



Klima- und Energie-Modellregionen
Wir gestalten die Energiewende



Ein Programm des Klima- und Energiefonds – managed by Kommunalkredit Public Consulting

Anleitung zur Verbreitung eines erfolgreichen KEM-Leitprojekts am Beispiel

>>Mobilitätsvielfalt Mostviertel - MVMV<<



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung.....	1
1. Fact-Sheet.....	1
2. Leitprojektbeschreibung	2
3. Zielsetzung.....	4
4. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen.....	6
5. Projektmanagement.....	7
6. Projektkosten und Finanzierung.....	8
7. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	9
8. Projektablauf	10
9. Zeitlinie des Projektablaufs	14
10. Erfolgskontrolle	16
11. Erfolgsfaktoren	16
12. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen	17
13. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit	18
14. Ergebnis /Ausblick	19
Anhänge.....	20



Klima- und Energie-Modellregionen

Anleitung zur Durchführung des Leitprojekts

>>Mobilitätsvielfalt Mostviertel-MVMV<<

1. Fact-Sheet

Organisation	
Name durchführende Institution	Gemeinde Dienstleistungsverband Region Amstetten für Umweltschutz und Abgaben R018F196L
Name(n) teilnehmende(r) Modellregion(en)	KEM Amstetten NORD B671483 KEM Amstetten SÜD B671573
Name Projektpartner	NOE- Regional GmbH
Startdatum des Leitprojekts:	01.03.2019
Geplantes Fertigstellungsdatum:	16.03.2020

2. Leitprojektbeschreibung

Das Leitprojekt fand im Mostviertel - konkret im Bezirk Amstetten sowie der Statutarstadt Waidhofen/Y. - statt. Das Projektgebiet ist deckungsgleich mit den beiden Klima- und Energie-Modellregionen Amstetten Nord und Amstetten Süd. Insgesamt sind 35 Gemeinden beteiligt, darunter mit Waidhofen/Y., Amstetten, St. Valentin und Haag auch vier Städte. In Österreich verursacht der Verkehr ein Drittel der Treibhausgasemissionen und ist zu 93% von, zum Großteil importierten, Erdöl abhängig. Jede geteilte bzw. eingesparte Fahrt mit dem PKW spart durchschnittlich 120g CO₂ pro nicht gefahrenem Kilometer.¹ Dieser Tatsache geschuldet beschreibt der Verkehrsclub Österreich (VCO) Mobilitätsmanagement als wirkungsvolle Maßnahme gegen CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr. Die Mobilitätswende ist in aller Munde, die EU-Umweltminister diskutieren die Verringerung des CO₂-Ausstoßes bei neuen PKW bis 2030. Aber was bedeutet dies für die Bewohner im ländlichen Raum? Das Auto ist hier kaum wegzudenken und der öffentliche Verkehr oftmals nicht in notwendigem Maß vorhanden.

„Das eigene Mobilitätsverhalten neu denken“ – lautet der Schlüsselsatz des vorliegenden Leitprojektes. Ziel ist es Impulse zur Motivation und zum Handeln zu setzen um das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen. Im Leitprojekt „Mobilitätsvielfalt Mostviertel“ sollen die bestehenden alternativen Mobilitätsangebote exemplarisch aufgezeigt werden und es galt positiv darüber zu berichten sowie die Bevölkerung zu animieren ihr Mobilitätsverhalten ohne Einschränkungen und Qualitätsverlust zu ändern. Mithilfe sogenannter „Mobilitätspioniere“-Menschen aus der Region zeigen auf vorbildhafte Weise ihr geändertes Mobilitätsverhalten-soll darüber hinaus gezeigt werden, dass nachhaltige Mobilität im Alltag möglich ist. Es sollen die positiven Aspekte unterstrichen und ihnen die Möglichkeit gegeben werden, ihre Geschichten über ihr geändertes Mobilitätsverhalten zu erzählen. Am Ende des Projekts sind alle bestehenden und neugeschaffenen Mobilitätsangebote auf www.mobilitaetsvielfalt.at gesammelt worden und steckbriefartig, inklusive den Geschichten der Mobilitätspioniere, öffentlich als geeignetes Mittel der Mobilitätskommunikation verfügbar.

