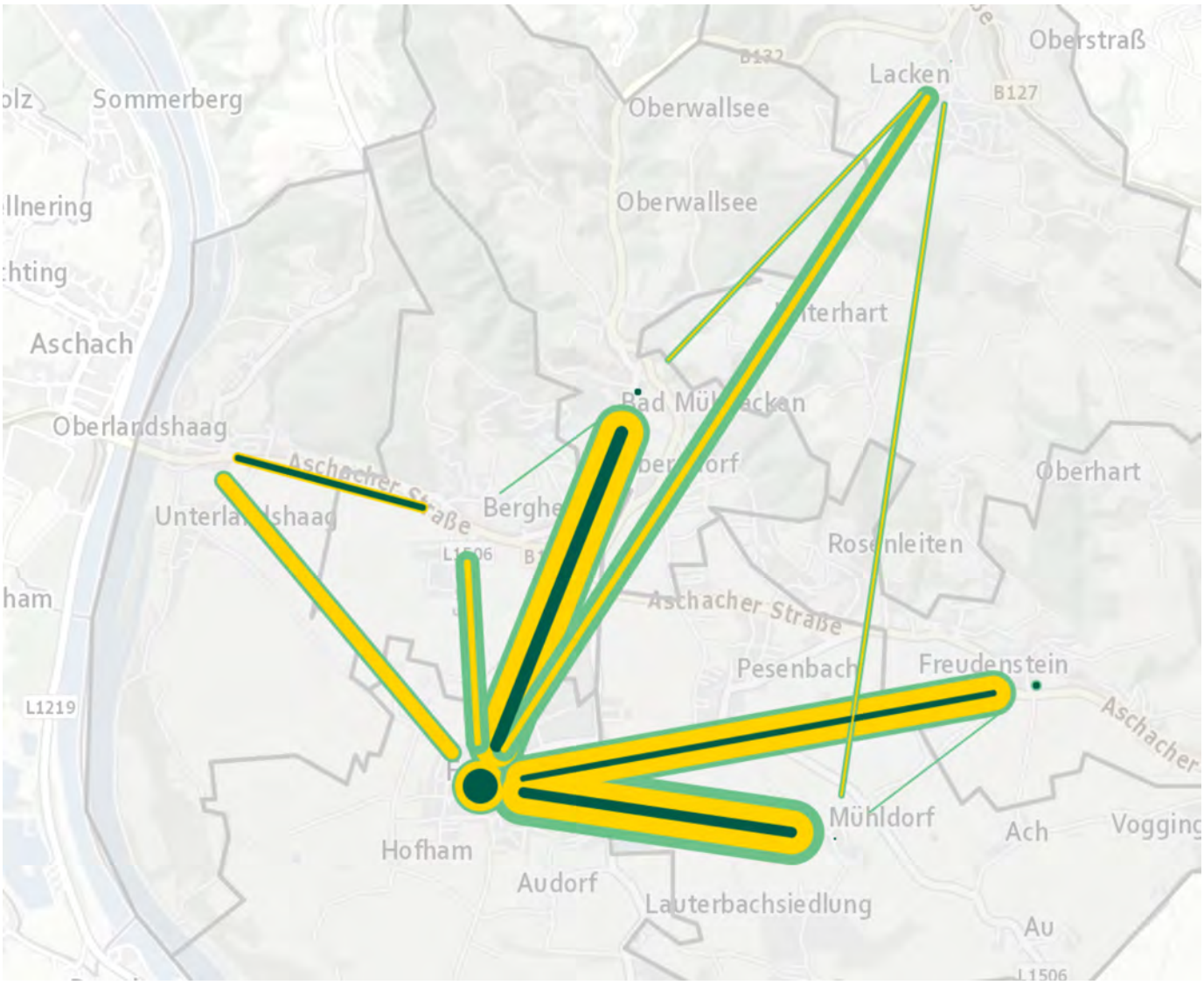
für **42%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

4,5 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges mit dem Rad

4% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

+ 3 Minuten mehr Bewegung pro Teilnehmer*in und Tag durch Radfahren

Radfahren innerhalb von Feldkirchen a.d.D

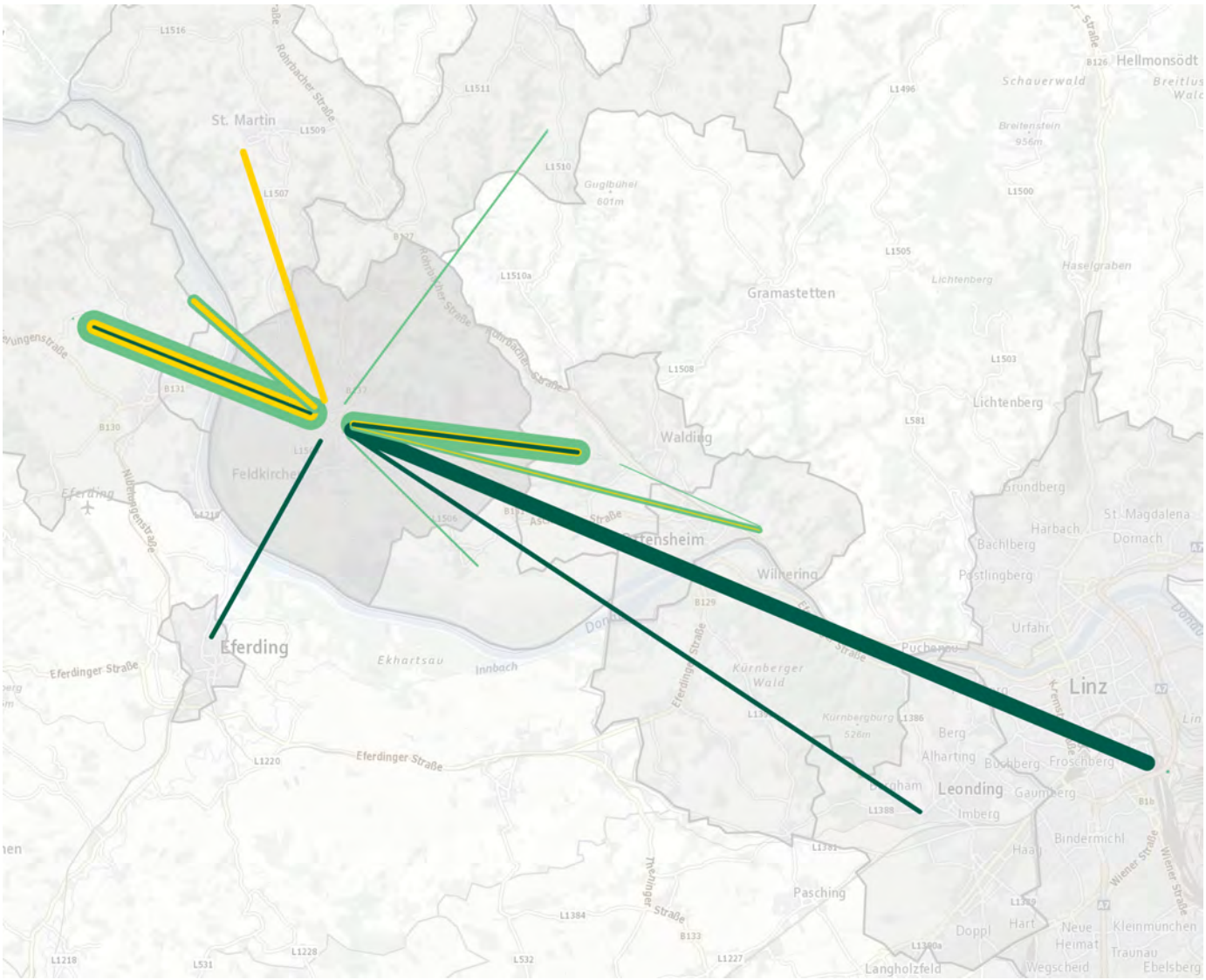


Hier gibt es sehr großes Potential und eine hohe angekündigte Bereitschaft. Die etwas geringeren Akzeptanzraten für die Relationen vom Hauptort nach Bergheim, Mühldorf und Lacken sind möglicherweise ein Hinweis darauf, dass es für die Infrastruktur hier noch Verbesserungspotential gibt.

- diese Wege werden **aktuell** mit dem Rad zurückgelegt
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit dem Rad zurückzulegen
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit dem Rad zurückzulegen

Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Radfahren von und nach Feldkirchen a.d.D



Das Fahrrad wurde als Alternative nur bis zu einer Distanz von 10 km vorgeschlagen. Wie der Karte zu entnehmen ist, legen einige Teilnehmer*innen in ihrem Alltag durchaus auch längere Strecken mit dem Rad zurück. Im Nahbereich gibt es großes Potential Richtung Hartkirchen und Aschach, sowie nach St. Martin. Die deutlich schlechteren Akzeptanzraten in Richtung Hartkirchen und Walding könnten wiederum auf infrastrukturelle Mängel hindeuten.

- diese Wege werden **aktuell** mit dem Rad zurückgelegt
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit dem Rad zurückzulegen
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit dem Rad zurückzulegen

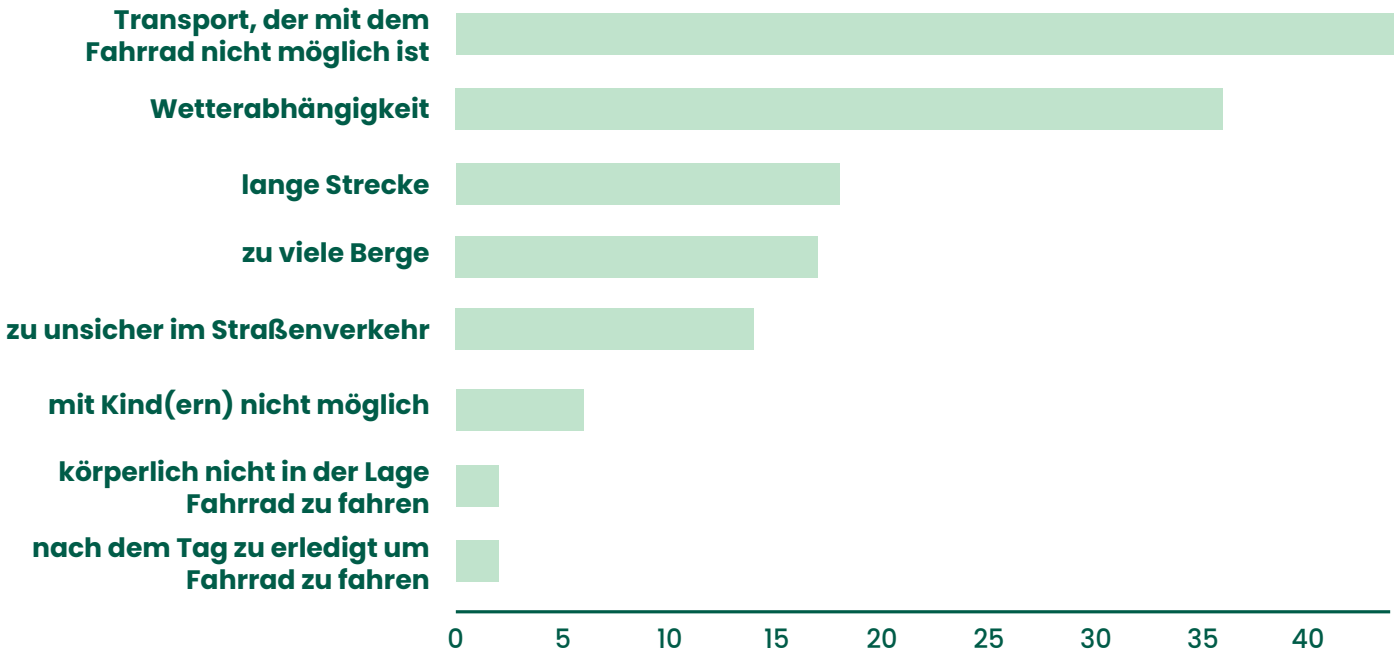
Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende konkreten Wünsche wurden geäußert, die Teilnehmer*innen dabei helfen würden, tatsächlich aufs Radfahren umzusteigen (Auswahl, direkt zitiert):

- sichere Radwege zum nächsten Billa/Spar [die Person lebt in Lacken, Anm.]
- E-Bike/Lastenrad-Förderung
- Fahrradweg von Bergheim nach Landshaag
- besserer Radweg von Bad Mühllacken nach Aschach
- Fuß + Radläufigkeit
- radfahrfreundlichere Straße [es geht um die Strecke vom Ortszentrum nach St. Martin im Mühlkreis, Anm.]
- eine Fahrradgarage bzw. ein Schließfach für einen E-Scooter [bei der Haltestelle Feldkirchen/Schule, Anm.]

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges aufs Radfahren für sie nicht vorstellbar ist:



Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

Darstellung:

Wo bin ich gern mit dem Rad unterwegs? —

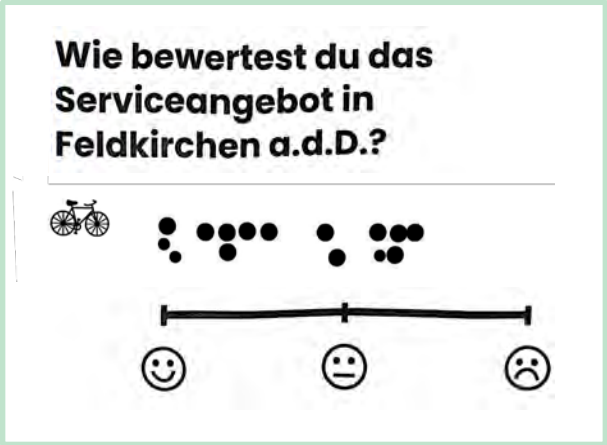
Wo bin ich nicht gern mit dem Rad unterwegs? —

Wünsche:

- Radwege ausschildern
- parkende Autos bei Bank schränken Sicht für Radfahrer*innen ein (von Schule links abbiegend)
- rausfahrende Autos von Kirchenweg linksabbiegend stehen so, dass man mit dem Rad nur mit Gefahr reinfahren kann
- Abstand beim Rad überholen wird nicht eingehalten (Golfplatzstraße, Kirchenweg)
- sicherer und direkter Radweg von Lacken nach St. Martin
- E-Bike-Förderung
- radfreundlicher Ausbau von Feldkirchen a.d.D. nach St. Martin
- Fahrradweg von Bergheim nach Landshaag
- Fahrradbox bzw. Box für E-Scooter bei der Schule (Bushaltestelle)
- räumlich getrennte und breite Radspur auf der Donaubrücke
- Lastenradförderung bzw. Leihmöglichkeit
- Radweg entlang der Aschacher Straße (Freudenstein bis Bergheim)
- besserer Radweg von Bad Mühllacken nach Aschach

Warum bist du gerne mit dem Rad unterwegs?

- schnell, Bewegung, frische Luft, Flexibilität
- schnell/eben, Bewegung, Umweltschutz
- schnell, frische Luft, Bewegung



Was stört dich?