¹ Vgl. Flottenverbrauch lt. Herstellerangaben

Neben dem Aufzeigen, bekannter machen sowie zur Anwendung bringen bestehender Mobilitätsangebote wurden im Zuge des Projekts auch Incentives für RadfahrerInnen (Radreparatortage am Bahnhof) sowie eine breite Bewusstseinsbildungskampagne (Banner, E-Bike Labstellen, Kartenmaterial etc.) in 12 Gemeinden durchgeführt. Als Zusätzliches Angebot wurden darüber hinaus weitere Angebote zur nachhaltigen Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in der Region geschaffen.

3. Zielsetzung

Multimodale Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum zu integrieren bedarf einer längerfristigen Strategie. Zu sehr ist der eigene Privat-PKW in den Köpfen verankert. Das Leitprojekt kann daher nur ein Anstoß sein, das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken. Indem „Mobilitätspioniere“ gezeigt werden und gleichzeitig die Vielfalt der Angebote (Freiwilligen Fahrdienste, Anrufsammeltaxi, Car-Sharing, Radwege etc.) vorgestellt wird, soll ein erster Schritt für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gelegt und langfristig die Auslastung der Mobilitätsangebote gesteigert werden. Die Bekanntmachung und zur Anwendung-Bringen von nachhaltigen Alternativen zum eigenen Auto bei innerörtlicher und regionaler Mobilität z.B. Fahrten zu Ämtern, zur Arbeit, in der Freizeit stehen ebenfalls im Fokus des Projekts. Neben dem vor den Vorhang holen der Mobilitätspioniere sowie dem Erzählen ihrer Geschichten steht die Schaffung neuer Mobilitätsangebote im Fokus des vorliegenden Projektes. Folgender Mehrwert und Nutzen kann für die Region genannt werden:

- Aktive Einbindung unterschiedlicher Akteure (Mobilitätspioniere, Entscheidungsträger, Verkehrsunternehmen, etc.)
- Arbeiten mit Menschen, wodurch viele unterschiedliche Verbesserungsmaßnahmen und zukünftige Ideen gesammelt werden
- Erstellung eines überregionalen Tools zur Mobilitätskommunikation für Multiplikatoren
- Direkter Zugang zu Menschen in der Region
- Verringerung von Schnittstellen durch intensiven Austausch und Kooperation (KEM, Gemeinden, Mobilitätsmanagement)
- Imagebildung der Region durch innovative Ansätze

Im Zuge des vorliegenden Projektes konnte die Arbeit mit aktiven Bürgern/Pionieren als standardisierter Ansatz im Mobilitätsmanagement gefestigt werden. Zukunftsthemen wie „co-creation Ansätze“ sind somit nicht primär auf theoretische Konstrukte aufgebaut sondern finden auch praktische Anwendung in der Region.

Weitere langfristige Ziele der KEM Amstetten Nord und Süd wurden wie folgt definiert:

Ökologische Ziele:

- Unterstützung bei der Erreichung von Klimazielen durch Verzicht auf Fahrten bei Kurzstrecken bzw. Aufzeigen von gangbaren Alternativen (Mobilitätskommunikation)
- Erhöhung des Besetzungsgrades bei Autofahrten im Pendlerverkehr aus / in das Ybbstal und darüber hinaus.

Soziale Aspekte:

- Impulse für gemeinschaftliches Fahren z.B. Kindertransport, Sportvereine, etc.,
- Förderung von aktiver Mobilität als Maßnahme zur Gesundheitsvorsorge (aktive Bewegung) für die Bevölkerung

4. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen

Das vorliegende Leitprojekt zeigt sich insofern innovativ, als es eine Sammlung nachhaltiger Mobilitätsangebote einer Region in kurzer Steckbriefform darstellt, welche über die Website www.mobilitaetsvielfalt.at abrufbar sind. Neben der Sammlung galt es auch diese Angebote durch verstärkte Bewusstseinsbildungsmaßnahmen (Banner, Beschilderung, Kartenmaterial, Incentivierung) bekannter zu machen sowie die Nutzung zu intensivieren. Zusätzlich wurde auf die Schaffung neuer, sowie nachhaltiger Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum Wert gelegt. Der neuartige Zugang in der Zusammenarbeit mit Mobilitätsponierern soll andere Personen zur Nutzung dieser nachhaltigen Mobilitätsangebote animieren. Daher stellt die Arbeitsform mit Mobilitätsponierern eine Erweiterung im Portfolio des Mobilitätsmanagements für die Region dar. Durch den Titel „Mobilitätsvielfalt“ als auch den Aufbau der Website lässt sich das Konzept in dieser Form auch auf andere Regionen umlegen. Zukünftig sollen neben dem Mostviertel auch weitere Regionen Niederösterreichs und darüber hinaus animiert werden, sich und Ihre Mobilitätsangebote auf der Website zu präsentieren. Durch die Erweiterung auf andere Regionen lässt sich die Reichweite als auch der Nutzen des Projekts, die Bekanntmachung und Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum, deutlich steigern. Darüber hinaus soll die Plattform einen wesentlichen Beitrag zur notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors und zum organischen Wachstum sowie der Verankerung des Programms der Klima und Energiemodellregionen in den Regionen beitragen. Das Thema Mobilität wird auch weiterhin in der KEM aktiv forciert werden, wenngleich es hier sehr viele Komponenten gibt, auf die eine KEM wenig Einfluss hat. (z. B. Fahrpläne, Förderungen, Bau von Infrastruktur, etc.).

5. Projektmanagement

Das Leitprojekt „Mobilitätsvielfalt Mostviertel“ wurde gemeinsam von den KEM Regionen Amstetten Süd, Amstetten Nord sowie der Noe Regional GmbH durchgeführt. Das koordinierende Projektmanagement wurde vom GDA Amstetten als Träger der KEM Regionen übernommen. Die Noe Regional GmbH unterstützte dabei das Projekt inhaltlich über die MitarbeiterInnen im Bereich „Mobilitätsmanagement Mostviertel“ und stellte neben der Fachexpertise auch die Kommunikationsschnittstelle zwischen der KEM und den Gemeinden hinsichtlich Mobilitätsthemen dar. Durch regelmäßige, i.d.R monatlich stattfindende, Austauschtreffen wurden alle Partner immer am aktuellen Stand gehalten und über die weitere Vorgehensweise beraten. So konnte auf sich ändernde Rahmenbedingungen entsprechend schnell reagiert werden. Als weitere Projektpartner wurden folgende Gemeinden sowie regionale Firmen gewonnen.

- Stadtgemeinde Amstetten
- Marktgemeinde Aschbach
- Marktgemeinde Ardagger
- Marktgemeinde Biberbach
- Gemeinde Ertl
- Marktgemeinde Seitenstetten
- Marktgemeinde Sankt Peter/Au
- Gemeinde Sankt Pantaleon/Erla
- Stadtgemeinde Sankt Valentin
- Gemeinde Weistrach
- Marktgemeinde Wolfsbach
- Fa. Hetsch „Radldoc“ Amstetten
- Fa. Motozone Sankt Valentin
- Gastronomiebetriebe aus der Kleinregion Herz Mostviertel
- Sonnenladen GmbH, Sankt Pantaleon/Erla

6. Projektkosten und Finanzierung

Der größte Anteil der Projektkosten entfiel erwartungsgemäß und entsprechend der Kalkulation auf die Position Arbeitszeit. Diese viel im Vergleich höher aus, da durch den Absprung zweier Gemeinden ein zeitlicher Mehraufwand für die Betreuung und Schaffung neuer Mobilitätsangebote aufgewendet werden musste. Die Sachkosten für die Schaffung neuer Mobilitätsangebote (2 E-Fahrtendienste) wurden im Gegenzug weniger, da die Gemeinden hauptsächlich durch Beratung unterstützt wurden. Außerdem stellte sich durch die geänderte Methodik bei der Befragung von Mobilitätsplanern ebenfalls ein zeitlicher Mehraufwand ein. Die anfallenden Sachkosten wurden vom Projektträger, dem GDA Amstetten, durch Eigenmittel vorfinanziert und über Förderung durch den Klimafonds refinanziert. Die Noe Regional GmbH brachte sich mit Fachexpertise und überregionalen Kontakten und einer Vielzahl von Projektideen ein. Die Wartung sowie regelmäßige Aktualisierungen der Website des Projektes sind für die nächsten Jahre durch Mittel des GDA sichergestellt. Die laufenden Wartungsarbeiten und inhaltlichen Adaptierungen hinsichtlich der Erweiterungen auf andere Regionen müssen entsprechend dem entstehenden Aufwand an die jeweilige Region weiterverrechnet werden. Die entstandenen Projektkosten setzen sich wie folgt zusammen.