- unsicher, zu wenig Rad- und Gehwege
- fehlende (kurze und schattige) Geh- und Radwege
- Radinfrastruktur bzw. Straßen, viele Schäden – gefährlich
- Radweg Richtung See gefährlich – vor allem für Kinder/mit Kindern

Input aus der Vision Feldkirchen:

- Einbahnen öffnen für Radfahrer*innen
- Radweg ins Zentrum
- vielfältige Gärten/Felder neben Radweg (Schatten)
- Fuß + Radläufigkeit
- Verkehrskonzept für Radweg -Sicherheit für Kinder
- Kennzeichnung - Straßen, Radweg
- Wege v.a. auch Fuß- und Radwege ins Zentrum schaffen oder langfristig Flächen für deren Errichtung sichern (die Wegbreiten können dabei durchaus gering sein, auch stellenweise kleiner als 2m)

Verortung des Feedbacks zum Radfahren

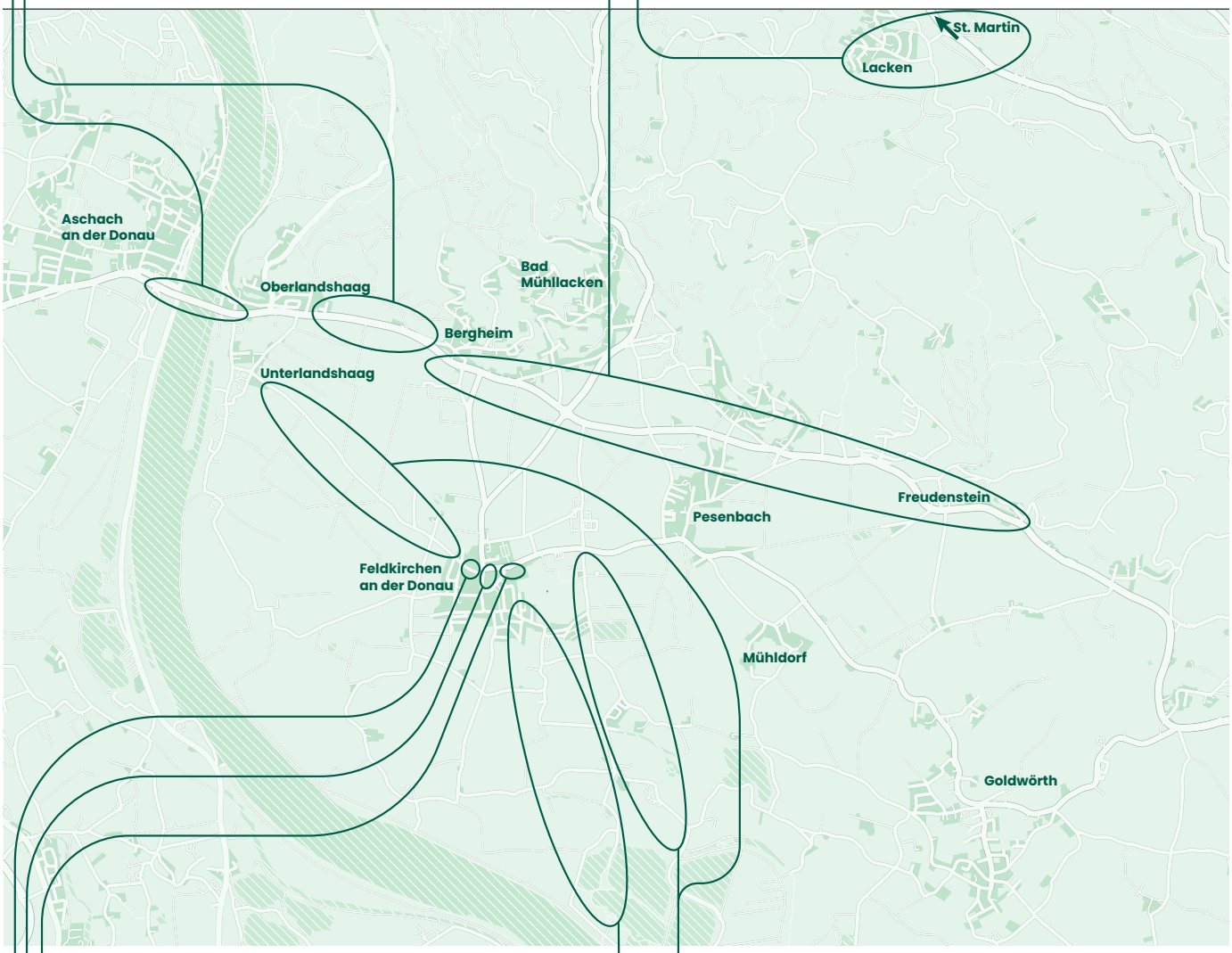
In der folgenden Karte werden die im Rahmen der Erhebung geäußerten ortsbezogenen Wünsche und Vorschläge in Bezug auf das Radfahren gesammelt dargestellt. Diese gesammelte Darstellung stellt keine Empfehlung zur Umsetzung dar. Eine systematische Beurteilung, inwiefern eine Umsetzung der einzelnen Maßnahmen möglich und sinnvoll ist und mit welcher Priorität sie behandelt werden sollten, sollte im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzepts erfolgen.

Räumlich getrennte und breite Radspur auf der Donaubrücke hinzufügen

Neuer Fahrradweg Bergheim-Landshaag

Neuer Radweg entlang der Aschacher Straße

Sicherer und direkter Radweg Lacken-St. Martin



Fahrradbox bzw. E-Scooterbox in Schulnähe (Bushaltestelle) aufstellen

Bessere Sicht auf Radfahrer:innen herstellen, die durch parkende KFZ eingeschränkt wird

Gefährliche Situation für Radfahrer:innen durch linksabbiegende Autos vom Kirchenweg entschärfen

Abstände beim Rad Überholen werden nicht eingehalten (Golfplatzstraße, Kirchenweg)

Radweg in Richtung See sicherer gestalten

Handlungsempfehlungen

Beim Radfahren wurden in den letzten Jahren von der Gemeinde bereits wichtige Schritte gesetzt. Die Ergebnisse der Erhebung zeigen, dass diese Investitionen sich durchaus lohnen und es Potential für weitere Verlagerungen gibt. Empfohlen wird daher, ein Planungsbüro mit der Ausarbeitung eines umfassenden Radverkehrskonzepts – am besten in Kombination mit einem Fußverkehrskonzept – zu beauftragen. Dabei geht es um eine systematische Analyse der Schwachstellen beim Radverkehr bzw. mögliche Verbesserungen. Teil des Auftrags sollte neben der Identifikation und Bewertung konkreter Maßnahmen und der Erarbeitung eines Zielnetzes ein partizipativer Prozess sein, in dessen Rahmen die Maßnahmen priorisiert und ein konkreter, beschlussfähiger Zeitplan für ihre Umsetzung erstellt werden. Auch die bei der Mobilitätswerkstatt genannten Wünsche sollten dabei hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Sinnhaftigkeit evaluiert werden.

Zu möglichen konkrete Maßnahmen für den Radverkehr gehören beispielsweise:

- das Schließen von Lücken im Radwegenetz bzw. die Definition eines Zielnetzes
- die Sicherstellung ausreichend vieler und diebstahlsicherer Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu allen wichtigen Einrichtungen
- Intensivierung der Sicherheit für Radfahrer*innen im öffentlichen Verkehr
- Attraktivierung bestehender unzureichender Radwege (zu schmal, Engstellen, zu scharfe Kurven, Fahrbahnschäden, unzureichende Beleuchtung)
- Orientierungshilfen (z.B. systematisches Ausschildern wichtiger Verbindungen/Ziele)
- gegebenenfalls bauliche Trennung von Fuß- und Radwegen
- Besonderes Augenmerk sollte angesichts der hohen Emissionswirkung von Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr auf die Zugänglichkeit von Haltestellen gelegt werden.

Fußwege

Warum zu Fuß gehen:

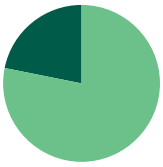
Das zu Fuß gehen von kurzen Distanzen tut nicht nur der Umwelt, sondern auch ganz besonders der eigenen Gesundheit gut. Laut der Weltgesundheitsorganisation sollte man sich 15 Minuten pro Tag aktiv bewegen. Durch das Zurücklegen von Alltagswegen zu Fuß – sei es der Einkauf oder der Weg zum Bus – lässt sich diese aktive Bewegung ganz einfach in den Tagesablauf integrieren. Das Schöne am zu Fuß gehen ist auch, dass man dabei anderen Menschen begegnet und die Umgebung durch die verlangsamte Geschwindigkeit besser wahrnehmen kann.

Sonstiger Nutzen:

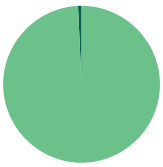
Fußwege sind kurze Wege und haben deswegen kein sehr hohes Potential bei der direkten Einsparung von Emissionen. Ein fußgängerfreundliches Umfeld kann aber generell dabei unterstützen, sein Auto häufiger stehenzulassen und die Akzeptanz gegenüber alternativer und vor allem aktiver Mobilität steigern. Letzteres kommt auch der Gesundheit und dem Sozialleben zugute.

aktuelle Situation

So bewegen sich die Teilnehmer*innen aktuell zu Fuß:



22% aller Wege sind Fußwege



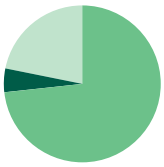
0,7% aller Personenkilometer werden zu Fuß zurückgelegt

0,6 km ist ein Fußweg im Durchschnitt lang

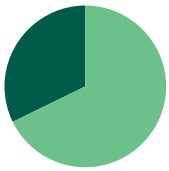
5,2 Minuten aktive Bewegung pro Teilnehmer*in durch Fußwege

zu Fuß als vorstellbare Alternative

Für Wege bis 4 km haben wir Fußwege als Alternative vorgeschlagen.



+4,7% weitere Wege könnten zu Fuß zurückgelegt werden



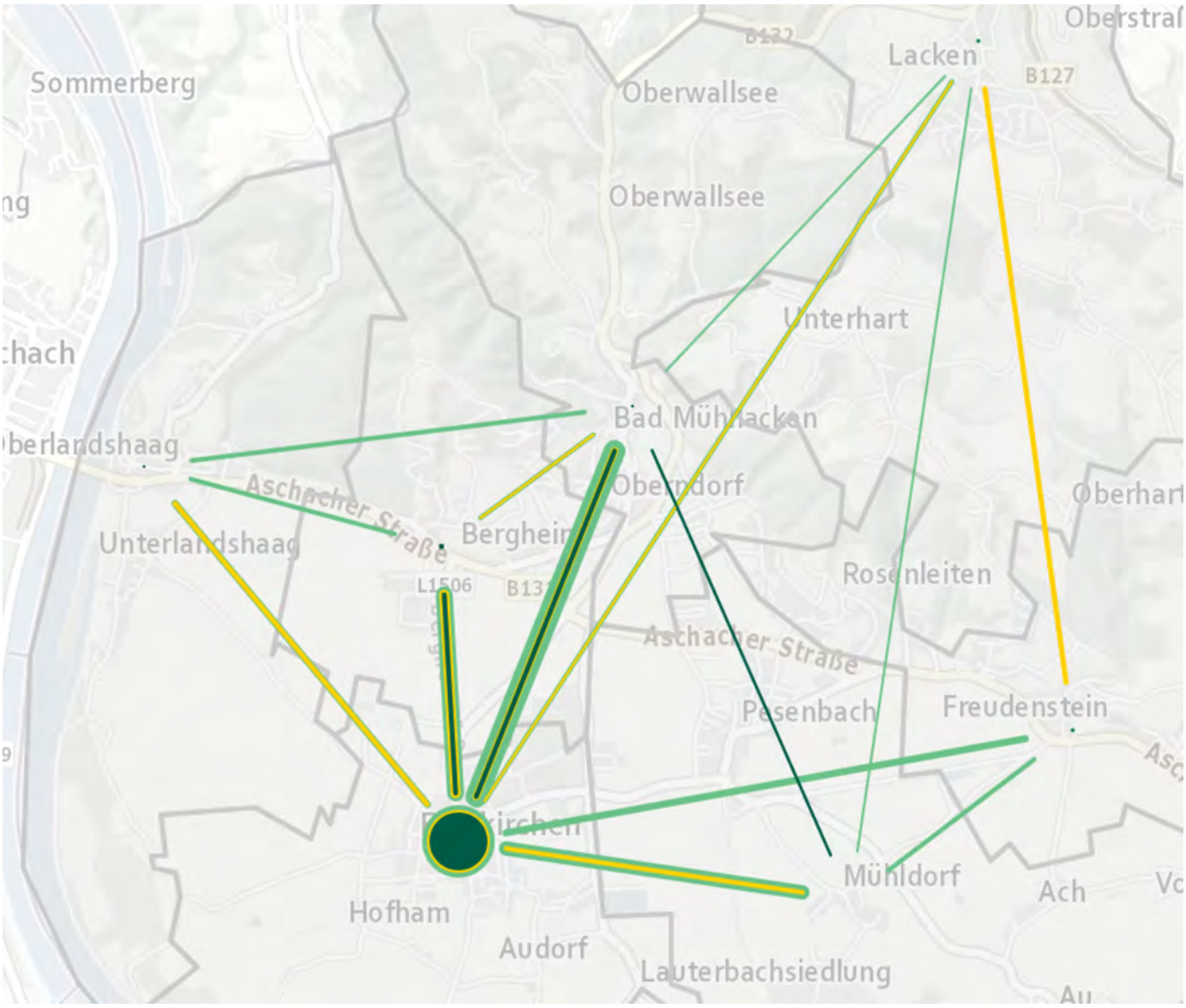
für **32%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

2,3 km ist die Länge eines vorstellbaren Fußweges

1,1% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

+ 6 Minuten mehr Bewegung pro Teilnehmer*in und Tag

Fußwege innerhalb von Feldkirchen a.d.D



Wie der Karte zu entnehmen ist, finden die meisten Fußwege innerhalb des Hauptorts statt. Auch Richtung Bad Mühllacken und Bergheim wird bereits zu Fuß gegangen. Das größte Potential liegt Richtung Landshaag und Mühldorf.

- diese Wege werden **aktuell zu Fuß** zurückgelegt
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie zu Fuß zurückzulegen
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie zu Fuß zurückzulegen

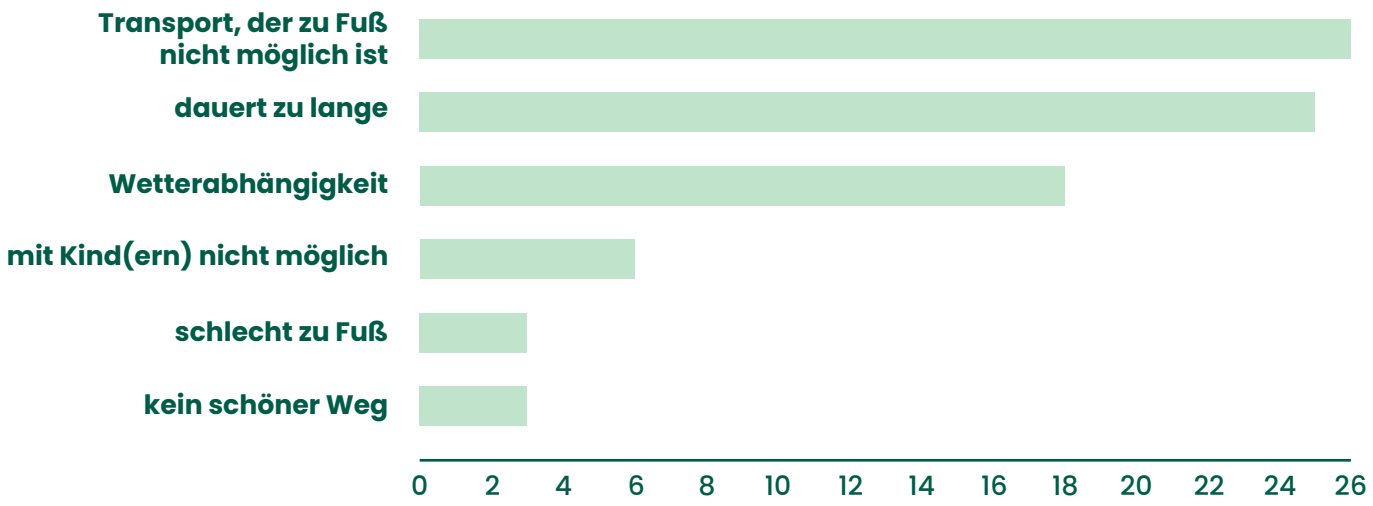
Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende konkreten Wünsche wurden geäußert, die Teilnehmer*innen dabei helfen würden, tatsächlich auf Fußwege umzusteigen (Auswahl, direkt zitiert):

- Geh- und Radweg von Oberlandshaag nach Aschach an der Donau
- Schulbus, der auch die Kinder aus Unterhart mit zur Schule nimmt, da er ohnehin direkt vorbei fährt (!). Der Fußweg ist auf der engen steilen Straße sehr gefährlich. Alternativ wäre ein gesicherter Fußweg von Freudenstein nach Unterhart (über Grubmüller) möglich. Oder eine gefahrlose/gesicherte Möglichkeit, dass man mit dem Fahrrad die Bundesstraße überquert. Dann könnte auch das Rad eine Alternative sein. [Kind wird mit dem Auto von Unterhart nach Freudenstein gebracht. Anm.]

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf einen Fußweg für sie nicht vorstellbar ist (Auswahl):



Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

Darstellung:

Wo bin ich gern zu Fuß unterwegs? —

Wo bin ich nicht gern zu Fuß unterwegs? —

Wünsche:

- Gehwege ausschildern
- alte Wege zwischen Feldern pflegen bzw. erhalten
- schöne Vorgärten tragen zu mehr aktiver Mobilität bei

Warum bist du gerne zu Fuß unterwegs?

- Bewegung an der frischen Luft
- ich mag die Natur und die Bewegung
- gesund, frische Luft, macht Spaß

Was stört dich?

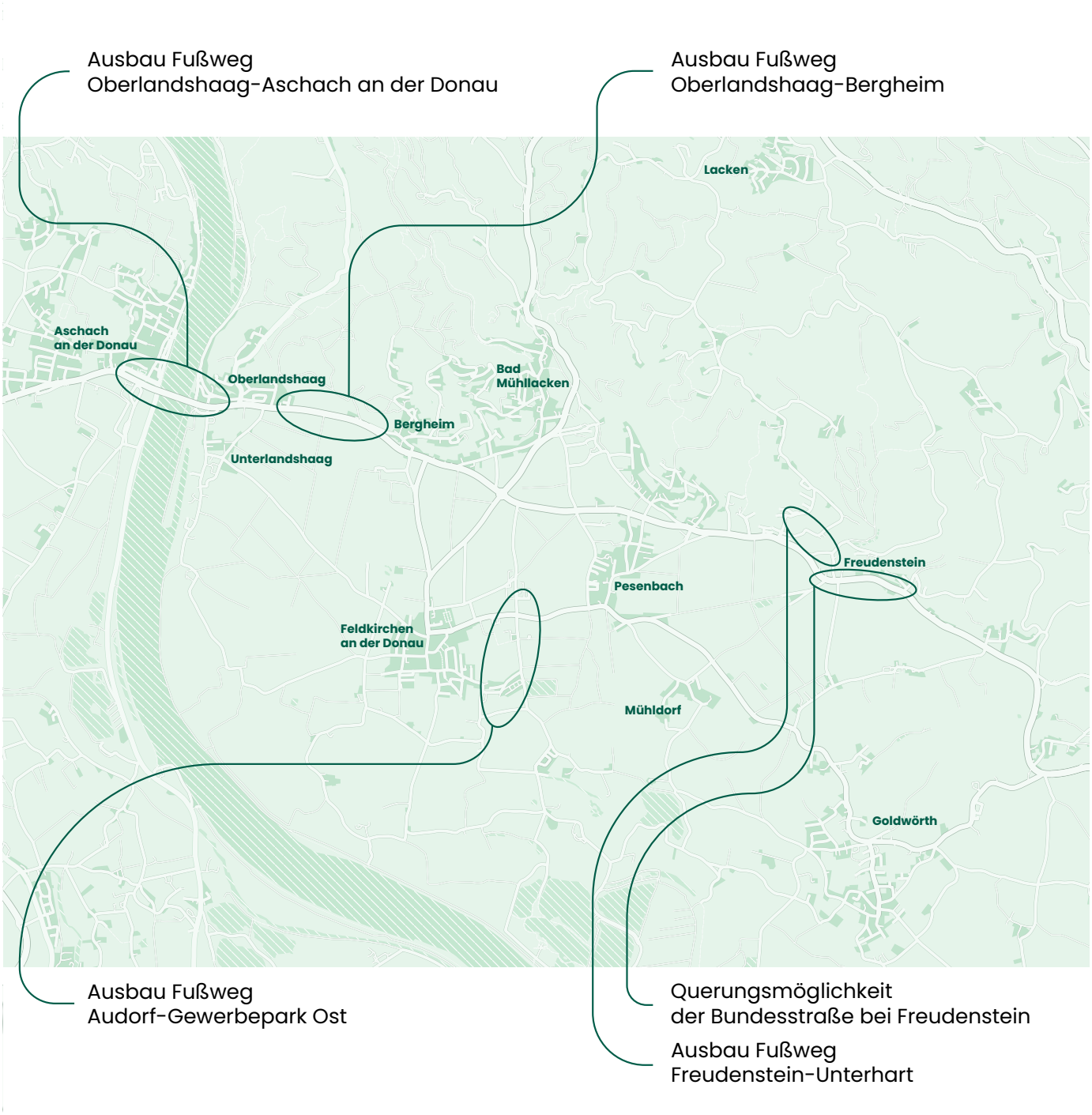
- unsicher, zu wenig Rad- und Gehwege
- fehlende (kurze und schattige) Geh- und Radwege

Input aus der Vision Feldkirchen:

- attraktive Gehwege zu Neubau-Siedlungen und Ortskern
- Abkürzungen zwischen Häusern
- Konzept für Gehwege
- Fuß + Radläufigkeit
- bessere Fußwege ins Zentrum
- Abkürzungswege für Fußgehende und Radfahrende, z.B. ins Zentrum
- Wege v.a. auch Fuß- und Radwege ins Zentrum schaffen oder langfristig Flächen für deren Errichtung
- sichern (die Wegbreiten können dabei durchaus gering sein, auch stellenweise kleiner als 2m)

Verortung des Feedbacks zu Fußwegen

In der folgenden Karte werden die im Rahmen der Erhebung geäußerten ortsbezogenen Wünsche und Vorschläge in Bezug auf das Zufußgehen gesammelt dargestellt. Diese gesammelte Darstellung stellt keine Empfehlung zur Umsetzung dar. Eine systematische Beurteilung, inwiefern eine Umsetzung der einzelnen Maßnahmen möglich und sinnvoll ist und mit welcher Priorität sie behandelt werden sollten, sollte im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzepts erfolgen.



Handlungsempfehlungen

Empfohlen wird, ein Planungsbüro mit der Ausarbeitung eines Fußverkehrskonzepts – am besten in Kombination mit einem Radverkehrskonzept – zu beauftragen. Dabei geht es um eine systematische Analyse der Schwachstellen im Fußverkehr bzw. mögliche Verbesserungen. Teil des Auftrags sollte neben der Identifikation und Bewertung konkreter Maßnahmen ein partizipativer Prozess sein, in dessen Rahmen die Maßnahmen priorisiert und ein konkreter, beschlussfähiger Zeitplan für ihre Umsetzung erstellt werden. Auch die bei der Mobilitätswerkstatt genannten Wünsche sollten dabei hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Sinnhaftigkeit evaluiert werden.

Zu möglichen konkreten Maßnahmen für den Fußverkehr, die in einem Mobilitätskonzept enthalten sein können, gehören beispielsweise:

- das Schließen von Lücken im Fußwegenetz bzw. die Definition eines Zielnetzes
- die Schaffung neuer direkter Fußverbindungen/Abkürzungen
- die Schaffung von Querungsmöglichkeiten
- die Attraktivierung bestehender unzureichender Gehwege (zu schmal, verwinkelt, dunkel)
- Orientierungshilfen (z.B. systematisches Ausschildern wichtiger Verbindungen/Ziele)
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Beseitigung von Hindernissen wie Poller, Postkästen etc.

Besonderes Augenmerk sollte angesichts der hohen Emissionswirkung von Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr auf die bequeme und sichere Erreichbarkeit von Haltestellen gelegt werden.

motorisierte Zweiräder

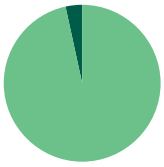
Warum mit einem motorisierten Zweirad fahren:

Durch den Umstieg vom Pkw auf ein motorisiertes Zweirad lassen sich Emissionen und Geld einsparen. Motorräder und Mopeds verbrauchen im Vergleich zu Autos weniger Treibstoff und stoßen zudem weniger CO_2 aus. Außerdem kann man so an schönen Tagen das Wetter genießen, während man am Stau vorbeifährt.

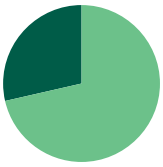
aktuelle Situation

Aktuell nutzen keine Teilnehmer*innen in ihrem Alltag motorisierte Zweiräder.

Motorisierte Zweiräder als vorstellbare Alternative



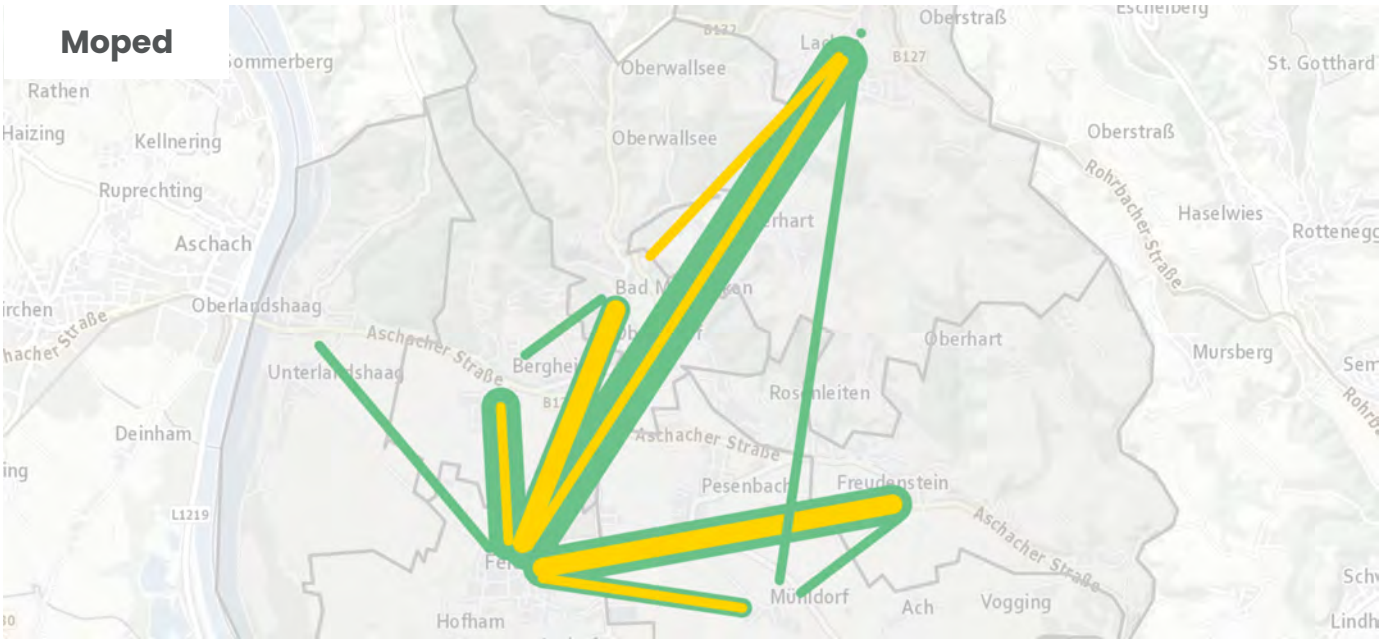
4% der Wege könnten mit motorisierten Zweirädern zurückgelegt werden

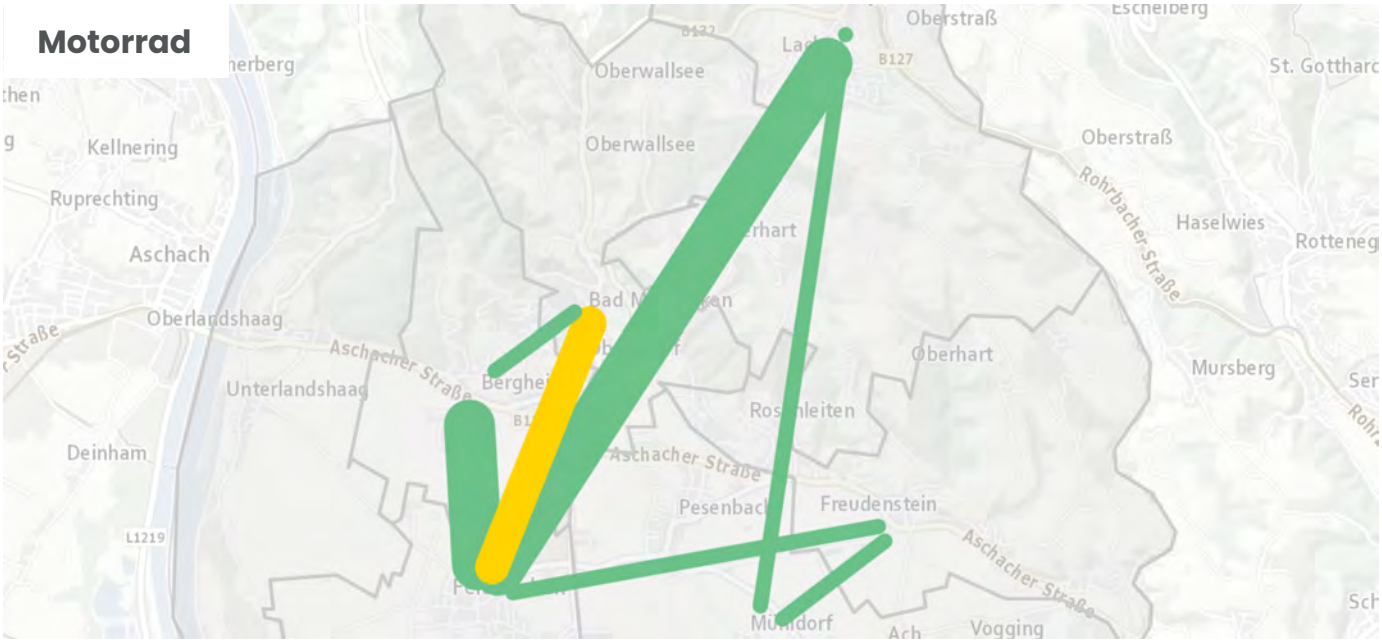


für **29%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

11 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges mit einem motorisierten Zweirad

Wege mit dem motorisierten Zweirad innerhalb von Feldkirchen a.d.D





Das Moped ist auf vielen innerörtlichen Relationen als Alternative vorstellbar.

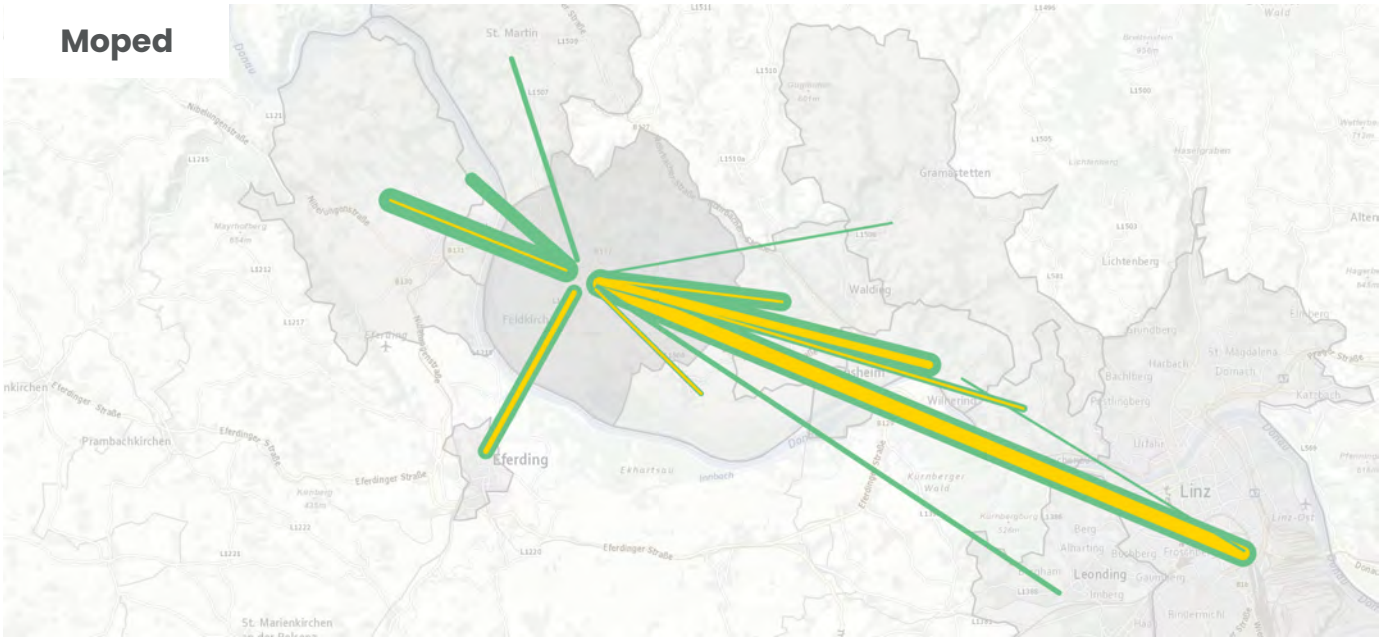
Das Motorrad spielt hier keine so große Rolle.

für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit einem motorisierten Zweirad zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit einem motorisierten Zweirad zurückzulegen

Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Wege mit dem motorisierten Zweirad von und nach Feldkirchen a.d.D



Auch für Wege in die Nachbargemeinden hat das Moped relativ hohe Akzeptanzraten.

Das Motorrad kam nur für einzelne Teilnehmer*innen und nur für die Strecken nach Linz und Leonding in Frage.