Position	Bemerkung	Kosten €
Arbeitszeit	470h x 50€/h	23500
Sachkosten	Banner/Schilder/Karten	4610
	2x Radservicetage	810
	Grafik/Logo/Webdesign	4850
	Druck	150
	lauf.Webhosting	450
		34370

7. Rechtliche Rahmenbedingungen

Um das Leitprojekt erfolgreich abwickeln zu können, wurden im Rahmen des Projektes folgende zu berücksichtigende rechtliche Einflussfaktoren identifiziert. Im Zuge der Radservice-Tag an den Bahnhöfen Sankt Valentin und Amstetten waren insbesondere die Besitzverhältnisse rund um das Bahnhofsareal ausschlaggebend für eine reibungslose und kostengünstige Durchführung. Es wurde darauf geachtet, dass die Radservice Stationen nur auf öffentlichen, sich im Eigentum der Gemeinde befindlichen Flächen aufgebaut wurden. Eine Durchführung direkt am Bahnhofsareal, hätte durch die Einholung div. Genehmigungen zu einem größeren administrativen Aufwand als auch zu deutlichen Mehrkosten geführt. Aufgrund der guten Kontakte zu den teilnehmenden Gemeinden, wurden in unmittelbarer Bahnhofsumgebung Parkplätze per Anordnung der Bürgermeisterinnen am Tag der Veranstaltung für das Projekt gesperrt. Ein weiterer zu beachtender Faktor sind die Besitzverhältnisse die es bei der Bannerkampagne zu beachten galt. Die Banner wurden ebenfalls nur an solchen Stellen gut sichtbar montiert, welche auch im öffentlichen Besitz der Gemeinden standen. Eine weitere rechtliche Rahmenbedingung die es strengstens einzuhalten gilt, ist der Umgang mit persönlichen Daten, welcher im Zuge der Befragung der Mobilitätspioniere erhoben wurden. Deshalb wurde vorab eine Erklärung über die Verwendung der personenbezogenen Daten von den Befragten unterschrieben. Diese Datenschutzerklärung wurde in enger Abstimmung mit dem Datenschutzbeauftragten des GDA entworfen und findet sich zur weiteren Verwendung im Anhang.

8. Projektablauf

Aufgrund der Tatsache, dass am Standort in Öhling sowohl die Noe Regional GmbH mit dem Mobilitätsmanagement Mostviertel als auch die Klima und Energiemodellregion Amstetten Nord und Süd Ihren Bürostandort haben, kam es in den letzten Jahren zum regelmäßigen Austausch von Ideen und engerer Koordination bei durchgeführten Projekten. Durch diese, über die Jahre hinweg gewachsenen und etablierten Strukturen im Haus Mostviertel, wurde bereits vor geraumer Zeit über die gemeinsame Durchführung von Projekten nachgedacht. Nachdem sowohl beim regionalen Mobilitätsmanagement als auch bei der Klima und Energiemodellregion entsprechende Personalreserven geschaffen wurden, wurde der Grundstein für ein gemeinsames Projekt gelegt.

Projektvorbereitung:

Nach dem Kennenlernen und dem erstem Erfahrungsaustausch wurden in mehreren, im Abstand von wenigen Wochen, stattfindenden Besprechungen Ideen gesammelt sowie eine Stärken- und Schwächenanalyse der Mobilitätssituation in der Region durchgeführt. Parallel dazu wurden, von Seiten des Mobilitätsmanagements, bereits erste Kooperationspartner und Gemeinden für die Durchführung des Projektes ins Boot geholt. Gemeinsam mit Ihnen wurde vorab erhoben, welche Bedürfnisse in welchen Gemeinden vorhanden sind und welche Projekte sich mit dem vorliegenden Leitprojekt, unter dem Motto „Das eigene Mobilitätsverhalten neu denken“ realisieren lassen. Anhand dieser Sammlung von einzelnen Projektideen als auch ersten regionalen Spezifika, wurde in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsmanagement Mostviertel, der Antrag für das Leitprojekt gestellt. Ziel dabei war stets die Bekanntmachung als auch das Attraktiveren von bestehenden, sowie die Schaffung neuer Mobilitätsangebote. Das Projektmanagement wurde dabei vorab der Klima-und Energiemodellregion übertragen, operative Agenden dem Mobilitätsmanagement. Grundsätzlich sollten als Projektvorbereitung ca. drei Monate Vorlaufzeit kalkuliert werden. Idealerweise sind vier Monate, da der regelmäßige Austausch und die Ideenkoordination mit Vertretern aus unterschiedlichsten Gemeinden und Ebenen erfahrungsgemäß längerer Planung bedürfen.

Durchführung:

Nach der positiven Genehmigung des Projekts wurde der Startzeitraum strategisch auf den 01.03.2019 gelegt, da mit dem Schwerpunkt „Aktive Mobilität“ und insbesondere dem Fahrradverkehr, passend zum Beginn der Radsaison, gestartet wurde. Neben der Veröffentlichung auf den jeweiligen Homepages der Projektpartner, wurde das Projekt in den regionalen Medien, mit Unterstützung des Büros vom Mobilitätslandesrat der niederösterreichischen Landesregierung beworben. Im Zuge dessen wurde ebenfalls der Aufruf zur Akquise von Mobilitätspionieren gestartet sowie die grafische Gestaltung der Banner für die Kampagnen „Ein Herz für Radfahren“ sowie „Ein Herz für E-Mobilität“ in Auftrag gegeben. Der Aufruf an die Mobilitätspioniere erfolgte einerseits über ein Web-Formular auf der jeweiligen Gemeindehomepage, andererseits auch über die Medien. Mobilitätspioniere sollen dabei mit vorbildhafter Wirkung bei der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote vorangehen. Parallel dazu wurden auch das Kartenmaterial der E-Bike Routen sowie die „E-Bike Labstellen“ grafisch gestaltet und die Termine für die Radservicetage an den Bahnhöfen fixiert. Der nächste Schwerpunkt des Projekts lag im Themenbereich Elektromobilität. Den teilnehmenden Gemeinden wurde dabei ebenfalls Banner im Bezug zum Thema ausgeteilt, die Ladesäulen in der Region erneut einheitlich kartographiert und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Als nächstes wurde der Fokus auf Ridesharing und Fahrtendienste gelegt. Ähnlich wie im Themengebiet Elektromobilität, wurden Informationen über bestehende Angebote gesammelt und den Gemeinden zur Verbreitung zur Verfügung gestellt. Zusätzlich sollten mindestens zwei neuartige Mobilitätsangebote im Zuge des Projekts geschaffen werden. Hier waren die Etablierung einer Mitfahrbank zu einem markanten Ausflugsziel sowie die Legalisierung mehrerer Wildparkplätze in einer Gemeinde vorgesehen. Aufgrund nicht näher genannter Gründe, wurde von Seiten der Gemeinden die Beteiligung am Projekt aber zurückgezogen. Diesem Umstand geschuldet, wurde von Seiten des Mobilitätsmanagements verstärkt die Unterstützung zweier E-Fahrtendienste in der Region forciert. Durch intensive Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteure (ENU, KEM, Vertreter regionaler Unternehmen, Noe Regional GmbH) konnten im Zuge des Projektes zwei neue E-Fahrtendienste initiiert werden.

Die bereits zuvor angekündigten Radservicetage wurden im Zuge des Schwerpunktes öffentlicher Verkehr durchgeführt. Hierbei sollten jene PendlerInnen belohnt werden, welche mit dem Fahrrad Ihre Weiterreise mit dem Zug antraten. Bei der Durchführung der Radservicetage ist wie in Kapitel 7 erwähnt auf die Besitzverhältnisse rund um das Bahnhofsareal zu achten. Um den Erfolg solcher Veranstaltungen zu gewährleisten, ist es unabdingbar bei der Veranstaltung selbst, durch mindestens zwei Personen, aktiv Werbung und Akquise zur Teilnahme an der Radreparatur zu betreiben. Eine ausgedehnte Informationskampagne vorab, bewirkte, dass einige BürgerInnen die Fahrräder mit dem Auto zum kostenlosen Service bringen wollten und dies dem ursprünglichen Ziel der Veranstaltung diametral gegenüberstand. Dem zweiten Radservicetag am Bahnhof in Amstetten wurde daher der Charakter einer Guerilla Aktion verliehen. Die laufende Akquise und Betreuung der Mobilitätsponiere gestaltete sich intrinsisch motiviert schwieriger als zunächst angenommen, deshalb wurde die Methodik dahingehend geändert, dass Mobilitätsponiere direkt über die Gemeinden angesprochen und anhand qualitativ geführter Interviews hinsichtlich ihres vorbildlichen Mobilitätsverhaltens befragt wurden.