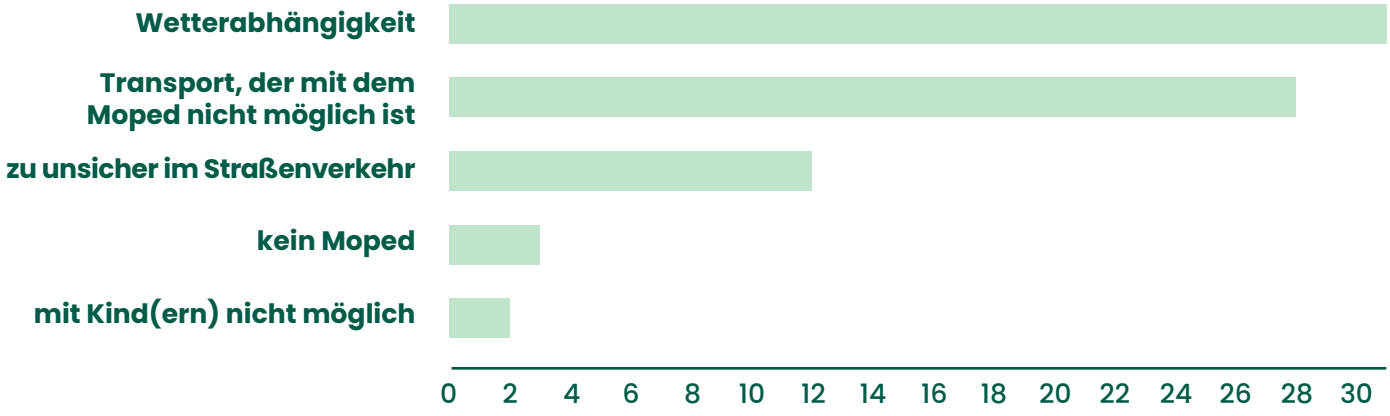
für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit einem motorisierten Zweirad zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit einem motorisierten Zweirad zurückzulegen

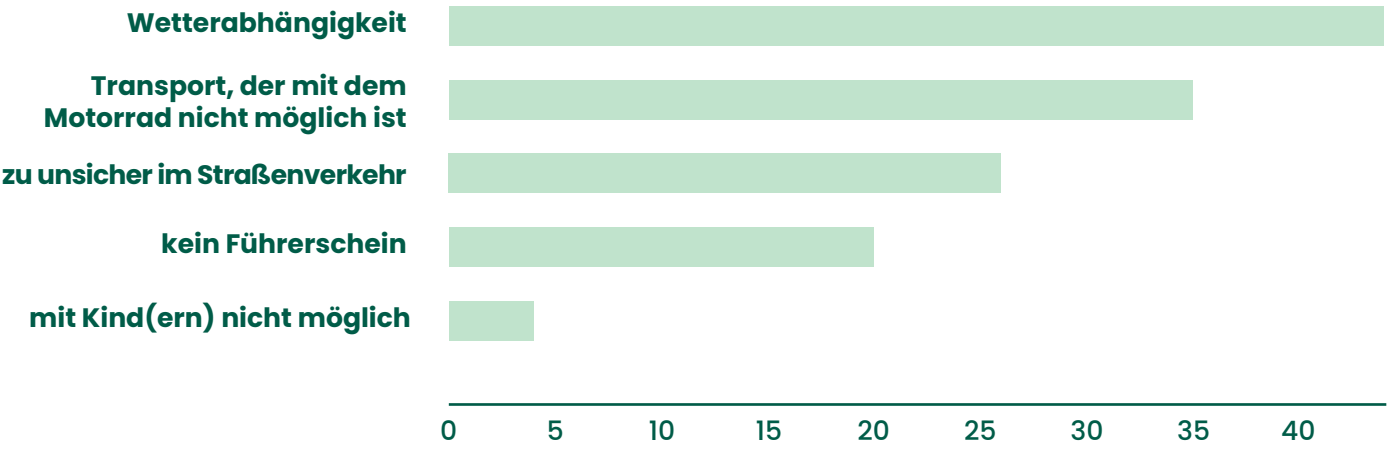
Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf das Moped für sie nicht vorstellbar ist:



Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf das Motorrad für sie nicht vorstellbar ist:



Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

- E-Mopeds zum Ausleihen
- Zuschuss zum Führerschein

Mitfahren

Warum mitfahren:

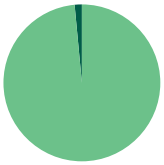
90 % der Teilnehmer*innen aus der Erhebung können sich vorstellen mit anderen Menschen mitzufahren bzw. jemand anderes mitzunehmen, anstatt alleine unterwegs zu sein. Wenn man einmal seine Fahrgemeinschaft gefunden hat, ist es auch ganz einfach, macht Spaß und man spart gemeinsam Geld. In Feldkirchen a.d.D. gibt es nicht nur Menschen, die offen sind für Mitfahren, sondern auch viele Menschen mit den gleichen Arbeitswegen und -zeiten. Und somit ein großes Potential CO_2 einzusparen.

Sonstiger Nutzen:

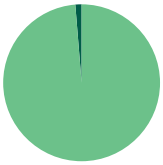
Sich fürs Mitfahren abzusprechen, aufeinander zu verlassen und Verantwortung füreinander zu übernehmen, klingt erstmal anstrengend. Auf lange Sicht stärkt es den sozialen Zusammenhalt in der Gemeinde und hilft zu verstehen, wie sich Ressourcen gemeinsam nutzen lassen.

aktuelle Situation

So bewegen sich die Teilnehmer*innen aktuell per Mitfahren:



1,5% aller Wege werden per Mitfahren zurückgelegt

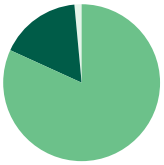


1,3% aller Personen-kilometer werden per Mitfahren zurückgelegt

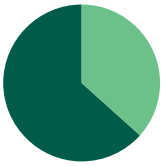
16 km ist ein Weg beim Mitfahren im Durchschnitt lang

1,3 % der Emissionen werden durch Wege per Mitfahren verursacht

Mitfahren als vorstellbare Alternative



+17% weitere Wege können per Mitfahren zurückgelegt werden

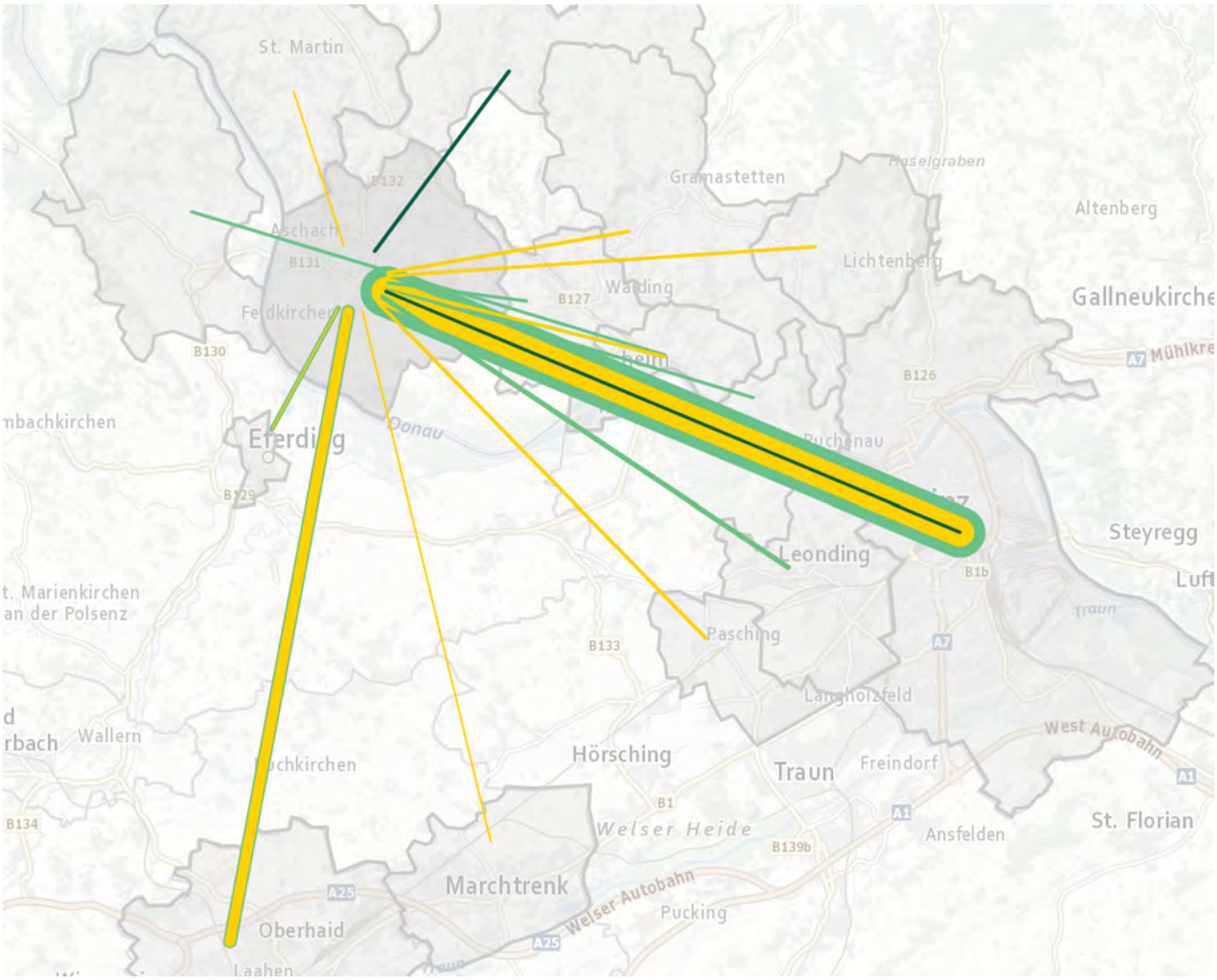


für **63%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

26 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges per Mitfahren

18% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

Wege von und nach Feldkirchen a.d.D die per Mitfahren zurückgelegt werden



Die Akzeptanz für das Mitfahren ist insgesamt sehr hoch. Da es hier auf eine kritische Masse ankommt, damit zusammenpassende Fahrgemeinschaften gebildet werden können, sind vor allem die Relationen nach Linz und Wels von Bedeutung.

diese Wege werden **aktuell** mit per Mitfahren zurückgelegt

für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie per Mitfahren zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie per Mitfahren zurückzulegen

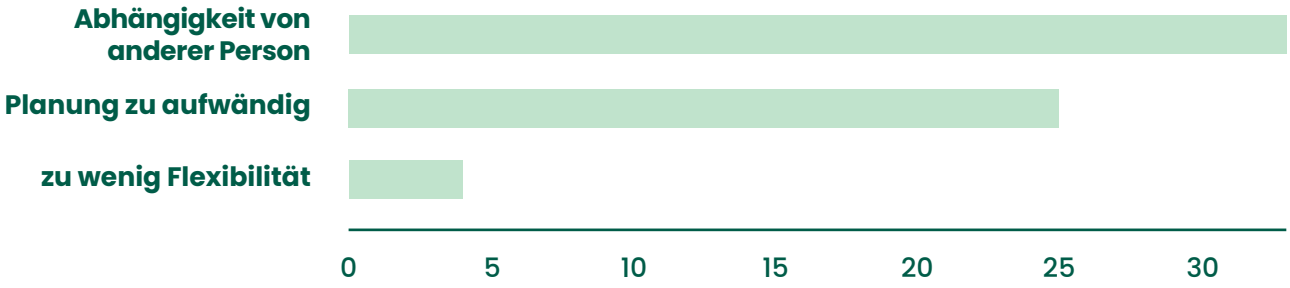
Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende konkreten Wünsche wurden geäußert, die Teilnehmer*innen dabei helfen würden, tatsächlich auf Mitfahren umzusteigen (Auswahl, direkt zitiert):

- Wissen, wann jemand anderes fährt

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf das Mitfahren für sie nicht vorstellbar ist:



Handlungsempfehlungen

Wie die Erhebung deutlich zeigt, birgt das Mitfahren enormes Potential für Emissionseinsparung. Dieses Potential ist jedoch schwierig zu realisieren. Die größten Realisierungschancen liegen beim Pendelverkehr, d.h. in der Bildung von Fahrgemeinschaften zwischen Personen, die regelmäßig die gleichen Wege zurücklegen. Es geht dann weniger darum, einzelne Fahrten zu matchen als darum, Personen zu finden, die jeden Tag gemeinsam fahren können. Das bietet sich insbesondere für die Relation Feldkirchen a.d.D. – Linz an, auf der täglich über tausend Menschen pendeln. Leider ist uns für diesen Ansatz aktuell keine Lösung eines Anbieters bekannt.

Eine Möglichkeit, die zu evaluieren wäre, ist die Beauftragung des Tiroler Unternehmens ummadum. (Mehr Information unter ummadum.com). Bei ummadum werden Benutzer*innen für nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Gemeinden oder teilnehmenden Unternehmen mit Bonuspunkten belohnt, die zum Einkaufen bei Einlösepartnern genutzt werden können. Auch für das Anbieten von Mitfahrgelegenheiten, die direkt in der App vermittelt werden können, gibt es Bonuspunkte.

Bedarfs-verkehr

Warum mit dem Bedarfsverkehr fahren:

Der Bedarfsverkehr fährt dann, wenn er gebraucht wird und ist vor allem für Nicht-Routine-Wege wichtig. Außerdem können Bedarfsverkehre die Lücken im ÖV-System schließen und durch die Funktion als Zubringer die erste und letzte Meile bedienen. So können auch dezentral gelegene Gebiete erschlossen und somit ein Angebot für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen geschaffen werden. Ein lückenloses und attraktives Bedarfsverkehrangebot kann im Idealfall das Zweitauto ablösen, wodurch weitere Emissionen eingespart werden können.

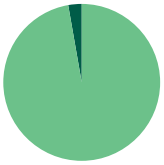
Sonstiger Nutzen:

Der Bedarfsverkehr entlastet von Hol- und Bringdiensten und gewährleistet unabhängige Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen.

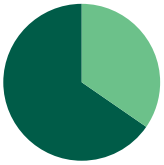
aktuelle Situation

Aktuell bewegen sich keine Teilnehmer*innen in ihrem Alltag mit dem Bedarfsverkehr fort.

Bedarfsverkehr als vorstellbare Alternative



2,8% der Wege könnten mit dem Bedarfsverkehr zurückgelegt werden

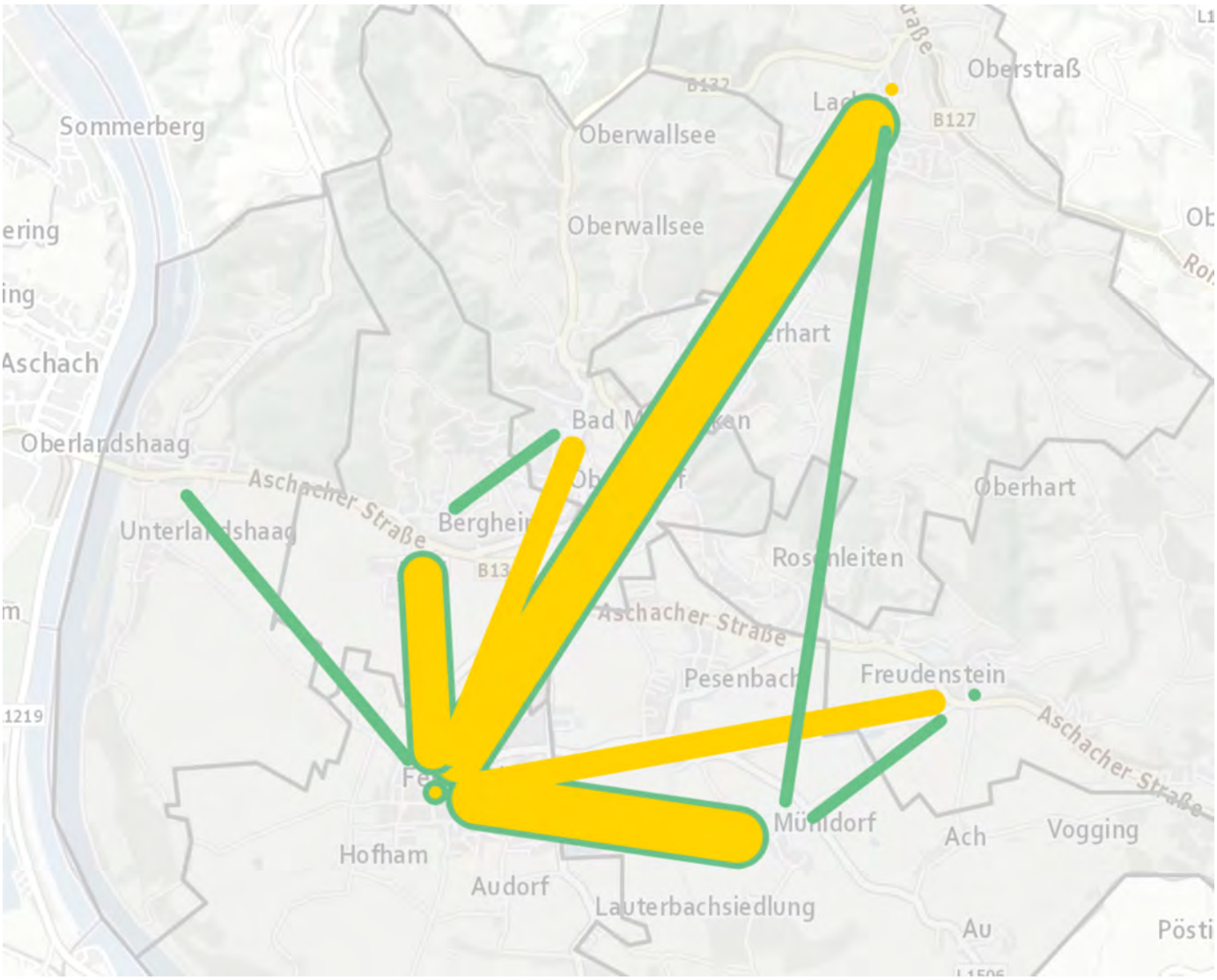


für **65%** der Wege, für die diese Alternative vorgeschlagen wurde, war sie vorstellbar

4 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges mit dem Bedarfsverkehr

0,7% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

Wege innerhalb von Feldkirchen a.d.D die mit dem Bedarfsverkehr zurückgelegt werden



Bedarfsverkehr wurde bei der Erhebung ausschließlich für Binnenwege und auch nur dann vorgeschlagen, wenn nicht bereits aktive Mobilität als Alternative vorstellbar war. Die angekündigte Bereitschaft, Bedarfsverkehre nutzen zu wollen, ist sehr hoch. In der Karte zeigt sich die Bedeutung von Bedarfsverkehr für eine bessere Verbindung des Ortszentrums mit den Katastralgemeinden, insbesondere Lacken, Mühldorf und Bergheim.

für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit Bedarfsverkehr zurückzulegen

für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit Bedarfsverkehr zurückzulegen

Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf den Bedarfsverkehr für sie nicht vorstellbar ist:

Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

Es wäre schön, wenn es ein Taxi gäbe, das jederzeit angerufen werden kann, das die Umgebung bedient und für ÖV-Preise fährt.

Input aus der Vision Feldkirchen:

- öffentliche Verbindung d. Ortsteile z.B. Laufen [Lacken?, Anm.]-Feldkirchen

Handlungsempfehlungen

Empfohlen wird eine Bedarfsermittlung und ggf. die Erarbeitung eines Detailkonzepts für ein Bedarfsverkehrangebot in Feldkirchen an der Donau durch ein Verkehrsplanungsbüro.

Bedarfsverkehr könnte in Feldkirchen an der Donau in folgenden Hinsichten eine Rolle spielen:

- er kann Zubringer zum öffentlichen Verkehr sein für Personen außerhalb der Fußwegdistanz, besonders bei schlechtem Wetter für diejenigen, die sonst mit dem Rad fahren
- er verbindet die Katastralgemeinden, schafft insbesondere den Anschluss nach Lacken (und zu den öffentlichen Verbindungen in den Bezirk Rohrbach)
- er entlastet von Hol- und Bringdiensten, befördert Kinder und Jugendliche zu Freizeitaktivitäten und ältere Gemeindebürger*innen zum Einkaufen und zu den Ärzt*innen

Carsharing

Warum per Carsharing fahren:

Die KEM Urfahr West hat mit dem „Mühlferdl“ ein attraktives Carsharing-Angebot geschaffen, welches zu einem günstigen Tarif für Ausflüge oder Besorgungen genutzt werden kann. Vor allem Menschen, die ihr Auto nur sehr selten benötigen, können sich so ganz vom eigenen Pkw und den anfallenden Erhaltungskosten trennen und das Carsharing-Auto nutzen, wenn sie eines brauchen.

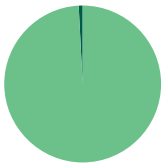
Sonstiger Nutzen:

Das Carsharing erhöht die Sichtbarkeit von Elektromobilität, und ermöglicht es, Berührungsängste damit abzubauen. Mit dem Ausbau von Carsharing mit E-Autos verbessert sich auch die Ladeinfrastruktur vor Ort. Carsharing ermöglicht vor allem den Verzicht auf das Zweit- oder Drittauto. Weniger Autos in einem Haushalt bedeuten dann, dass auch andere Fahrten eher auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden.

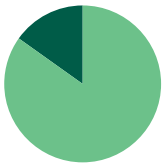
aktuelle Situation

Aktuell bewegen sich keine Teilnehmer*innen per Carsharing.

Carsharing als vorstellbare Alternative



0,8% der Wege könnten mit Carsharing zurückgelegt werden

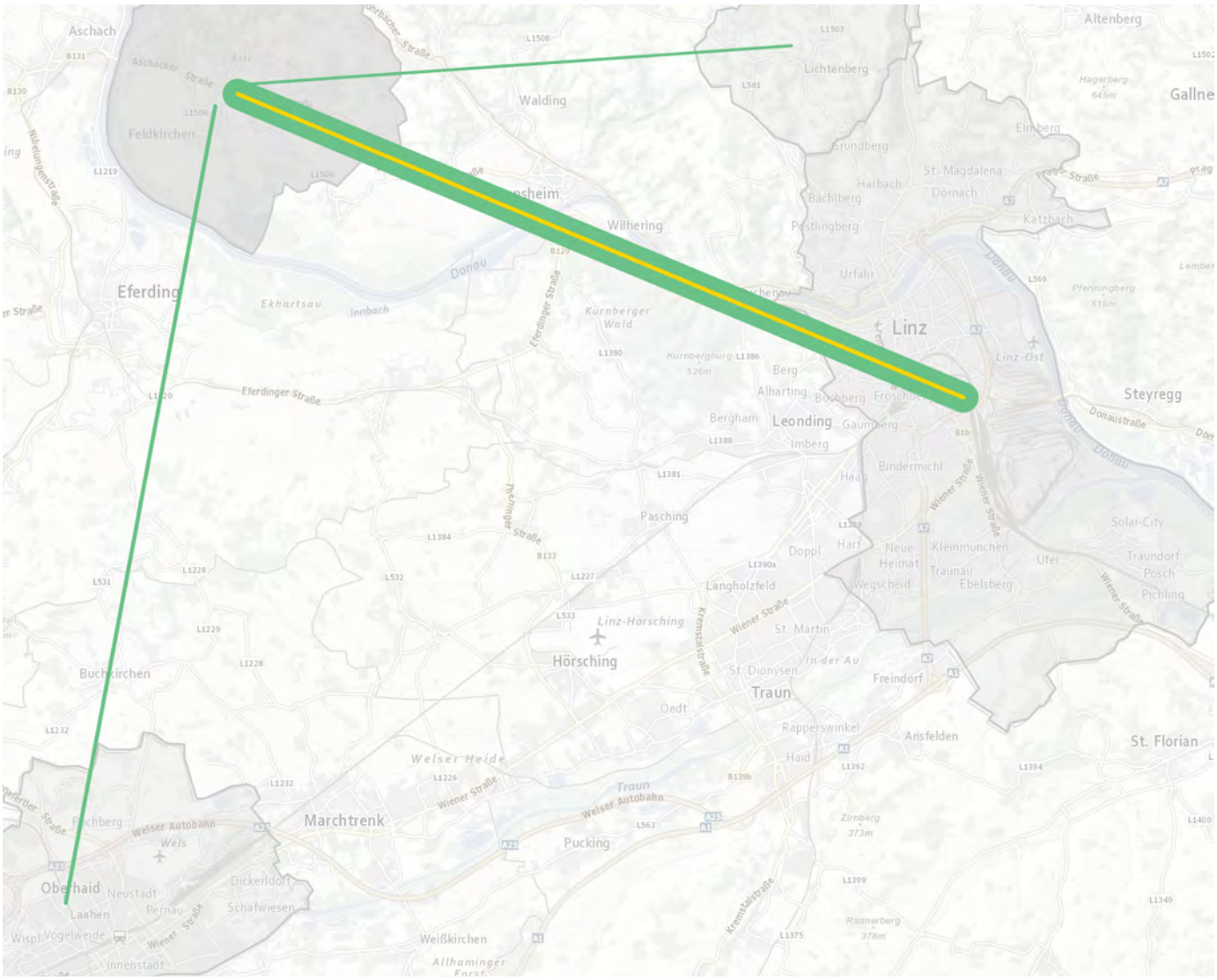


15% aller Personen, denen diese Möglichkeit vorgeschlagen wurde, akzeptieren einen Weg mit Carsharing

33 km ist die Länge eines vorstellbaren Weges mit Carsharing

1,5% der erhobenen Gesamtemissionen könnten eingespart werden

Wege von und nach Feldkirchen a.d.D die mit dem Carsharing zurückgelegt werden



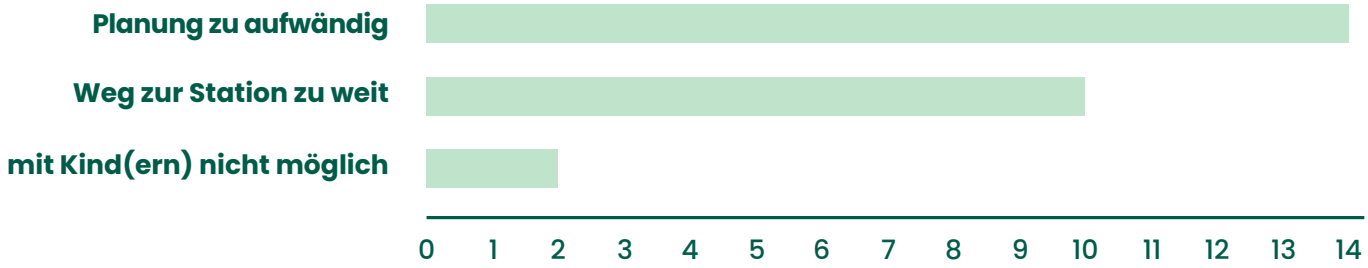
Carsharing ist ein Mobilitätsangebot, das nicht für eine alltägliche Nutzung, sondern für gelegentlich Nicht-Routine-Wege gedacht ist. Dementsprechend lassen sich aus den Erhebungsdaten, die nur die Alltagsmoblität abbilden, leider nicht wirklich Rückschlüsse auf den tatsächlichen Bedarf für dieses Mobilitäts-angebot ziehen.

- diese Wege werden **aktuell** mit Carsharing zurückgelegt
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **vorstellbar**, sie mit Carsharing zurückzulegen
- für diese Wege ist es für Teilnehmende **nicht vorstellbar**, sie mit Carsharing zurückzulegen

Die Strichstärke entspricht der Häufigkeit der Relationen.

Feedback aus der Erhebung

Folgende Gründe wurden von Teilnehmer*innen geäußert, warum die Verlagerung eines Weges auf das Carsharing für sie nicht vorstellbar ist:



Feedback aus partizipativen Prozessen

Input aus dem Vor-Ort-Format:

- Carsharing!
- Carsharing-Angebot (Standort Ortszentrum)
- Carsharing in Lacken (zentral, Schatzsiedlung)

Handlungsempfehlungen

Carsharing macht es möglich, gelegentlich einen Pkw zu nutzen, ohne selbst ein Fahrzeug besitzen zu müssen. Das ist besonders wichtig für Ziele, die auf andere Weise nicht oder nur schlecht erreichbar sind. Carsharing schließt damit eine wichtige Lücke, und ermöglicht die Unabhängigkeit vom Privatfahrzeug. Empfohlen wird die Etablierung eines Carsharing-Standorts in Kooperation mit UWEmobil. Dabei handelt es sich um ein etabliertes Modell, das in mehreren Gemeinden der Region bereits verfügbar ist. Es ist für die Gemeinde daher mit relativ geringem Aufwand verbunden.

Empfohlen wird außerdem bei größeren Wohnbauvorhaben die Anzahl der verpflichtenden Stellplätze zu reduzieren, wenn sich der Bauwerber bereit erklärt, einen weiteren Carsharing-Standort zu realisieren. Empfohlen wird außerdem die Bewerbung der Möglichkeit von Peer2Peer-Carsharing. Dabei werden Privatfahrzeuge stunden- oder tageweise vermietet. Aktuell gibt es dafür in Österreich mit getaround (getaround.com) nur einen Anbieter.

Sonstige Maßnahmen

Dieses Kapitel bietet einen Überblick über Maßnahmen, die nicht in einem bestimmten Verkehrsmittel zugeordnet sind. Sie wirken unterstützend in Richtung einer Verlagerung oder tragen in den Bereichen Vermeidung und Verbesserung zu einer nachhaltigeren Gesamtmobilität bei. Eine detailliertere Evaluierung und Ausarbeitung dieser Maßnahmen könnte wiederum Bestandteil eines umfassenderen Mobilitätskonzepts sein. Zum größten Teil lassen sie sich aber auch als Einzelmaßnahmen sinnvoll umsetzen.

Besonders relevante Maßnahmen

Maßnahme	Emissions-wirkung	vermeiden	verlagern			verbessern
			Angebot	Wissen	Motivation	
kommunale*r Mobilitätsbeauftragte*r in der Gemeindeverwaltung zuständig für die Initiierung und Koordination von Maßnahmen im Mobilitätsbereich und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit das Klimabündnis bietet regelmäßig Lehrgänge für „kommunale Mobilitätsbeauftragte“ an[1]	mittel bis hoch	x	x	x	x	x
Öffentlichkeitsarbeit/Marketing kontinuierliche Information über Mobilitätsoptionen im Amtsblatt, in der Neubürgerinformation, auf der Gemeinde-Webseite etc. Teilnahme an Kampagnen, z.B. autofreie Woche, Europäische Mobilitätswoche, Oberösterreich radelt, GEHmeindeRADsitzung, etc.	mittel	x		x	x	x
Raumordnung, Siedlungsentwicklung Vorrang der Innenentwicklung; Erschließung im öffentlichen Verkehr; bauliche Verdichtung an Bahnhöfen und Haltestellen; Stärkung der Angebotsqualität im Rad- und Fußverkehr; regulative, verkehrslenkende Maßnahmen	hoch	x	x		x	
Stellplatzschlüssel im Wohnbau reduzieren geknüpft an klare Kriterien (z.B. attraktive Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Sharing-Fahrzeuge, ÖV-Nähe, Entfernung der Stellplätze zu den Wohnungen)	hoch		x		x	
Vorbildwirkung und Beschaffungswesen z.B. Fuhrpark der Gemeinde elektrifzieren, Jobticket oder Jobrad für Gemeinde-Mitarbeiter*innen, Mobilitätsmanagement für die Verwaltung	mittel	x		x	x	x
Anteil an Pendler*innen verringern z.B. durch Unterstützung der Stellenvermittlung an lokale Beschäftigte; lokale Arbeitsplätze nach Feldkirchen bringen; Möglichkeiten für Home-Office verbessern z.B. durch Einrichtung oder Förderung eines Coworking-Spaces	hoch	x				
Mobilitätskonzepte für große Verkehrserreger Forcierung der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten z.B. für größere Arbeitgeber, Schulen, größere Wohnsiedlungen etc.	mittel	x	x	x	x	x

1 https://www.klimabuendnis.at/aktuelles/mobilitaetslehrgang

Weitere mögliche Maßnahmen

Maßnahme	Emissions-wirkung	vermeiden	verlagern			verbessern
			Angebot	Wissen	Motivation	
Versorgungseinrichtungen nach Feldkirchen bringen z.B. Nahversorger Marktplatz	mittel bis hoch	x				
Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zur Förderung der aktiven Mobilität Begegnungszonen, Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung, Begrünung Gleichberechtigung bzw. Vorrang für aktive Mobilität, Verkehrssicherheit für aktive Mobilität erhöhen Tempo 30 auf Gemeindestraßen, Geschwindigkeitsreduktion auf Landesstraßen	gering bis mittel		x		x	
E-Ladeinfrastruktur schaffen an zentralen Orten bzw. dort, wo Ladezeit mit Erledigungen verbunden werden kann	gering bis mittel					x
Parkraumbewirtschaftung Dauerparken im Zentrum verhindern, Parkplatzbedarf dadurch verringern	gering bis mittel				x	
Förderung von E-Bikes in der Gemeinde durch Förderung der Anschaffung oder z.B. die Errichtung geeigneter überdachter und diebstahlsicherer Radabstellanlagen	gering bis mittel		x		x	

Wie geht es jetzt weiter?

Die Mobilitätswerkstatt liefert die Grundlagen, jetzt gilt es zu entscheiden: in welchem Umfang soll das Thema weiterverfolgt werden? Möchte die Gemeinde ein **Gesamt-Mobilitätskonzept** erstellen lassen, in dem alle Aspekte der Mobilität berücksichtigt werden und das aufbauend auf dem, was in der Vergangenheit bereits geleistet wurde, einen Fahrplan für mehrere Jahre enthält, wird der Fokus auf einige ausgewählte **Schwerpunkte** gelegt oder sollen direkt **Detail-konzepte** für einzelne Maßnahmen erarbeitet werden?

Folgende Möglichkeiten werden empfohlen:

- ein alle Bereiche der Mobilität umfassendes Gesamt-Mobilitätskonzept oder
- ein Schwerpunktkonzept für das Radfahren oder für aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr kombiniert)
- ein Detailkonzept für einen Bedarfsverkehr in Feldkirchen
- ein Detailkonzept für Carsharing in Feldkirchen
- ein Pilotprojekt zur Bildung von Fahrgemeinschaften

Als **Ansprechpartner** und zur Unterstützung stehen folgende Akteur*innen zur Verfügung, die größtenteils auch in die Durchführung der Mobilitätswerkstatt eingebunden waren und mit denen die Gemeinde auch zum Teil bereits zusammenarbeitet:

- das **regionale Mobilitätsmanagent** des Regionalmanagements Oberösterreich
- die **FahrRad Beratung OÖ**
- die **Klima- und Energiemodellregion Urfahr West**
- das Beratungsprogramm zu Mobilitätsmanagement für Regionen, Städte und Gemeinden von **klimaaktiv mobil**, betreut von komobile

Folgende **Publikationen** können für die Erarbeitung weiterer Maßnahmen hilfreich sein:

- der Wegweiser **Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden** (2021) des Landes Niederösterreich gibt einen guten Überblick darüber, wie eine Gemeinde zu einem Mobilitätskonzept kommt, welche Inhalte ein solches haben kann und wie dementsprechend ein Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts aussehen kann
- das **Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen** (2022) wurde in Zusammenhang mit der klima**aktiv** mobil Förderschiene für den Fuß-verkehr erstellt

Anhang:

Rückblick

20.01.2022:	Die Vorbereitung zur Mobilitätswerkstatt beginnen. In einem Workshop wird den lokalen Akteur*innen die App zur Erhebung näher gebracht. Außerdem werden sie in ihre Rolle als Multiplikator*innen eingeführt.
01.02.2022:	Die Infokampagne startet. Plakate machen auf die Mobilitätswerkstatt neugierig, Artikel erscheinen in der Presse und die Bewerbung auf Social Media beginnt.
01.03.2022:	Die Erhebung startet, dafür geht die Informationsseite zur Erhebung online. Flyer und Plakate werden verteilt. Ein Postwurf geht an alle Haushalte mit einer Übersicht zu den Mobilitätsangeboten in Feldkirchen a.d.D.
01.04.2022:	Die Mobilitätswerkstatt ist mit einem Stand zu Besuch am Wochenmarkt und macht auf die Erhebung aufmerksam, informiert und führt Gespräche zur Mobilität vor Ort.
20.04.2022:	Es gibt einen öffentlichen Vortrag zum Thema „Die Zukunft der Mobilität“.
05.-07.05.2022	Das Vor-Ort-Format findet statt. Die Mobilitätswerkstatt ist drei Tage in der Gemeinde präsent. Es gibt eine Mitmach-Ausstellung, einen Workshop für interessierte Menschen aus der Bevölkerung, Lastenrad und Carsharing können getestet werden. Für die lokalen Akteur*innen und Mitglieder der Gemeinde gibt es eine Zwischenpräsentation.
31.05.2022:	Die Erhebung endet. Bis dahin haben 250 Personen die Erhebung vollständig abgeschlossen.
27.09.2022:	Bei der Abschlusspräsentation in Feldkirchen a.d.D. werden die Ergebnisse der Erhebung und Empfehlungen für zukünftige Maßnahmen präsentiert und mit den Anwesenden diskutiert.