Projektabschluss

Als öffentlicher Abschluss des Projekts, wurde der jährlich stattfindende Mobilitätsabend der Noe Regional GmbH am 26.02.2020 in Winklarn gewählt, da an dieser Veranstaltung sämtliche Mobilitätsbeauftragte des Bezirks Amstetten und dem restlichen Mostviertel vertreten waren. Die Themenschwerpunkte des Leitprojekts wurde den Vertretern erläutert und es wurde darauf hingewiesen, Projektideen für die Homepage www.mobilitaetsvielfalt.at zu sammeln um diese zu erweitern. Neben den Mobilitätsbeauftragten aus der Region waren auch KEM Vertreter aus anderen Regionen Niederösterreichs (KEM Marchfeld) vertreten und konnten erste Einblicke in das Projekt erlangen. Eine weitere Präsentation der Ergebnisse wird im Rahmen einer UmweltexpertInnenentagung (Bürgermeister, Amtsleiter, Umweltgemeinderäte) des GDA mit allen teilnehmenden Gemeinden stattfinden. Diese wird aufgrund der zeitintensiven Wahlkampf Vor- als auch Nachbereitungen (Konstituierende Sitzungen etc.) von Seiten der Gemeinden, jedoch erst nach offiziellem Projektende am 22.04.2020 stattfinden.

Evaluierung

Die Evaluierung des Projekts erfolgte laufend, in regelmäßig stattfindenden Treffen der beiden Projektpartner sowie mit Vertretern der Gemeinden. Es wurden dabei die Projektziele einem Soll-Ist Vergleich unterzogen und über die weitere Vorgehensweise beraten. Das laufende Feedback aus den Gemeinden, der lokalen Wirtschaft als auch den Mobilitätsprojekten wurde dabei in die weitere Projektplanung eingepflegt.

9. Zeitlinie des Projektablaufs

AP0	Vorplanung	Aug.18	Sep.19	Okt.18	Feb.19	Mär.19	Apr.19	Mai.19	Jun.19	Jul.19	Aug.19	Sep.19	Okt.19	Nov.19	Dez.19	Jän.20	Feb.20	Mär.20
0.1	Koordination, Projektpartner, Verantwortlichkeiten, Ideensammlung																	
0.2	Projektantrag schreiben																	
AP1	Information über Mobilitätsangebote																	
1.1	Projektumfeld planen, Screening weiterer Kooperationspartner - Auftaktworkshop mit Personenkreis der Projektplanung																	
1.2	Aufbereiten der Mobilitäts-Informationspakete für Gemeinden (Plakate, Flyer, div. Drucksorten, Plakate Ortseinfahrten)																	
1.3	PR & Öffentlichkeitsarbeit (Presstexte, Pressegespräche, event. Pressereise)																	
1.4	Schaffung neuer Mobilitätsangebote																	
1.5	Erstellung Web-Auftritt und Homepageservicierung																	
1.6	Veranstaltungen (Mobilität: Fahrkartenautomaten-Schulung, Radservicetage an Bahnhöfen)																	
AP2	Mobilitätsformen erlebbar machen																	
2.1	Akquise von Mob.Pionieren																	
2.2	Betreuung der Mob.Pioniere																	
2.3	mediale Begleitung der Mob. Pioniere																	
AP3	Reflexion & Feedback																	
3.1	Erstellung Feedback-Bogen, Qualitative Interviews																	
3.2	Auswertung und Zusammenfassung der MP Erfahrungen																	
AP4	Mobilitätsziele für die Zukunft																	
4.1	Mobilitätsveranstaltung mit Mobilitätsverantwortlichen in Gemeinden																	
4.2	Zusammenfassung für regionale Entscheidungsträger																	
4.3	Veröffentlichung der Ergebnisse																	
AP5	Projektmanagement																	
5.1	Koordination Projektbegleitung																	
5.2	Abschlussbericht																	

Einen wesentlich zu berücksichtigenden Zeitfaktor nimmt die Vorplanung des Projekts ein. Diese Phase sollte mindestens drei, idealerweise vier Monate dauern, da diese den Grundstein für den weiteren Projekterfolg und einen reibungslosen Ablauf legt.