Workshop: lokale Akteur*innen

Liste der lokalen Akteur*innen:

- David Allerstorfer (Bürgermeister)
- Wolfgang Atzlesberger (OÖ Verkehrsverbund)
- Bernhard Berger (Fahrradgruppe)
- Markus Berger (Bauabteilung)
- Robert Gumpenberger (Planungsausschuss-Obmann)
- Christian Hummer (Fahrradgruppe, Fahrradbeauftragter Land OÖ)
- Martina Kneidinger (umweltfeldkirchen.at)
- Siegfried Kreutzer (Bauabteilung)
- Sabine Lindorfer (Vizebürgermeisterin)
- Fritz Menzl (FÖN Feldkirchen Ökologisch Nachhaltig)
- Maria Poscher (Seniorenbund)
- Hannes Roitner (Obmann Umweltausschuss)
- Wolfgang Seyr (2. Vizebürgermeister, Bauausschuss-Obmann)
- Nikola Wiesinger (KEM-Managerin)
- Hubert Zamut (Mobilitätsmanagement OÖ)

Start der Informations- und Werbekampagne

Medien der Öffentlichkeitsarbeit

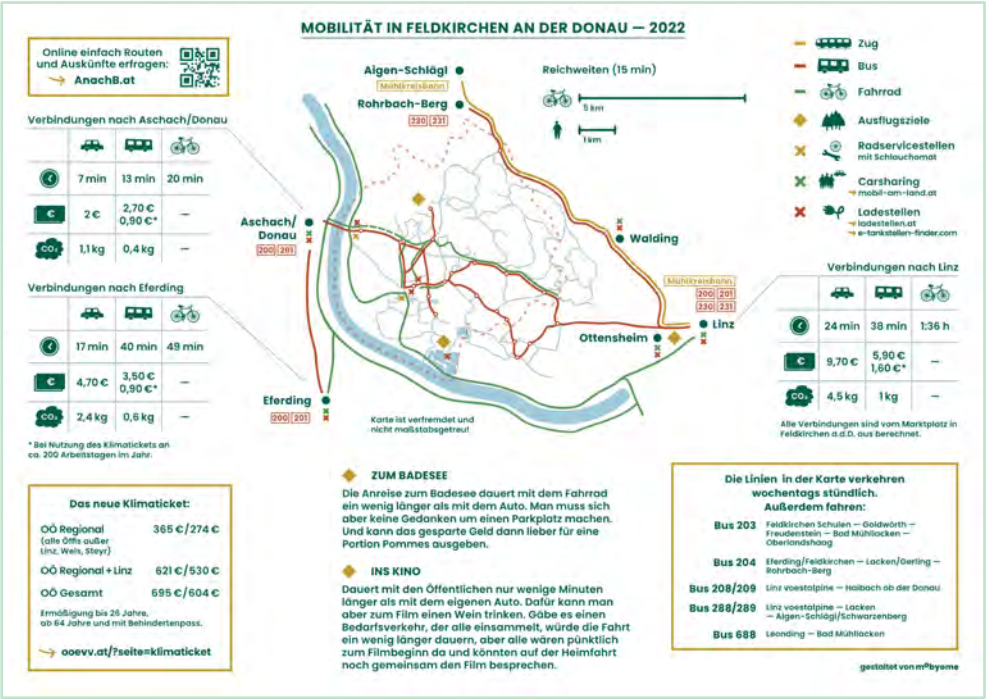
- Plakatreihe als Teaser
- Plakat für den Aufruf zur Teilnahme
- Flyer für die Zeit der Erhebung
- Postwurf mit Mobilitätsinfoblatt
- Postwurf mit ersten Auswertungen und Begleitschreiben des Bürgermeisters und des stellvertretenden Bürgermeisters
- diverse Sujets für Social Media (facebook der Gemeinde und Verteilung durch die lokalen Akteur*innen)
- Pressetexte für die lokale und regionale Presse
- regelmäßige Veröffentlichungen im Amtsblatt
- Begleitbroschüre für die lokalen Akteur*innen
- Bestandsanalyse

Foto: Maria Peherstorfer

Foto für die Presseaussendung

Social Media-Sujets

Postwurf



Mobilitätsinfoblatt (Teil des Postwurf)

Besuch auf dem Wochenmarkt und Vortrag zur Zukunft der Mobilität

Vor-Ort-Format (05.-07.05.2022)

Programm Vor-Ort-Format:

Donnerstag - Samstag:
- Workshop und Gespräche
- Mitmach-Ausstellung
- Vermittlung von Good-Practice-Beispielen
- Siebdruck und Buttonmaschine für Kinder und Jugendliche
- Lastenrad fahren

Freitag:
- Lastenrad fahren
- UW.E Carsharing testen
- Zwischenpräsentation mit lokalen Akteur*innen

Samstag:
- Spaziergang durch die Gemeinde gemeinsam mit Fritz Menzl

CH
ER
EI

Wie bist du am liebsten
unterwegs?

Anhang:

Pressespiegel

Redaktion
Veronika Mair
zu Favoriten

Mobilitätsanalyse

Urfahr West will neue Mobilitätsangebote entwickeln

7. Oktober 2021, 10:53 Uhr

Von links: Bürgermeister David Allerstorfer aus Feldkirchen und Herwig Kolar, Klima- und Energiemanager der Region Urfahr West. Foto: Bernhard Krammer hochgeladen von Veronika Mair

Die Region Urfahr West startet mit einer neuen Form der Mobilitätsanalyse in Feldkirchen.

FELDKIRCHEN. "Es gehört zu einer der Grundaufgaben einer Gemeinde, für ein ausgewogenes und vielfältiges Mobilitätsangebot zu sorgen, welches sicher, leistbar und nachhaltig ist. Die Zukunft der Mobilität muss aber von den Bürgern einer Gemeinde oder einer Region mitgestaltet werden können", heißt es seitens der Klima- und Energie-Region Urfahr West. Damit geeignete Maßnahmen gesetzt werden, die eine Verbesserung für möglichst viele Menschen bringen, ist es wichtig, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu kennen. Daher hat die Klima- und Energie-Region Urfahr West die Firma „Mobyome" eingeladen, für die Marktgemeinde Feldkirchen eine Mobilitätserhebung durchzuführen. Diese bildet die Grundlage für die Erstellung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts und für die Planung konkreter Umsetzungen. Zentraler Bestandteil einer Mobilitätswerkstatt, die im Frühjahr

2022 durchgeführt wird, ist eine Online-Befragung über das tatsächliche Mobilitätsverhalten von Menschen.

Mithilfe der Bevölkerung gefragt

Je mehr Personen sich an der Erhebung beteiligen, desto aussagekräftiger ist das Bild, das von der derzeitigen Mobilität in der Gemeinde und den Anforderungen an die kommenden Veränderungen im Verkehr entsteht. Die Befragung wird in Feldkirchen kommenden Frühjahr mit möglichst vielen Feldkirchnern durchgeführt. Dazu wird es zwei Detail-Workshops mit Experten und einen Tag der offenen Tür geben, zu dem alle sich noch einmal zu Wort melden können. Die Idee wurde schon im Frühjahr dem Verkehrsausschuss präsentiert und im August dieses Jahres vom Gemeinderat beschlossen. Der Großteil der Kosten wird aus dem regionalen Klima- und Energiebudget bezahlt.

Feldkirchen als Referenz für die Region

Feldkirchen hat durch seine Größe und sein durchmischte Ortsstruktur die besten Voraussetzungen, ein möglichst buntes Bild an Ergebnissen und Meinungen abzubilden. „Wir haben viele Menschen im Ortszentrum, die rasch beim Bus sind und das Kaufangebot im Ort nutzen können, wir haben viele dezentrale Siedlungen und wir haben von flachen Landschaften entlang der Bundesstraße und hügeligen Randlagen mit steilen Wegen alle Wohnformen. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sollen auch auf die anderen Gemeinden der Region Urfahr West übertragen werden können, sodass wir voneinander lernen können“, so David Allerstorfer, Bürgermeister der Gemeinde Feldkirchen.

Bezirksrundschau Urfahr Umgebung – 07. Oktober 2021

Mobilitätswerkstatt in Feldkirchen

Die Gemeinde Feldkirchen an der Donau möchte im Rahmen einer mobyome Mobilitätswerkstatt mehr über das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner*innen erfahren, um darauf aufbauend neue Angebote und Lösungen zu schaffen.

Am 20.01.2022 fand der erste Workshop im Prozess mit lokalen Akteur*innen im virtuellen Raum statt. Bürger*innen, Vertreter*innen von Vereinen und der Gemeindepolitik setzten sich gemeinsam mit Expert*innen und Interessensvertreter*innen mit dem Thema Mobilität in Feldkirchen auseinander – auch das Regionale Mobilitätsmanagement der RMOÖ war dabei.

In Kleingruppen wurde drei Stunden lang die klimarelevante Mobilitätswende und Maßnahmen zur Erreichung und Unterstützung der notwendigen Verhaltensänderung diskutiert.

Besonderer Bedeutung wurde dabei neben einem weiteren Ausbau der stärkeren Sichtbarmachung des bereits bestehenden Angebotes zuerkannt. Zudem wurden bereits erste Überlegungen für konkrete Maßnahmen angestellt.

Abschließend wurde im Workshop noch von allen gemeinsam die Erhebungs-App getestet. Durch dieses innovative Instrument konnten die Workshopteilnehmer*innen einen Einblick in ihr eigenes Mobilitätsverhalten und dessen Einfluss auf Emissionen, Kosten und Gesundheit bekommen.

Von März bis Juni ist die digitale Erhebung der alltäglichen Mobilität der Bevölkerung von Feldkirchen geplant, die von mobyome - auch bei Veranstaltungen vor Ort - begleitet wird.

Auf Basis dieser Datengrundlage soll ein umfassendes Bild dazu generiert, über konkrete Maßnahmen nachgedacht und die Ergebnisse dann im Rahmen einer öffentlichen Präsentation – voraussichtlich im Juli 2022 - allen interessierten Gemeindebewohner*innen vorgestellt werden.

Mobilitätsmanagement Oberösterreich – 31. Januar 2022

Mobilitätswerkstatt startet in Feldkirchen

Tips Redaktion Victoria Preining, 05.02.2022 08:00 Uhr

https://www.tips.at/nachrichten/urfahr-umgebung/land-leute/557363-mobilitaetswerkstatt-startet-in-feldkirchen

FELDKIRCHEN AN DER DONAU. Bereits im Mai des vergangenen Jahres hat der Gemeinderat von Feldkirchen an der Donau in Zusammenarbeit mit der Klima und Energiemodellregion beschlossen, eine Mobilitätserhebung in der Gemeinde durchzuführen. Am 1. März geht es los.

. Es gelte als eine der wichtigsten Aufgaben einer Gemeinde, für ein ausgewogenes und vielfältiges Mobilitätsangebot zu sorgen, heißt es von der Gemeinde Feldkirchen. Damit gezielt passende und wirkvolle Maßnahmen gesetzt werden können, die eine Verbesserung für möglichst viele Menschen bringen, sei es wichtig, die Bedürfnisse und die Alltagswege der Bevölkerung so gut wie möglich zu kennen. Deswegen sei bereits im Vorjahr die Durchführung einer Mobilitätserhebung beschlossen worden. Diese bilde die Grundlage für die Erstellung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts und für die Planung konkreter Umsetzungen.

Bevölkerung ist gefragt

Dabei sei die Mithilfe der Bevölkerung gefragt: je mehr Personen sich an der Erhebung beteiligen würden, desto aussagekräftiger sei das dadurch entstehende Situationsbild in der gemeinde. Durchgeführt wird die Erhebung im Rahmen der „mobyome"-Mobilitätswerkstatt von März bis Mai.Gestartet wird am 1. März. Im Zuge des Prozesses werden vor Ort verschiedene Veranstaltungen rund um das Thema nachhaltige Mobilität abgehalten. Diese sollen informieren, aber auch Raum für Austausch und Diskussion bieten.

Copyrights © 2022 Tips Zeitungs GmbH & Co KG

Tips – 02. Mai 2022

hlviertler Nachrichten BERICHTE AUS DER REGION

WW.NACHRICHTEN.AT/MUEHLVIERTEL

OÖNachrichten

Rad, Auto oder Bus? Feldkirchen sucht per App nach neuen Verkehrslösungen

Am 1. März startet in Kooperation mit der Klima- und Energiemodellregion Urfahr West eine Mobilitätswerkstatt. Zum Auftakt wird erhoben, wie welche Wege zurückgelegt werden

FELDKIRCHEN/DONAU. Wie kommen die Feldkirchner eigentlich von A nach B? Was ist ihr bevorzugtes Verkehrsmittel? Und warum entscheiden sie sich für Rad, Auto, Bus oder gehen doch lieber zu Fuß? Fragen wie diesen will die Gemeinde gemeinsam mit der Klima- und Energiemodellregion Urfahr West mit ihrer Mobilitätswerkstatt auf den Grund gehen.

Los geht es am 1. März, ab dann wird drei Monate lang erhoben, wie und wohin sich die Gemeindebürger bewegen, und zwar mithilfe einer App. Bereitgestellt wird diese von der mit der Abwicklung der Mobilitätswerkstatt beauftragten Firma Mobyome. Die App ist per Link zugänglich, die Daten werden anonymisiert erfasst.

Mobilitätsworkshop geplant

„Die Teilnehmer können dort ihre Wege eingeben, die Route wird berechnet und samt Emissionen und Kosten angezeigt", sagt Nikola Wiesinger von der Klima- und Energiemodellregion Urfahr West. Gleichzeitig werden zwei Alternativrouten mit anderen Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Hier können die Nutzer eingeben, warum diese eine oder eben keine Option (Zeit, Kosten etc.) für sie sind.

„Damit kann gut erhoben werden, welche Gründe hinter dem jeweiligen Mobilitätsverhalten liegen", sagt Wiesinger. Und es kann auf „Lücken" im Verkehrsnetz hingewiesen werden, wie etwa eine fehlende Radverbindung.

Erkenntnisse wie diese sollen die Basis für weitere Schritte, sprich verbesserte oder neue Angebote in der Region bilden. Ein möglicher Ansatz dabei: Carsharing-Modelle.

Foto: Region Urfahr West

Klimamanagerin Nikola Wiesinger und Bürgermeister David Allerstorfer

Für Bürgermeister David Allerstorfer (SP) bietet das Vorhaben die Chance, auf mehreren Ebenen anzusetzen: einerseits bei der individuellen Bewusstseinsbildung, andererseits bei der bedürfnisorientierten Infrastrukturgestaltung. Gerade für Feldkirchen als große Flächengemeinde mit rund 40 Quadratkilometern sei es interessant, wie die Bewegungsmuster der Bürger aussehen (Stichwort Pendler). Allerstorfer wie Wiesinger hoffen nun auf eine rege Teilnahme, um möglichst viele aussagekräftige Daten sammeln zu können. Während der Erhebungsphase sind ein Einführungsvortrag zur zukunftsfitten Mobilität sowie ein Mobilitätsworkshop geplant.

> „Wir können auch erheben, welche Gründe hinter dem jeweiligen Mobilitätsverhalten liegen."
>
> Nikola Wiesinger, Klima- und Energiemanagerin

Die Ergebnisse sollen, so ist es geplant, im Sommer öffentlich präsentiert werden. Daran anknüpfend sollen Zeitpläne für die Umsetzung der Maßnahmen erarbeitet werden, sagt Allerstorfer. Zum Teil werden dafür Kooperationen, etwa mit dem Land, nötig sein. Die Wirkung der Mobilitätswerkstatt soll auch über Feldkirchen hinausgehen, so sieht Wiesinger darin viel Entwicklungspotenzial für die gesamte Klima- und Energiemodellregion (insgesamt neun Gemeinden). Weitere Infos: ***regionuwe.at*** *(jp)*

Mühlviertler Nachrichten 23. Februar 2022

OÖNachrichten

LINZ

Mobilitätswerkstatt läuft noch bis Ende Mai

Von Julia Popovsky 18. Mai 2022 00:04 Uhr

Auto, Bus, Rad oder zu Fuß: Welches Verkehrsmittel wird wann genutzt?
Bild: mobyome

FELDKIRCHEN. In Feldkirchen zeichnet sich große Bereitschaft ab, bei kurzen Wegen auf das Auto zu verzichten.

Die täglichen Wege, die die Feldkirchner zurücklegen, und vor allem die Frage, wie sie es tun – mit dem Auto, dem Rad, dem Bus oder doch zu Fuß – das steht im Fokus der "Mobilitätswerkstatt". Dieses Projekt hat die Gemeinde (wie berichtet) in Kooperation mit der Klima- und Energiemodellregion Urfahr-West gestartet, mit der Intention, neue Verkehrslösungen zu finden.

Das Mittel der Wahl ist eine App, bereitgestellt von der mit der Abwicklung der Mobilitätswerkstatt beauftragten Firma "mobyome". Seit dem Start der Erhebung im März haben 250 Menschen an der kostenlosen, anonymisierten Umfrage teilgenommen. Bis Ende Mai haben interessierte Gemeindebürger noch die Chance, es ihnen gleichzutun (feldkirchen-mobil.at).

Das Prinzip dahinter ist, dass die Teilnehmer ihre Routen eingeben. Zum einen werden die Emissionen und Kosten berechnet und angezeigt, zum anderen werden Alternativrouten mit anderen Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Hier sind die Nutzer gefordert, einzugeben, warum sie sich einen Wechsel vorstellen können – oder eben nicht. Erste Zwischenergebnisse liegen bereits vor. "Die Bereitschaft, kürzere Pkw-Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, ist überraschend hoch", sagt Tobias Haider von "mobyome". Die öffentlichen Verbindungen nach Linz kommen für eine Mehrheit der Teilnehmer wegen zu langer Fahrzeiten, nicht passender Intervalle und mangelnder Attraktivität allerdings nicht infrage. Spannend sei zudem, dass sich viele der Befragten vorstellen können, künftig Teil einer Fahrgemeinschaft zu werden, so Haider. Groß war das Interesse auch bei dem dreitägigen Format "Mobilitätswerkstatt vor Ort" Anfang Mai. Neben einer Mitmach-Ausstellung gab es dort etwa die Möglichkeit ein E-Lastenfahrrad auszuprobieren.

Nach Abschluss der Erhebung werden die Ergebnisse im Detail ausgewertet, Anfang September ist deren Präsentation geplant. Eine zufriedene Zwischenbilanz zieht nicht nur Nikola Wiesinger von der Klima- und Energiemodellregion Urfahr-West, sondern auch Bürgermeister David Allerstorfer (SP): "Ich glaube, dass wir auf Basis der gesammelten Informationen künftig sachlich und zielgerichtet Projekte vorantreiben können."

Oberösterreichische Nachrichten – 19. Mai 2022

OÖNachrichten

MÜHLVIERTEL

"Die Bereitschaft ist groß, das Auto auch einmal stehen zu lassen"

03. Oktober 2022 00:04 Uhr

Viel Interesse bei der interaktiven Mitmachausstellung
Bild: mobyome

FELDKIRCHEN AN DER DONAU. Die Frage, welches Verkehrsmittel die Feldkirchner auf ihren Alltagswegen bevorzugt benutzen und welche Auswirkungen ihr Mobilitätsverhalten auf das Klima hat, war Dreh- und Angelpunkt des Projektes "Mobilitätswerkstatt".

Diese hat die Gemeinde, wie berichtet, in Kooperation mit der Klima- und Energiemodellregion Urfahr-West unter Mithilfe der Firma "mobyome" auf die Beine gestellt. Mit dem Ziel, darauf aufbauend den Verkehr "klimafreundlicher" gestalten zu können.

Die Erhebungen wurden über eine App abgewickelt, dort konnten die Teilnehmer bis Ende Mai ihre Routen eingeben. Ihnen wurden dafür nicht nur die Emissionen und Kosten berechnet und angezeigt, sondern auch Alternativrouten mit anderen Verkehrsmitteln vorgeschlagen. Dabei wurde auch erfragt, ob und warum ein Umstieg denkbar wäre oder eben nicht.

Viele Pendler nach Linz

Vergangene Woche wurden nun die Ergebnisse präsentiert, der Projekt-Endbericht ist noch in Ausarbeitung. Insgesamt haben 250 Menschen ihre Alltagswege eingegeben, 616 Wegeketten wurden erfasst.

Besonders erfreulich sei, dass sich die Teilnehmer bei 70 Prozent der eingegebenen Wege, die derzeit mit dem Auto zurückgelegt werden, offen gezeigt haben, auf CO2-freundlichere Alternativen umzusteigen, sagt Nikola Wiesinger von der Klima- und Energiemodellregion Urfahr-West.

Die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen, ist demnach groß, das Verlagerungs- und Emissionsverringerungspotenzial sei beträchtlich, so Tobias Haider von mobyome – gerade mit Blick auf die vielen Pendler nach Linz.

Schrauben, an denen gedreht werden müsse, gebe es mehrere. Denn nicht immer ist ein fehlendes alternatives Angebot der Grund, warum das Auto genutzt wird, zum Teil sind es persönliche Entscheidungen – beeinflusst von Wetter, Tagesstruktur und Co.

Deshalb sei neben dem Infrastrukturausbau (Radwege, öffentlicher Verkehr etc.) die Sensibilisierungs- und Motivationsarbeit ein zentraler Baustein. Für Bürgermeister David Allerstorfer (SP) geben die Ergebnisse eine klare Stoßrichtung vor, geplant ist etwa eine kommunale Förderung, mit der unter anderem die Nutzung des Klimatickets unterstützt werden soll. Ansetzen will Allerstorfer zudem in puncto Mitfahrgelegenheiten, auch in diesem Bereich haben die Teilnehmer großes Interesse signalisiert.

Wiesinger schwebt darüber hinaus vor, gewisse Ergebnisse und Maßnahmen über Feldkirchen hinaus auf die gesamte Region Urfahr-West auszurollen. (jp)

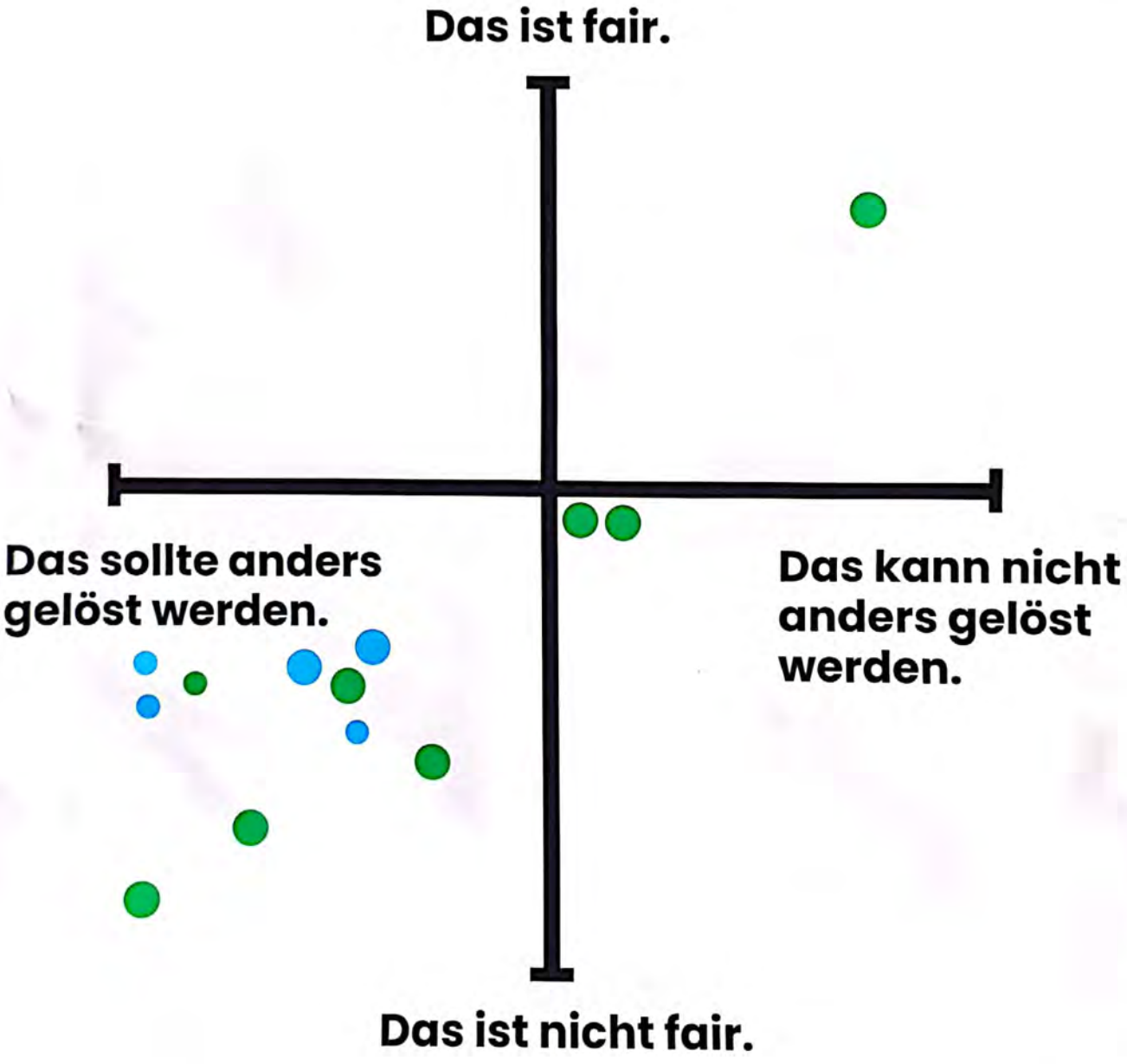
Oberösterreichische Nachrichten – 03. Oktober 2022

Anhang:

Mitmach-Plakate aus dem Vor-Ort-Format

Was sind deine häufigsten Ziele?
Wie erreichst du sie?
Oberlandshaag
Bad Münstereifel
Iecken
Goldworth
Ottenstein

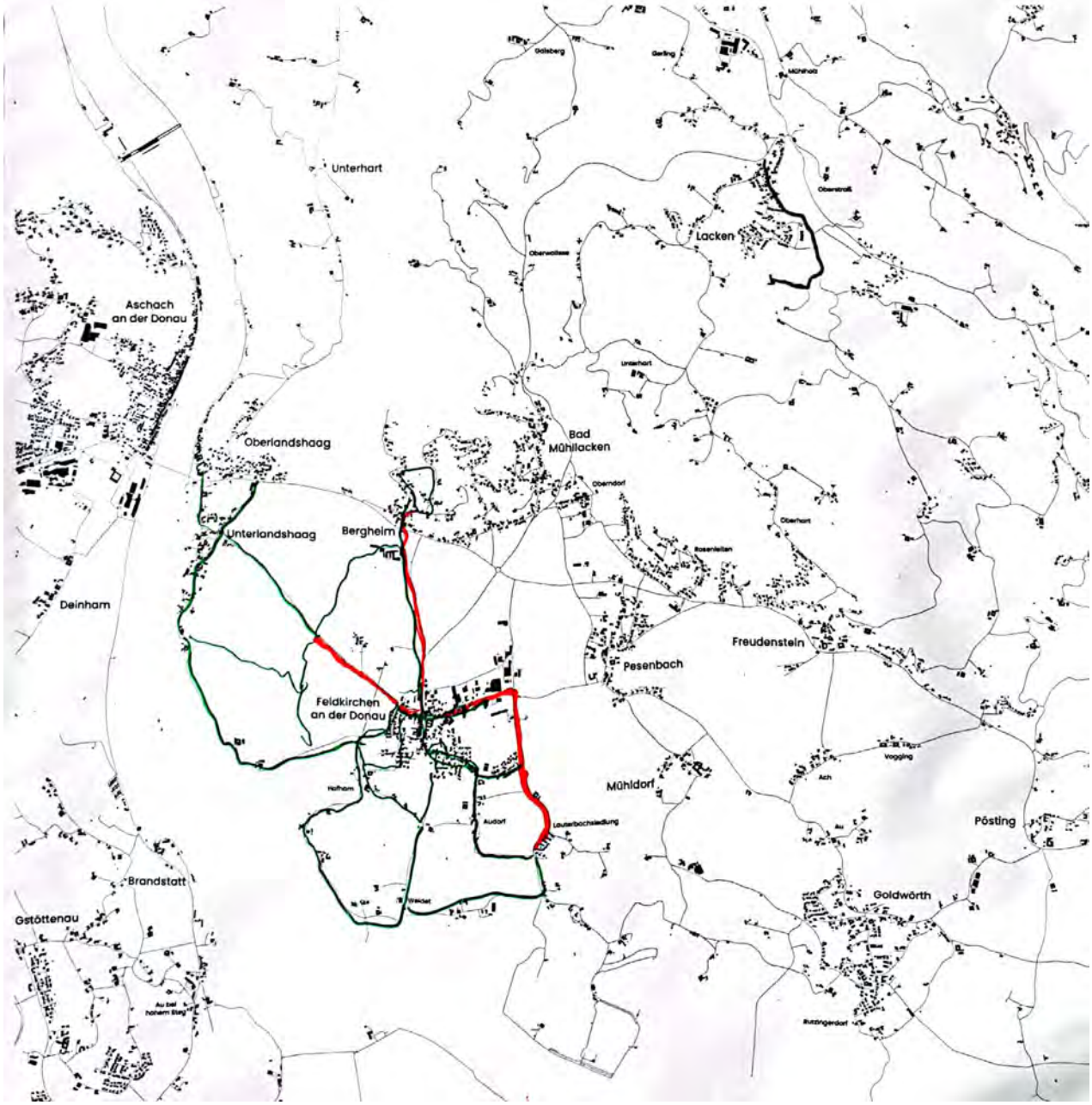
Für die Auswirkungen privater Autofahrten auf Umwelt und Gesundheit kommen aktuell alle Menschen auf, nicht nur die Autofahrer*innen.
Ich finde ...



Was sind deine häufigsten Wege in Feldkirchen a.d.D. zu Fuß?

Bist du dort gerne unterwegs?

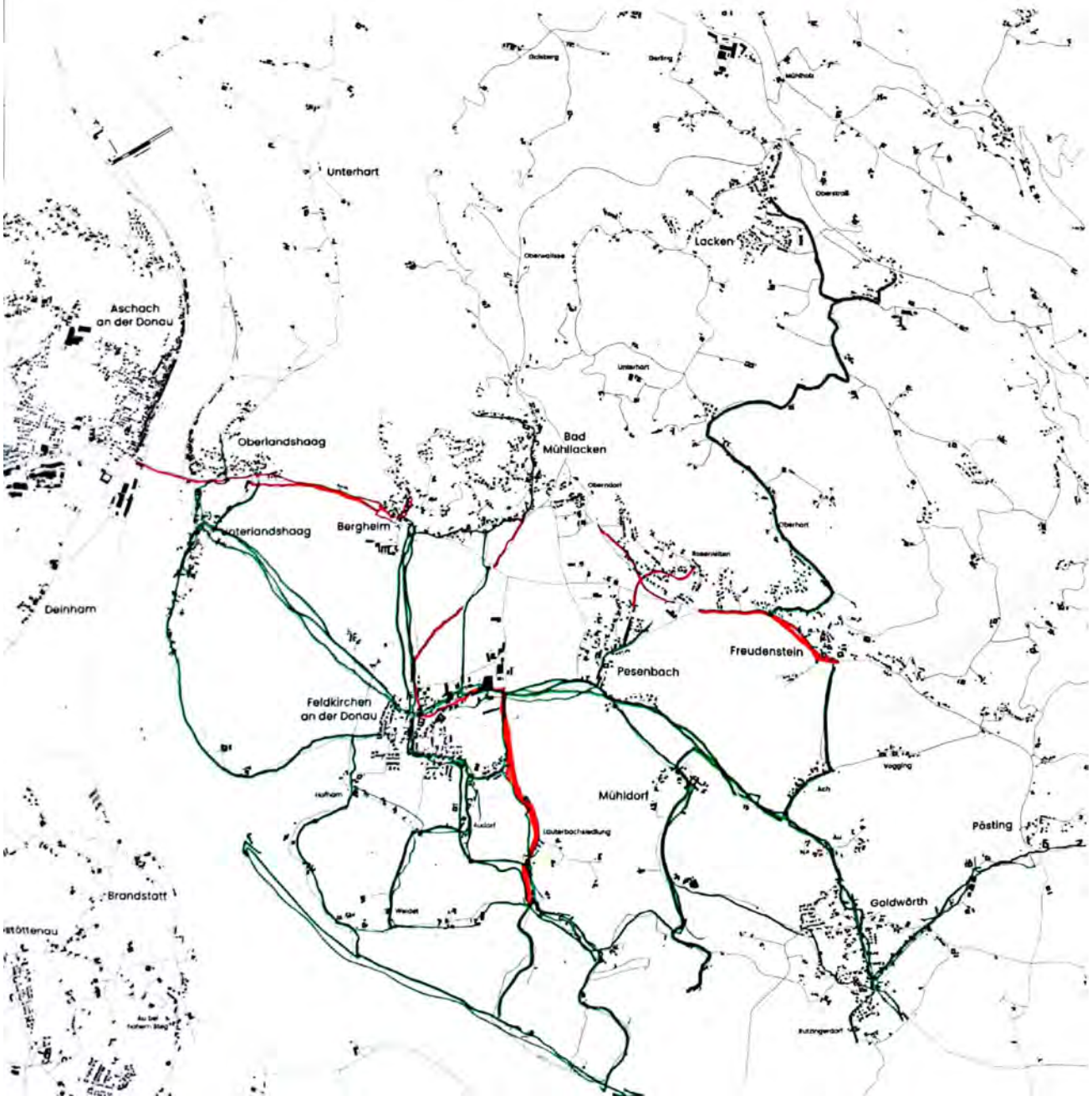
Bist du dort nicht gerne unterwegs?