Der erste Meilenstein des Projekts wurde nach der Phase der Akquise von Mobilitätsprojekten gelegt. Im Zuge der Analyse der Meldungen von Mobilitätsprojekten konnte proaktiv auf die fehlenden Nennungen reagiert werden und die Methodik der Akquise als auch der Befragung korrigiert werden. Ein weiterer Meilenstein wurde nach der Phase des Aufbereitens der Mobilitätsangebote an die Gemeinden gelegt und deren Feedback bei der weiteren Aufbereitung der Mobilitätsangebote berücksichtigt. Die letzten beiden Meilensteine wurden nach Erstellung des Websitekonzepts sowie der Präsentation der Ergebnisse an die Mobilitätsbeauftragten aus der Region gelegt. Hier wurde wie bereits zuvor das Feedback der Mobilitätsbeauftragten für weitere Ergebnispräsentationen eingepflegt.

10. Erfolgskontrolle

Die laufenden Projektfortschritte wurden im Stage Gate Prozess Verfahren kontrolliert. So wurde das Gesamtprojekt in vier Mobilitätsschwerpunkte sowie „Mobilitätspioniere“, „Webauftritt“ sowie „Abschluss“ unterteilt. Nach dem jeweiligen Projektabschnitt wurden die zuvor festgelegten Ziele überprüft und zum nächsten Abschnitt übergegangen. So konnte bereits früh festgestellt werden, dass sich die Akquise von Mobilitätspionieren schwieriger gestaltet und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Durch dieses organisiertes Vorgehen, konnten die Projektziele wie „Bekanntmachung bestehender Mobilitätsangebote, Schaffung neuer Mobilitätsangebote sowie die Akquise von Mobilitätspionieren“ letztendlich auch erreicht werden.

11. Erfolgsfaktoren

Ein wesentlicher Faktor, welcher zum positiven Projekterfolg beigetragen hat, war die Tatsache, dass sowohl die KEM Amstetten als auch das Mobilitätsmanagement ausgezeichnete Kontakte zu den Gemeinden der Region unterhalten. So konnten bereits vorab mögliche Kooperationspartner als auch konkrete Projektideen gesammelt und mit den jeweiligen Verantwortlichen geplant werden. Ebenfalls hilfreich bei der Durchführung des Projekts waren die gewachsenen Strukturen und die damit verbundenen Möglichkeiten auf etablierte Kontakte hinsichtlich Presse, Grafik, Fotografie als auch Webdesign zurückgreifen zu können. Darüber hinaus bot die räumliche Nähe der beiden Projektpartner- beide Büros finden sich im Haus Mostviertel in Öhling- wesentliche Vorteile. Meetings konnten somit auch kurzfristig terminisiert werden. Ein nicht zu vergessender, aber aktuell sehr wesentlicher Faktor, ist die allgemein positive gesellschaftliche Entwicklung hin zu verstärktem Klimaschutz und alternativen Mobilitätsformen.

12. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen

Schwerer als zunächst angenommen gestaltete sich wie bereits beschrieben die Akquise von Mobilitätspionieren. Dem Aufruf in lokalen Medien und über die Homepage folgten lediglich zwei Pioniere. Deshalb wurde die Methodik dahingehend geändert, dass der Aufruf auch von teilnehmenden Gemeinden durch Mundpropaganda stärker forciert wurde und mit den so gemeldeten Mobilitätspionieren qualitative Interviews geführt wurden. Eine Herausforderung, welche sich in vollem Ausmaß erst während der Durchführung des Projekts immer stärker in den Vordergrund stellte, waren die im Jänner 2020 abgehaltenen Gemeinderatswahlen in Niederösterreich. Die Anfangs intensiveren Gespräche mit Gemeindevertretern über mögliche Umsetzungsideen, schwächten sich mit voranschreitender Projektlaufzeit merklich ab, da die Hauptinteressen einen Wandel Richtung Wahl erlebten. Diesem Grund ist auch die Änderung bei der geplanten Schaffung neuer Mobilitätsangebote geschuldet. Die Abwicklung von Projekten außerhalb von Wahlkampfzeiten ist daher empfehlenswert. Nicht zu vernachlässigen waren auch unvorhergesehene Personalveränderungen, welche für die verbleibenden Projektpartner einen erheblichen Mehraufwand bedeuteten.

13. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit

Ziel des Projektes war es einerseits die bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangebote in der Region bekannter zu machen und diese zu attraktivieren, als auch Mobilitätspioniere ihre Geschichten über nachhaltige Mobilität erzählen zu lassen. Neben den etablierten Kanälen über regionale Medien sowie die Homepages wurde vor allem auf die Verbreitung über Mobilitätsbeauftragte in den Gemeinden gesetzt. Diese wurden von Beginn an mit ins Boot geholt, da diese nach Beendigung des Projekts ein Tool (Website) in den Händen halten, um die Mobilitätskommunikation an die BürgerInnen zu vereinfachen. Darüber hinaus wurde mittels großangelegten Bannerkampagnen in den Gemeinden Aufmerksamkeit für das Projekt generiert. Auch die Radservicetage dienten neben der Bewusstseinsbildung zur Kommunikation des Projekts. An den Radservicetagen wurden jeweils mehr als 100 Personen direkt angesprochen. Das Feedback war i.d.R äußerst positiv. Die Maßnahme mit der größten Öffentlichkeitswirkung geht mit dem Launch der Website und der Bewerbung durch die Mobilitätsbeauftragten einher.

14. Ergebnis /Ausblick

Eines der erfreulichsten Erkenntnisse des Projekts ist die merklich positive Grundstimmung in der Bevölkerung hinsichtlich nachhaltigem Mobilitätsverhalten. Die Bekanntmachung der Mobilitätsangebote sowie die mit dem Projekt verbundene Bewusstseinsbildung in der Region trugen dazu nicht unwesentlich bei. Durch zahlreiche Gespräche mit GemeindevertreterInnen als auch mit BürgerInnen wurden die Zeichen der Zeit erkannt und mit einer Sammlung der Mobilitätsangebote genau die Bedürfnisse der Bevölkerung als auch der Mobilitätsauftragten getroffen. Somit kann Mobilität besser kommuniziert werden, da die Mobilitätsangebote übersichtlich für die Bevölkerung aus der Region verfügbar sind. Auch die Schaffung zweier E-Fahrtendienste, mit großer Unterstützung und Engagement aus der regionalen Wirtschaft, kann als großer Erfolg verbucht werden. Die Präsentation anderer Regionen, samt ihren Mobilitätsangeboten, auf der Website ist wünschenswert und wird sowohl von Seiten der KEM als auch der Noe- Regional GmbH aktiv forciert. Die überregionale und gesammelte Bekanntmachung einzelner Mobilitätsprojekte soll zukünftig sowohl Gemeinden als auch Privatpersonen dazu anregen, verstärkt an neuartige und insbesondere nachhaltige Mobilitätslösungen zu denken.

Anhänge

- 1) Foto Auftaktveranstaltung
- 2) Banner „Ein Herz für Radfahren & E-Bike“
- 3) Banner „ Ein Herz für E-Mobilität“
- 4) Tafel „E-Bike Labstelle“
- 5) Flyer Fahrradreparatur „Sankt Valentin“
- 6) Grafik „Mobilitätsvielfalt Mostviertel 1“
- 7) Grafik „Mobilitätsvielfalt Mostviertel 2“
- 8) Grafik „Mobilitätsvielfalt Sharing“
- 9) Grafik „Mobilitätsvielfalt E-Mobilität“
- 10) Grafik „Mobilitätsvielfalt Öffentlicher Verkehr“
- 11) Grafik „Mobilitätsvielfalt Aktive Mobilität“
- 12) Grafik „Mobilitätsvielfalt Pioniere“
- 13) Datenschutzerklärung
- 14) Logo MVMV
- 15) Website Konzept (ohne Logos)