Was sind deine häufigsten Wege in Feldkirchen a.d.D. mit dem Fahrrad?

Bist du dort gerne unterwegs?

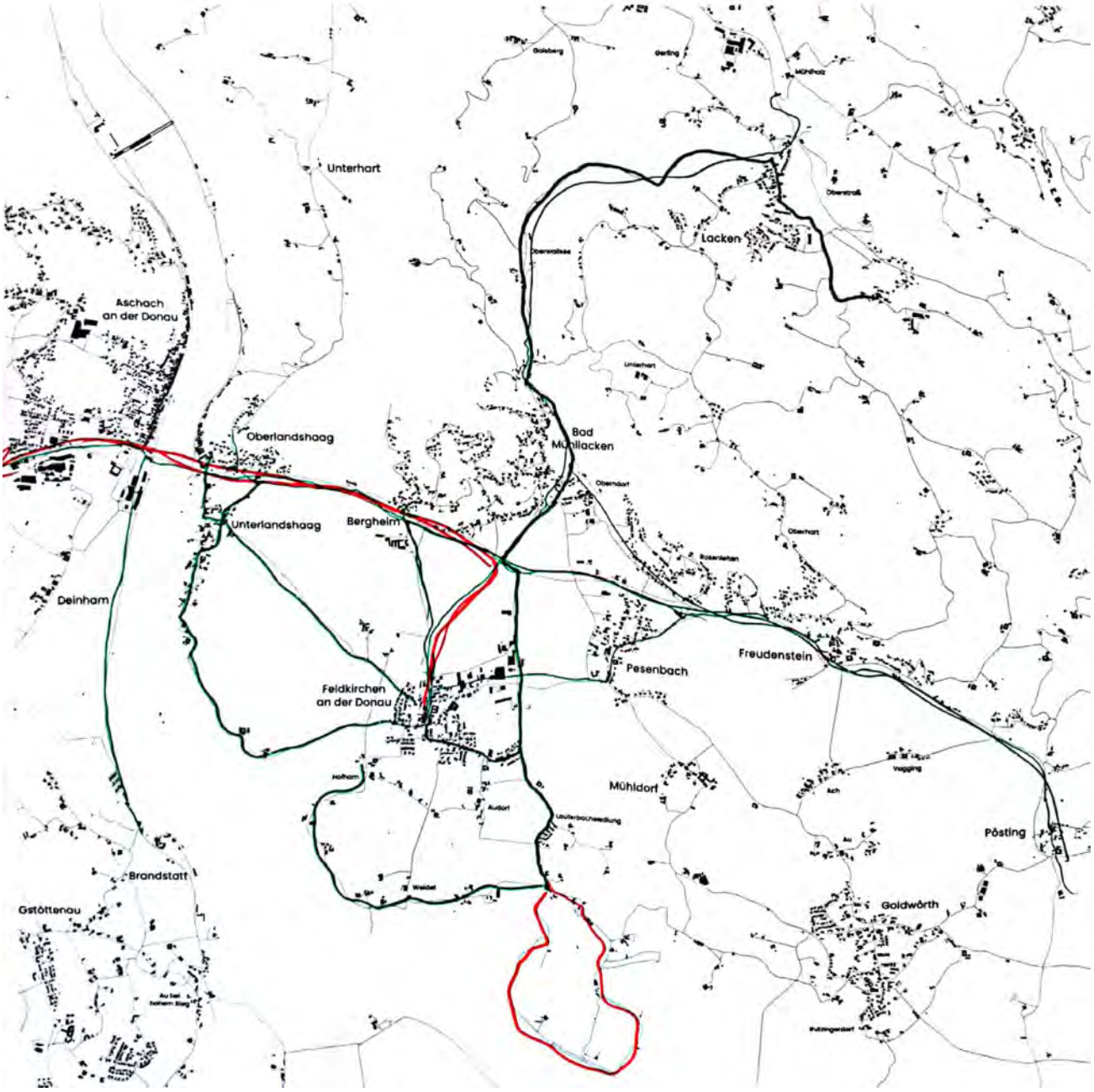
Bist du dort nicht gerne unterwegs?



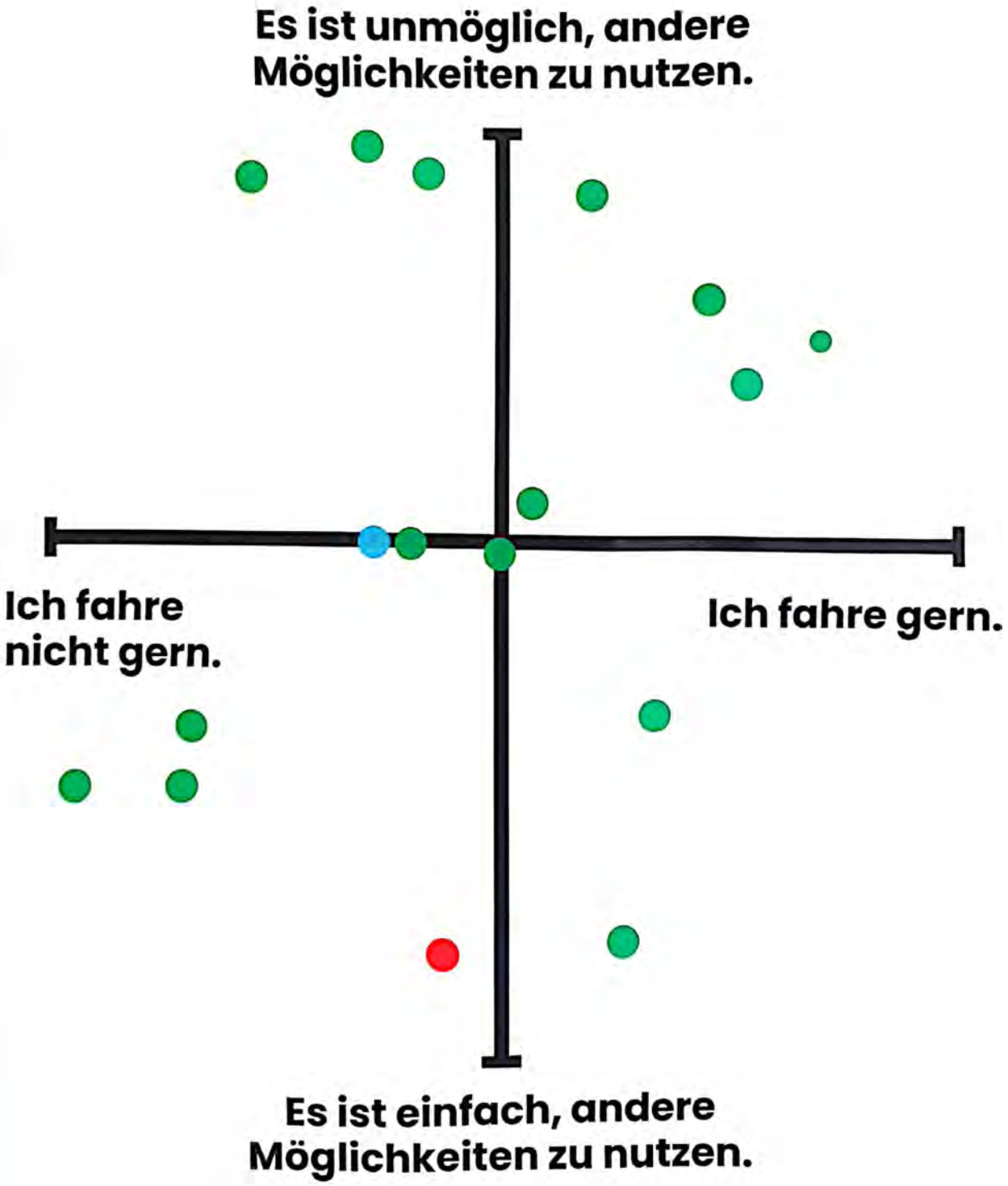
Was sind deine häufigsten Wege in Feldkirchen a.d.D. mit dem Auto?

Bist du dort gerne unterwegs?

Bist du dort nicht gerne unterwegs?



Ich fahre regelmäßig mit dem Auto...



Wie bist du am liebsten unterwegs?

Warum?

Bewegung an frischer Luft
- Gesund bleiben
- Umweltschutz

Rad
- schnell
- Bewegung
- frische Luft
- Flexibilität

Rad:
- schnell/eben
- Bewegung
- Umweltschutz

Rad
- schnell
- frische Luft
- Bewegung

zu Fuß
Ich mag die Natur und die Bewegung

FuB
- Gesund
- frische Luft
- macht Spaß

Was stört dich

unsicher
zu wenig Rad- u. Gehwege

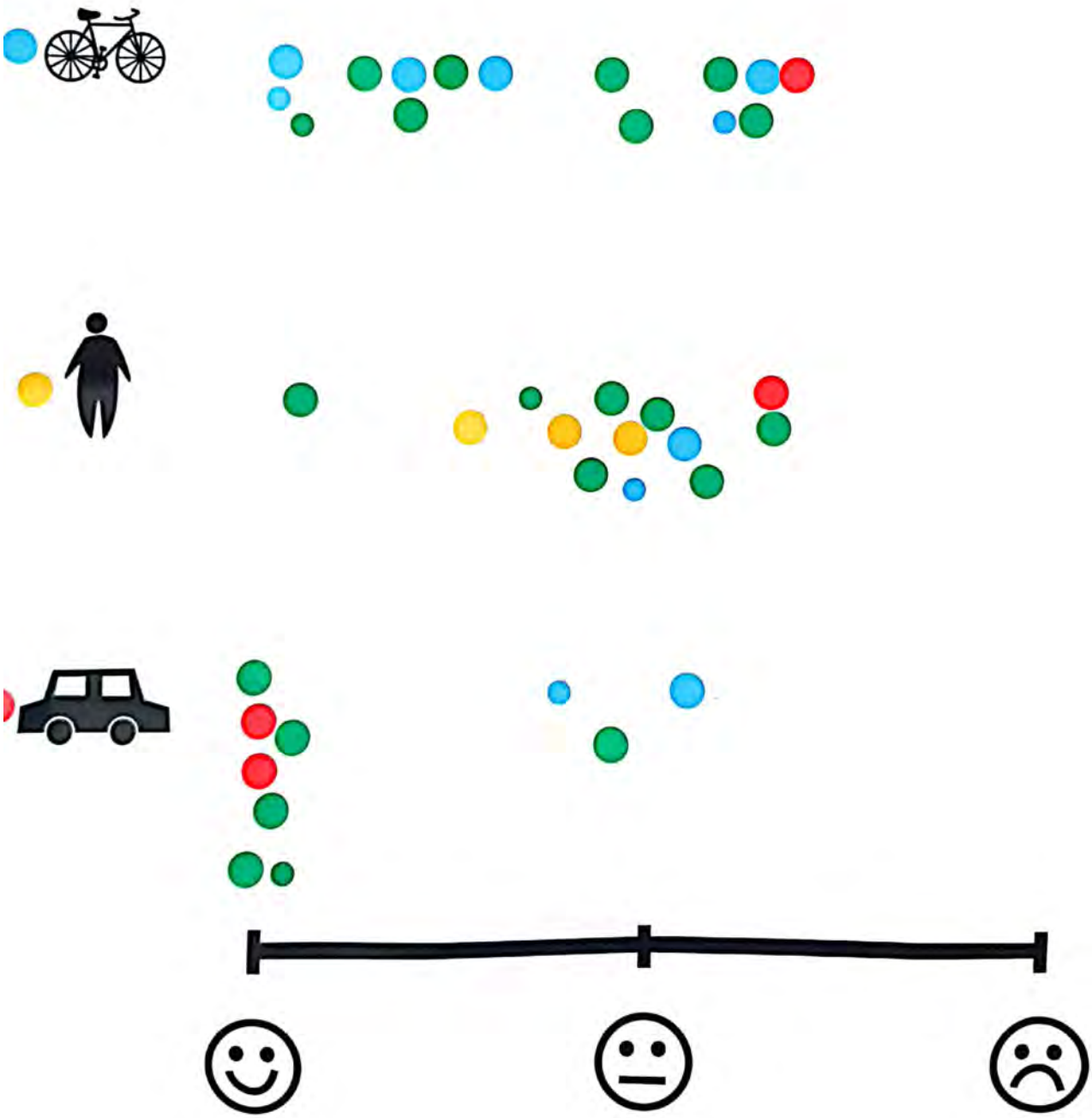
fehlende (kurzschattige) Geh- und Radwege

- Radinfrastruktur bzw. Straßen viele Schäden
↳ gefährlich

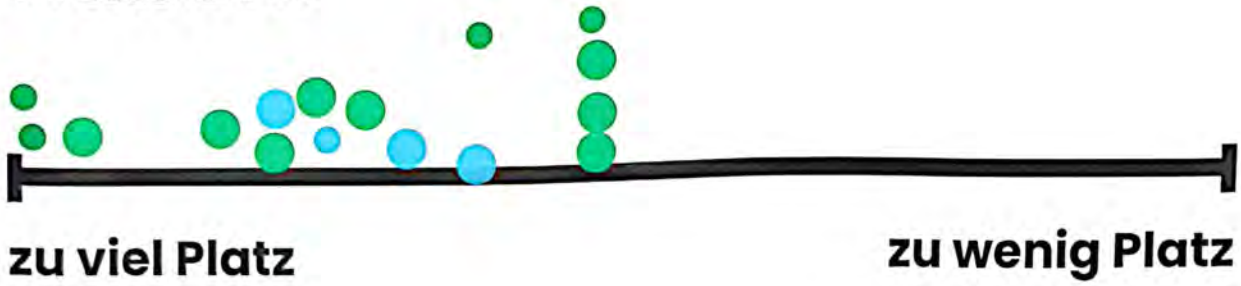
• Radweg + Ri See ⇒ gefährlich v.a. für/mit Kinder

Pendlerpauschale gehörtendlich abgeschafft

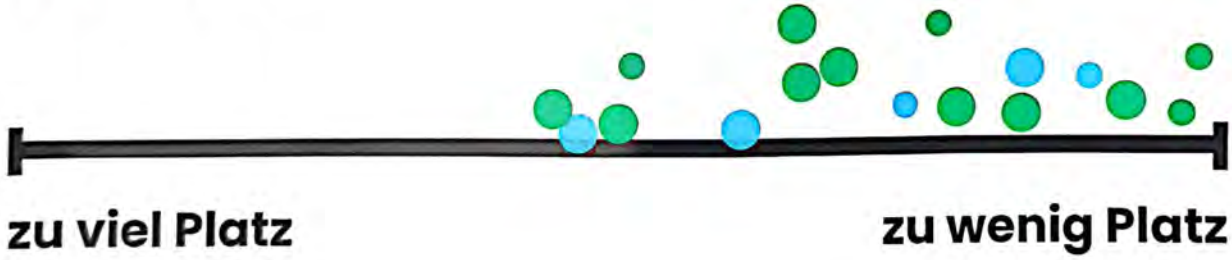
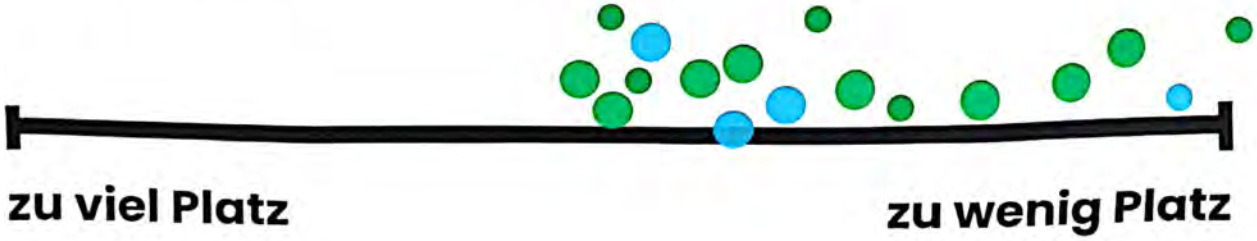
Wie bewertest du das Serviceangebot in Feldkirchen a.d.D.?



Ich finde Autofahrer*innen haben:



Ich finde Radfahrer*innen haben:



Ich finde Fußgänger*innen haben: