

LAST MILE

Nachhaltige Mobilität für die „letzte Meile“ in Tourismusregionen

Regionalpolitischer Austausch über bedarfsoorientierte Verkehrslösungen für Touristen und Einheimische



Ergebnisse der **PROJEKTPHASE 1**

Let's travel the last mile together!

Ziel von **LAST MILE** ist es, innovative und bedarfsorientierte Lösungen für nachhaltige regionale Mobilitätssysteme zu finden. Bedarfsorientierte Mobilitätslösungen sollen Reisenden ermöglichen, die „letzte Meile“ ihrer Anreisekette nachhaltig zurückzulegen und auch Einwohnern Alternativen zur Pkw-Nutzung im Alltag bieten.

Der Schwerpunkt dieses Projektes liegt darauf, die bestehenden Angebotslücken einer Anreisekette vom Ausgangspunkt zum Zielort (der sogenannten „letzten Meile“) mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zu schließen. Hierbei wird auf Lösungen aus Praxisbeispielen zurückgegriffen. Zudem wurde auch der langfristige Nutzen für die Umwelt, sowie die Ressourcen- und Kosteneffizienz berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung des Gesamtziels des INTERREG EUROPE-Programmes hat **LAST MILE** zum Ziel, die Umsetzung der regionalen Entwicklungspolitik und -programme zu verbessern. Das gilt insbesondere für Investitionsprogramme hinsichtlich Wachstum und Beschäftigung, sowie gegebenenfalls auch für Programme der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit, die sich mit einer Umstellung auf eine CO2-arme Wirtschaft befassen.

Inhalt

Projektpartner und Regionen.....	2-3
Bedarfsorientierte Mobilitätssysteme.....	4-5
Analyse über Rahmenbedingungen und Barrieren für FTS.....	6-7
Rahmenbedingungen und Barrieren für FTS der Partnerregionen.....	8-9
Stand der Technik.....	10-11
Good Practicte: Evaluierung.....	12-13
Good Practice: Beispiele.....	14-15
Synthese.....	16-25
Empfehlungen.....	26-27
Regionale Aktionspläne.....	28-29
Weitere Informationen.....	30-31

PROJECT PARTNERS AND REGIONS

Region Naturpark Obersauer, Luxemburg

Naturpark Upper Sûre

Der Naturpark Obersauer ist eine Vereinigung des Staates Luxemburg und fünf Gemeinden. Der Naturpark bildet ein perfektes Bindeglied zwischen den betroffenen Destinationen und den Ministerien, die für den strategischen Rahmen verantwortlich sind.

Region West Pommerania/Szczecin Metropolitan Area, Polen

West Pomeranian Voivodeship – Regional Office for Spatial Planning of West Pomeranian Voivodeship

Das RBGPWZ in Szczecin ist eine regionale Behörde, die von der Regionaldirektion geführt wird und die Region in Fragen der Raumplanung vertritt. Das RBGPWZ ist für die Umsetzung des Raumentwicklungsplans und dessen Monitoring verantwortlich.

Region Košice, Slowakei

Agency for the Support of Regional Development Kosice

Die ASRD ist eine gemeinnützige Organisation, die von der Selbstverwaltungsregion Košice gegründet wurde. Ihr Hauptziel ist es, durch die Vereinfachung der Rahmenbedingungen und Mechanismen bei öffentlichen Dienstleistungen zu helfen und Unterstützung für eine nachhaltige regionale Entwicklung und Beschäftigung anzubieten.

LEAD PARTNER Umweltbundesamt GmbH

ENVIRONMENT AGENCY AUSTRIA umweltbundesamt

Das Umweltbundesamt ist Österreichs größte Organisation von Umweltexperten. Innerhalb des Umweltbundesamtes hat sich die Abteilung „Mobilität & Lärm“ darauf spezialisiert, die Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt zu analysieren und Maßnahmen zur Vermeidung und Reduktion von Umweltbelastungen zu erarbeiten. Hierbei werden nachhaltige Verkehrslösungen von der Alltagsmobilität bis hin zur Tourismusmobilität berücksichtigt.

Region Katalonien, Spanien

Government of Catalonia Mobility and Transport Direction, Ministry of Territory and Sustainability

Die Regierung von Katalonien ist für den öffentlichen Verkehr in der Region uneingeschränkt zuständig und übernimmt die Bereiche Planung, Durchführung, Monitoring und Finanzierung. Verschiedene strategische und sektorelle Pläne wurden entwickelt (zum Beispiel der 'Catalonia Passengers Transport Plan 2008-2012 und Horizon 2020').

Region Osttirol, Österreich

Regionsmanagement Osttirol

Das RMO ist das Kompetenzzentrum für Klima- und Energiefragen im Bezirk Osttirol. In diesem Zusammenhang beschäftigt sich das RMO intensiv mit Fragen rund um die nachhaltige Mobilität – speziell mit der Entwicklung von Mikro-ÖV Systemen. In den letzten Jahren konnten einige Projekte in den Gemeinden des Bezirks umgesetzt werden.

Region Varna, Bulgarien

Club „Sustainable Development of Civil Society“

Der CSDCS ist der nationale Mobilitätskoordinator und das zentrale Gremium für nachhaltige städtische Mobilitätspläne (SUMPs) in Bulgarien. Des Weiteren unterhält er auch das ENDURANCE-Netzwerk (europäische Plattform zur Förderung von SUMPs) in Bulgarien.

FLEXIBLE TRANSPORT SYSTEM TYPES

In ländlichen Gebieten können bedarfsorientierte Mobilitätssysteme (engl. flexible transport systems, kurz FTS) die Antwort auf wachsende Probleme in der Verkehrsanbindung sein. Im Rahmen des Projektes LAST MILE wurden verschiedene Betriebsarten und -formen solcher Systeme erfasst; die Lösungen umfassen Nachfrage/Ruf(bus)-Systeme, Carsharing- und Bikesharing-Systeme oder auch saisonale Mobilitätsangebote.

Im internationalen Kontext – und somit mit unterschiedlichsten regionalen Situationen und Konzepten rund um bedarfsorientierte Mobilität – ist ein einheitliches Verständnis des Begriffs „bedarfsorientierte Mobilitätsdienstleistungen“ wichtig und ebenso auch die Klärung, was der Begriff umfasst.

Im Projekt LAST MILE werden bedarfsorientierte Mobilitätsdienstleistungen als Dienstleistungen definiert, die auf Nachfrage erfolgen. Ein nachfrageorientierter Betrieb beinhaltet in diesem Zusammenhang Ruf(bus)-Systeme (z.B. Anrufsammeltaxis), saisonale/temporäre Systeme (z.B. Eventbus/-zug) und sonstige Arten von Verkehrsverbindungen auf Nachfrage, wie zum Beispiel Sharingsysteme oder organisierte Fahrgemeinschaften.

Daher kann es Dienstleistungen beinhalten, die man als erweiterte öffentliche Verkehrsdiene sten zusammenfassen kann (auch bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsdiene sten), wie zum Beispiel ein Anrufsammeltaxi und auch andere bedarfsorientierte Mobilitätsdiene sten, wie Car- und Bikesharing oder Fahrgemeinschaften, die im engeren Sinne nicht zu öffentlichen Verkehrsmitteln zählen.



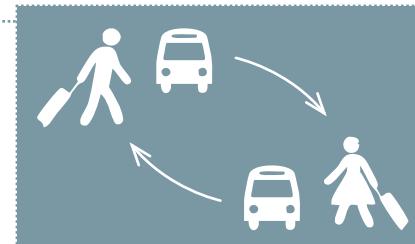
Ruf(bus)-System-Dienstleistungen

Im Gegensatz zu regulären Buslinien steht ein Rufbus nur dann zur Verfügung, wenn er bestellt bzw. gerufen wird. Fixe Tarife müssen festgelegt werden und die Routen können entweder fix oder bedarfsorientiert sein. Bedarfsorientierte Routen können unterschiedlich festgelegt werden und Routenabweichungen, Routenabweichungen mit festgelegten Haltestellen, punktuelle Abweichungen oder bedarfsorientierte Streckenabschnitte und Zonenrouten aufweisen (Potts, F. et al... 2010).



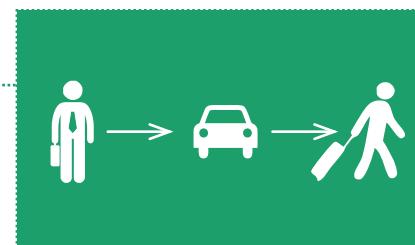
Shuttle-Service

Hierbei handelt es sich um eine Verkehrsdiene stenleistung, die in erster Linie zur Fahrgastbeförderung zwischen zwei festgelegten Punkten dient. Überlicherweise werden kurze oder mittlere Wegstrecken von unter einer Stunde zurückgelegt. Gewöhnlich wird mit Shuttle-Bussen die Verbindung zwischen Verkehrsknotenpunkten sichergestellt (wie z. B. zwischen Flughafen und Bahnhof), oder zu unterschiedlichen Zielorten (wie z. B. zu einem Hotel, einer besonderen touristischen Destination, usw.). Des Öfteren wird das Shuttle-Service auch saisonabhängig als zusätzliches Angebot genutzt, wie zum Beispiel als Skibus oder Wanderbus.



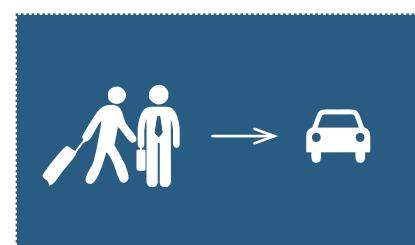
Sharing-Lösungen

Hierbei handelt es sich um die organisierte gemeinsame Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge für einen begrenzten Zeitraum (zumeist für ein paar Stunden). Die gängigsten Angebote sind Carsharing und Bikesharing. Für Nutzer/Nutzerinnen, die ein Auto nur sporadisch benötigen, ist Carsharing besonders attraktiv. Die Organisation, die die Autos vermietet, kann ein gewerbliches Unternehmen sein oder die Nutzer können als Gesellschaft, als öffentliche Agentur oder als Kooperative organisiert sein. Bikesharing oder auch ein Fahrradverleih sind an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sinnvoll. Verwendung finden sie einerseits für Tagestouristen zur Überwindung der letzten Meile, sofern sie ohne Gepäck unterwegs sind. Andererseits sind sie auch für Übernachtungsgäste eine geeignete Mobilitätsform, die vor Ort mobil sein wollen.



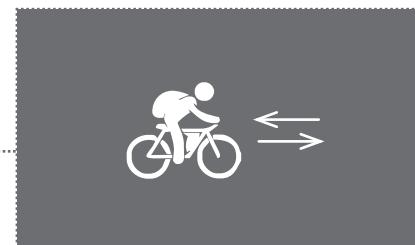
Mitfahrbörsen / Fahrgemeinschaften

Hierbei teilt man sich ein Auto, sodass mehrere Personen in einem Auto unterwegs sind. Das gemeinsame Pendeln zur Arbeit ist eine weitverbreitete Variante von Fahrgemeinschaften. Auch offene Plattformen, wo registrierte Mitglieder Pkw-Fahrten buchen können, bieten solche Fahrgemeinschaften an.



Andere bedarfsorientierte Transportdienstleistungen

Zudem gibt es weitere zahlreiche andere Lösungen und Konzepte für bedarfsorientierte Mobilitätsdienstleistungen.



Durch die Analyse der nationalen und regionalen Rahmenbedingungen und Barrieren wurden die Herausforderungen in der Umsetzung und dem Betrieb von FTS herausgearbeitet. Die Analyse bediente sich eines Erhebungsfragebogen mit quantitativen und qualitativen Fragen, wobei gesetzliche, institutionelle, ökonomische und andere Aspekte untersucht wurden. Die Analyse der Rahmenbedingungen und Barrieren führt zu den folgenden Schlussfolgerungen:

Gesetzliche Rahmenbedingungen und Barrieren

1

Unzureichende oder teilweise fehlende gesetzliche Rahmenbedingungen für FTS erschweren die Umsetzung und das Betreiben von FTS; weder der laufende Betrieb und die Organisation, noch die Finanzierung sind ausreichend geregelt.

2

Festlegungen zu nachhaltiger Mobilität sind in regionalen Strategiepapieren hauptsächlich als allgemeine Empfehlungen formuliert und somit nicht bindend.

3

Die Gemeinden haben nur eine geringe Entscheidungsmacht in der Umsetzung von FTS, speziell bei grenzübergreifenden Dienstleistungen oder größeren Projekten.

Institutionelle Rahmenbedingungen und Barrieren

1

Ein wesentliches Hindernis ist das Fehlen einer integrierten Verkehrsorganisation, die FTS hinsichtlich Gesamtkoordination, Organisation, Datenerhebungen sowie finanziell unterstützen könnte.

2

Da FTS selten in die Informationsdienste des öffentlichen Verkehrs oder in intelligenten Mobilitätssystemen (ITS) integriert sind, haben potentielle Nutzer/Nutzerinnen wenig entsprechende Informationen zu FTS.

3

Wegen der regionalpolitischen Barrieren, des Wettbewerbs oder auch der fehlenden Profitabilität ist ein deutlicher Widerstand gegen FTS spürbar.

4

Der Mobilitätsbedarf soll von Touristen wie auch von Einheimischen gleichermaßen abgedeckt werden.

5

Aufgrund mangelnder Erfahrung und auch Finanzierungsmöglichkeiten aber auch aufgrund des hohen Arbeitsaufwandes ist es für Gemeinden oft schwierig, FTS zu betreiben.

Ökonomische Rahmenbedingungen und Barrieren

1

Dienstleistungsunternehmen haben wegen geringer oder teilweise auch fehlender Subventionen, aber auch wegen Fehlen eines geeigneten Finanzierungsmodells für FTS zu kämpfen.

2

Die größte Herausforderung ist die langfristige Finanzierung von FTS. Deshalb sind oftmals Gemeinden mit einem geringen Budget nicht motiviert, die Initiative zu ergreifen.

3

Mögliche und mittlerweile erprobte Formen der Zusammenarbeit sind Privat-Privat-Partnership und Private-Public-Partnership.

4

Für die Gemeinden ist es leichter als für private Unternehmen, saisonale Schwankungen zu überbrücken, auch wenn die fehlende Erfahrung bezüglich FTS ein Problem darstellt.

Andere Rahmenbedingungen und Barrieren

1

Die Informationen betreffend FTS werden nicht effizient genug gestreut, um die entsprechenden Zielgruppen zu erreichen.

2

In Hinblick auf nachhaltige Mobilität gibt es kein Bildungsprogramm für Entscheidungsträger, Betreiber oder auch Nutzer/Nutzerinnen, was in weiterer Folge mit dem mangelhaften Bewusstsein über die Bedeutung des nachhaltigen Verkehrs in Zusammenhang stehen könnte.

3

Das Fehlen von ausreichend attraktiven Alternativen zum öffentlichen Verkehr ist einer der Gründe, Nutzer zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen.

**Region Naturpark Obersauer,
Luxemburg**

In der nationalen Gesetzgebung von Luxemburg ist der Einsatz von FTS nicht vorgesehen; lediglich zeitlich begrenzte und saisonbedingte Systeme scheinen in der derzeitigen Gesetzgebung auf. Ohne Zustimmung des Ministeriums dürfen die Gemeinden nur dann ein neues System umsetzen, wenn der Betrieb nicht über die Gemeindegrenzen hinausgeht. Die Strategie für nachhaltige Mobilität garantiert jedoch nationale Fördermittel für alle Typen von FTS. Wegen der hohen Personalkosten geht ein langfristiger Betrieb von FTS mit finanziellen Hürden einher. Die geringe Bevölkerungsdichte bedeutet für den Betrieb von FTS eine Herausforderung. Die zusätzlichen Besucherströme tragen nur teilweise dazu bei, dass die „kritische Masse“ erreicht wird, die für den Betrieb eines FTS erforderlich ist.

**Region West Pomerania/Szczecin
Metropolitan Area, Polen**

Die Analysen zeigten auf, dass es für FTS keine geeignete Gesetzgebung gibt und erheblicher Widerstand zu den bestehenden Sharing-Systemen und Fahrgemeinschaften besteht, die im Wettbewerb zu Taxiunternehmen stehen bzw. wahrgenommen werden. Als wesentliche Barriere wird das Fehlen von Verkehrsverbünden gesehen. Es gibt auch keine systematische Einbeziehung der unterschiedlichen Instanzen, die mit der Verkehrspolitik zu tun haben. Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung und Verbreitung von Informationen über die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. Fahrrad-Bildung für unterschiedliche Altersgruppen wurden gestartet.

Region Katalonien, Spanien

In Katalonien gibt es hinsichtlich FTS keine spezifische nationale oder regionale Gesetzgebung. Bei Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern werden in einem Personenbeförderungsplan Mindeststandards im öffentlichen Verkehr festgelegt. Die Finanzierungsprogramme reichen nicht aus, um die Investitionskosten für die Umsetzung und einen langfristigen Betrieb abzudecken. Regionale Verkehrsverbünde beteiligen sich an der Finanzierung und Betriebsführung. Busunternehmen zeigen geringes Interesse, konventionelle Buslinien in FTS umzuwandeln, da sie Schwierigkeiten im Management sowie Unsicherheiten im Einkommen befürchten.

**Region West Pomerania/Szczecin
Metropolitan Area, Polen**

Die Analysen zeigten auf, dass es für FTS keine geeignete Gesetzgebung gibt und erheblicher Widerstand zu den bestehenden Sharing-Systemen und Fahrgemeinschaften besteht, die im Wettbewerb zu Taxiunternehmen stehen bzw. wahrgenommen werden. Als wesentliche Barriere wird das Fehlen von Verkehrsverbünden gesehen. Es gibt auch keine systematische Einbeziehung der unterschiedlichen Instanzen, die mit der Verkehrspolitik zu tun haben. Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung und Verbreitung von Informationen über die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bzw. Fahrrad-Bildung für unterschiedliche Altersgruppen wurden gestartet.

Region of Košice, Slovakia

Das Fehlen einer bzw. die Lücken in der nationalen oder regionalen Gesetzgebung stellt eine Hürde für den nachhaltigen Verkehr dar; lediglich vereinzelte Mobilitätssysteme sind gesetzlich definiert. Es ist nicht möglich, bedarfsoorientierte Verkehrsmittel durch öffentliche Mittel zu finanzieren, weil es schwierig ist, sie in die öffentlichen Mobilitätssysteme zu integrieren. Wenn es keine Synergien mit anderen Unternehmen gibt, sind nachfrageorientierte Dienstleistungen für den Betreiber wirtschaftlich oft uninteressant. In der Umsetzung bedeutet der Mangel an Informationsplattformen eine weitere Barriere.

Region Varna, Bulgarien

Diese bulgarische Region hat mit einer politisch angespannten Lage zu kämpfen, was eine Herausforderung für die Umsetzung von FTS bedeutet. Im Landesrecht sind bedarfsoorientierte Mobilitätssysteme nicht erfasst; gesetzlich definiert sind lediglich saisonbedingte und vereinzelte Mobilitätssysteme, jedoch ohne Vorgabe von Richtlinien hinsichtlich dem Betrieb. Von der Regierung werden Carsharing-Systeme nicht akzeptiert, da sie als Konkurrenz zu privaten Taxiunternehmen angesehen werden. Zudem haben private Dienstleister auch einen beträchtlichen Einfluss auf Fragen der öffentlichen Mobilität. Hinsichtlich der Nutzung kann die Akzeptanz in der Bevölkerung als niedrig eingestuft werden. Möglicherweise ist dies dem Mangel an Bildung über nachhaltige Mobilität zuzuschreiben.

Region Osttirol, Österreich

In der österreichischen nationalen Gesetzgebung finden nur Ruf(bus)-Systeme und saisonbedingte/zeitlich begrenzte Systeme Erwähnung. Strategien zur nachhaltigen Mobilität verdeutlichen, wie wichtig nachhaltige Mobilitätssysteme in ländlichen Gebieten sind, jedoch sind diese nicht verbindlich geregelt. Die Planungspraxis hat gezeigt, dass sowohl die Bundes- als auch Landespolitik für die Schaffung von FTS einen Zuschuss über nationale Finanzierungsprogrammen gewährt. Eine oft mangelhafte Kommunikation zwischen den Akteuren stellt weitere Schwierigkeiten in der Umsetzung dar. Im Allgemeinen steigert sich das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität in der Bevölkerung.

STAND DER TECHNIK DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS, INSbesondere DER BEDARFSORIENTIERTEN MOBILITÄTSSYSTEME

Die Analyse über den Stand der Technik bewertet den derzeitigen Status der bedarfsorientierten Mobilität in den Partnerregionen, um bestehende Good Practice-Beispiele von FTS im Tourismus erfassen zu können. Die regionalen SWOT-Analysen dienten als Basis für die Schaffung einer gemeinsamen SWOT-Analyse wobei die Stärken, Schwächen und Chancen von - sowie Risiken für - bedarfsorientierte Mobilitätssysteme ausgelotet wurden.



Eine Good Practice-Analyse untersuchte Good Practice-Beispiele in allen sechs Partnerregionen, die während der interregionalen Austauschtreffen in allen sechs Partnerregionen besucht wurden. Alle gewonnenen Informationen über nachhaltige Mobilitätsnetzwerke und bestehende Mobilitätsysteme in den ländlichen Regionen wurden gesammelt und in einer zusammenfassenden Synthese dargestellt. Die gewonnenen Erkenntnisse betreffen die folgenden Bereiche:

Vorteile im sozialen Bereich

Es gibt viele Beispiele für soziale Einbindung durch Arbeitsbeschaffung. Bedarfsoorientierte Mobilitätsysteme bieten oft eine umfassende Lösung, um Zugänglichkeit und soziale Ausgrenzung aufgrund fehlender Mobilität zu kompensieren.

Der Nutzen für die Umwelt

Dank der Emissions- und Lärmminderung in den Tourismusgebieten setzen bedarfsoorientierte Mobilitätsdienstleistungen ein positives Signal für einen sanften Tourismus und eine intakte Umwelt.

Moderne Marketingkonzepte

Hier liegt der Fokus auf Attraktivität des Angebotes – bedarfsorientiert, verfügbar, in manchen Fällen kostenlos, manchmal ausgestattet mit spielerischen Elementen. Meistens gibt es verschiedene Aktionen für Stammkunden.

Gute Zusammenarbeit zwischen den Akteuren

In allen Regionen konnten zahlreiche Beispiele für die Zusammenarbeit zwischen den FTS-Dienstleistern und den Gemeinden, regionalen Entscheidungsträgern, der Landesregierung, den Tourismusbüros, den Mobilitätsdienstleistern, den Hotels usw. aufgezeigt werden.

Gesamtkonzept für ein touristisches Produkt

Es gibt viele Beispiele, bei denen nicht nur das öffentliche Mobilitätsystem, sondern auch sanfte und bedarfsoorientierte Mobilitätslösungen in das Tourismusangebot einer Region integriert wurden.

Systeme mit Eigenfinanzierung

Einige Good Practice-Beispiele arbeiteten bereits auf Basis der Eigenfinanzierung, was ein hohes Maß an Unternehmensplanung und Wettbewerbsfähigkeit der erbrachten Dienstleistungen erfordert.

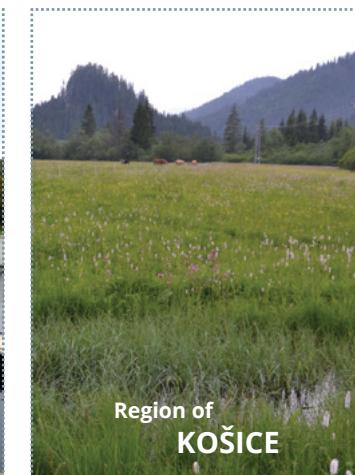
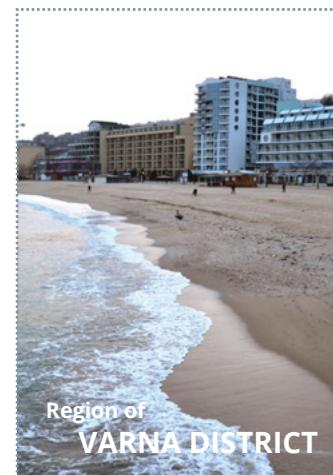
CONCLUSIONS

➤ Hinsichtlich der Einführung und den Erhaltung von FTS ist die Zusammenarbeit zwischen den Entscheidungsträgern (Regional-/Gemeindeverwaltung) und den Akteuren in der Tourismusbranche von zentraler Bedeutung. Hiervon hängt die Übertragbarkeit von Good Practice-Beispielen ab, wobei auch der nationale Rechtsrahmen eine entscheidende Rolle spielt. Die Austauschtreffen haben gezeigt, dass FTS dort besser funktionieren, wo solche Kooperationen bestehen und die örtlichen Dienstleister durch die höhere Verwaltungs Ebene unterstützt werden.

➤ Es ist wichtig, die Markenpolitik in Tourismusregionen weiterzuentwickeln und so die Gäste besser über bestehende und neue Mobilitätsangebote aufzuklären. Damit können Besucherströme besser gelenkt werden. Ziel von bedarfsorientierten Mobilitätsystemen ist, den Gästen die Möglichkeit zu bieten, ohne Auto in den Urlaub zu fahren und ihnen vor Ort Alternativen anzubieten.

➤ Finanzielle Förderungen sind nicht nur in der Umsetzungsphase von LAST MILE-Initiativen wichtig, sondern auch für den wirtschaftlichen Betrieb. Um Nachhaltigkeit zu gewähren, müssen Finanzierungsquellen gefunden werden, die für die gesamte Laufzeit gelten, wobei ständig genaue wirtschaftliche Berechnungen – unter Einbeziehung der gesellschaftlichen Bedeutung – durchgeführt werden sollten.

Die Idee von gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln anstatt des Privat-PKW sollte den Grundsatz von LAST MILE darstellen.



 **Night Rider**
 **FTS TYP Rufbus**

Der Night Rider ist ein klassisches Service, dass bestehenden Mobilitätsbedürfnissen nachkommt. Es wird von den Gemeinden finanziell gefördert und von einem örtlichen Busunternehmen betrieben, das damit die nächtlichen Versorgungslücken im öffentlichen Verkehr abdeckt. Das Service wendet sich direkt an die Einwohner der Gemeinden. Es kann jedoch auch von all jenen genutzt werden, die sich nur vorübergehend in der Region aufhalten (Touristen, Saisonarbeiter, usw.).

 **Bummelbus**
 **FTS TYP Rufbus**

Der Bummelbus ist ein nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot. Die Stärke dieses Beispiels ist die Kombination von sozialen Aspekten und einer bedarfsoorientierten Mobilitätsdienstleistung (Rufbus). Dieses Service steht jedem zur Verfügung, aber die Hauptprofiteure sind Kinder, ältere Menschen und Einwohner, die keinen Zugang zu einem öffentlichen Verkehrsmittel haben.

 **BalticBike.pl in Świnoujście**
 **FTS TYP Bikesharing**

Das BalticBike-System ist eine private Initiative. Die Hauptprofiteure sind Touristen, die ihren Urlaub in dieser Region verbringen. Die Zielgruppe dieses Systems sind Familien mit Kindern.



 **Küstenschmalspurbahn in Rewal**
 **FTS TYP saisonales Verkehrsmittel**

Die Küstenschmalspurbahn ist ein Mobilitätsangebot für Gäste. Bei einer Reihe von Kulturinitiativen und Veranstaltungen gibt es eine Kooperation zwischen diesem Angebot und anderen kommunalen Mobilitätssystemen.

 **Cyklo Tour Spiš**
 **FTS TYP Bikesharing**

Cyklo Tour Spiš ist eine private Initiative. Dieses Fahrradverleihsystem wurde gestartet, um den Gästen die Möglichkeit zu geben, das Gebiet zu erkunden. Derzeit stehen 250 Fahrräder und drei Ausleihstationen zur Verfügung.

 **Shuttle-Taxi-Service in Vall de Boí**
 **FTS TYP Anrufsammler**

Das bedarfsoorientierte Anrufsammeltaxisystem wurde eingeführt, da der Nationalpark Aigüestortes entschieden hat, Privatautos die Zufahrt in dieses Gebiet zu verbieten. Der kommunale Taxiverband wurde mit dem Bereitstellen der Leistungen betraut.

 **Zug von Lleida nach La Pobla de Segur**
 **FTS TYP Zug mit Bedarfshaltestellen**

Das Hauptziel war eine Zugverbindung zu schaffen, die bestmöglich auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingeht. Um kleinere Zwischenstationen zu bedienen, wurden Haltestellen nach Bedarf eingerichtet, wodurch die Verkehrsanbindung in diesem Gebiet entscheidend verbessert werden konnte.

 **DefMobil in Defereggental**
 **FTS TYP Anrufsammler**

Das Anrufsammeltaxi DefMobil ist seit 2010 in Betrieb. Dieses System wird hauptsächlich von Einheimischen im Defereggental genutzt (ältere Menschen, Menschen ohne Führerschein oder Auto, Kindergartenkinder), steht aber auch Gästen zur Verfügung (Wandertourismus).



 **FLUGS in Lienz**
 **FTS TYP Carsharing**

Das FLUGS-System wird seit 2015 in Lienz betrieben und funktioniert auf Basis von Carsharing. Dieses Projekt wurde im Zuge eines Bürgerbeteiligungsprozesses entwickelt und umgesetzt. Dieses System ergänzt aktuelle öffentliche Verkehrsdienste und stellt eine Alternative zum Zweit- und Drittauto dar.

 **Saisonale Buslinie Nr. 209 in Varna**
 **FTS TYP Saisonales Verkehrsmittel**

Im Jahr 2016 entschied die Gemeinde Varna, mit der Buslinie Nr. 209 eine neue und schnelle Verbindung für Gäste zwischen dem Stadtzentrum und den Urlaubsorten an der nahe gelegenen Schwarzmeerküste einzuführen. Die Buslinie wird sowohl von Gästen als auch von Menschen, die im Tourismus arbeiten, genutzt.

 **Saisonbus und Phaetons in Byala**
 **FTS TYP andere saisonale Verkehrsmittel**

Im Jahr 2014 erteilt die Gemeindeverwaltung von Byala Privateigentümern die Erlaubnis, Pferdekutschenfahrten anzubieten (Phaetons). Als weitere Alternative wurde im darauf folgenden Jahr ein elektrischer Kleinbus angeschafft, der die Touristen vom Ortszentrum aus zu den Sehenswürdigkeiten bringt.

Aus den drei vorangegangen dargestellten Berichten „Analyse der nationalen und regionalen Rahmenbedingungen und Barrieren von FTS“, „Stand der Technik der regionalen öffentlichen Mobilitätssysteme und insbesondere bedarfsoorientierten Systeme“ sowie der „Good Practice Evaluation“ lassen sich folgende allgemeine Schlussfolgerungen und Erfahrungen zusammenfassen:

- 1** Eine der zentralen Schlussfolgerungen ist, dass es in den meisten Partnerregionen möglich ist, verschiedene Arten von bedarfsoorientierten Mobilitätssystemen einzuführen. Dies gestaltet sich jedoch zu meist schwierig, da unzureichende Rechtsvorschriften und der Mangel an systematischer, organisatorischer und finanzieller Unterstützung große Kompromisse notwendig macht.
- 2** Üblicherweise haben Organisatoren von Verkehrsdiensten nicht die nötige Erfahrung, FTS in den öffentlichen Verkehr einzugliedern. Außerdem befürchtet man auch finanzielle Belastungen. In Tourismusregionen werden an Gäste gerichtete FTS-Lösungen zumeist von gewerblichen Betreibern umgesetzt.
- 3** Die Organisation und Umsetzung von FTS erfordern ausreichende Kenntnisse über das Funktionieren von bedarfsoorientierten Mobilitätssystemen, Kooperationen mit vielen verschiedenen Partnern und Koordinationsgeschick von unterschiedlichen Maßnahmen. Die Multidimensionalität der Kooperationen bringt auch technische, ökologische und soziale Fragestellungen mit sich. In diesen drei Bereichen ist ein angemessenes Bewusstsein und Wissen erforderlich, um Barrieren auch tatsächlich zu erkennen und geeignete Lösungen zu finden.
- 4** Die Umsetzung von FTS-Systemen bedeutet einen komplexen Prozess. Wenn sie erfolgreich sind, tragen sie wesentlich zur Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum bei und verbessern zudem auch die Tourismusmobilität. Die Angebote von FTS-Systemen verbessern die Möglichkeiten von Bevölkerungsgruppen, die über keinen eigenen PKW verfügen und helfen somit, der Abwanderung in Regionen entgegen zu wirken.
- 5** In den meisten Fällen sind FTS-Systeme nicht in den Bestimmungen von bestehenden Strategiepapieren enthalten. Diese konzentrieren sich sehr oft auf überregionale Verkehrsanbindungen im Sinne von Infrastrukturprojekten und lassen Fragen rund um Qualität und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs außer Acht. Selten kommt es zu einer Verknüpfung von Tourismusfragen und Verkehrspolitik.
- 6** Strategiepapiere für Verkehrspolitik bezüglich nachhaltiger Mobilität (einschließlich FTS-Systeme) haben nur dann eine spürbare Auswirkung, wenn sie in direktem Zusammenhang mit Finanzierungsinstrumenten stehen. Ansonsten dienen sie als Werkzeug zur allgemeinen Schärfung des Bewusstseins.
- 7** Nachhaltige Mobilitätskonzepte (SUMPs), die in städtischen Gebieten erfolgreich umgesetzt wurden, sollten übertragen und auf ländliche Regionen und Tourismusgebiete zugeschnitten werden. Diese Konzepte berücksichtigen eine strategische, kohärente und nachhaltige Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen.
- 8** Um den Erfolg von neuen Initiativen zu gewährleisten ist es notwendig, diese in Rechtsdokumenten und Strategiepapieren zu integrieren, damit die Finanzierung sicher gestellt ist und sich auch ein entsprechendes Bewusstsein für die Möglichkeiten von FTS-Dienstleistungen bilden kann.
- 9** Für die regionalpolitische Umsetzung von FTS sollte in erster Linie die regionale Ebene verantwortlich sein. Regionale Behörden verfügen über eine breite Palette an Instrumenten, die eine koordinierte und systematische Unterstützung bei der Umsetzung von FTS auf Kommunalebene geben können, angefangen von operationellen Regionalprogrammen bis hin zu Experten, die inhaltliche und fachliche Unterstützung bieten.

SCHLÜSSELEMENTE

Im Zuge des Projektes LAST MILE wurde jedes der ermittelten und evaluierten Good Practice-Beispiele analysiert, und zwar hinsichtlich jener Schlüsselemente, die am meisten zu ihrer Entwicklung und effektiven Umsetzung beigetragen haben.

Schlüsselemente können unterschiedlicher Natur sein: von geeigneten Rechtsvorschriften und Bestimmungen, über die Unterstützung durch Finanzierungsinstrumente und der entsprechenden Organisationsstruktur bis hin zu Maßnahmen, die an eine gut definierte Zielgruppe gerichtet sind oder auf der exakten Erkennung bestehender Bedürfnisse beruhen.

Definierte Schlüsselemente wurden spezifischen Aktionsbereichen (Bereiche in der Synthese) zugeordnet. Dadurch ließ sich feststellen, wie die Aktionen auf den unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen Anwendungsbereichen die Entwicklung von bedarfsoorientierten Mobilitätssystemen positiv beeinflussen können. Zusätzlich konnte man besonders wichtige Aktionsbereiche identifizieren, unabhängig von der Art des umgesetzten Systems (allgemeine Maßnahmen). Die zusammenfassende Tabelle zeigt die Zuordnung der identifizierten Schlüsselemente der Good Practice-Beispiele zu den einzelnen Aktionsbereichen.

Regionale Good Practice-Beispiele		Defmobil	Flugs	Zug von La Pobla	Taxis in Vall de Boi	Saisonale Buslinie 209	FTS in Byala	Night Rider	Bummelbus	Schnalspfer	BalticBike	Nostalgiezug	Cyklo Tour Spis
§ Nationale und regionale Bestimmungen hinsichtlich FTS				+	+		+						
FTS in strategischen Dokumenten													
Management und Organisation von FTS		+		+		+				+			
Kooperationen und Koordination auf individueller Ebene		+	+	+				+		+	+	+	+
Finanzierungsinstrumente und Unterstützungsprogramme für FTS (Anfangsfinanzierung)		+						+	+	+	+		
Langfristige Finanzierungsinstrumente und betriebliche Finanzierung von FTS		+	+		+			+	+	+	+		+
Bewusstseinsbildung und Informationspolitik in Bezug auf FTS		+			+								
Identifizierung von Bedürfnissen, soziale Teilhabe und Nutzen von FTS		+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+

§

NATIONALE UND REGIONALE BESTIMMUNGEN HINSICHTLICH BEDARFSORIENTIERTER MOBILITÄTSSYSTEME

- Wenn es um die Umsetzung von FTS-Dienstleistungen geht, stellen Lücken in nationalen Bestimmungen nicht immer ein Hindernis dar. Wenn gewisse allgemeine Regeln für die Abläufe in der Verkehrsorganisation und ein gewisses Maß an Flexibilität in der Umsetzung von innovativen Lösungen vorhanden sind, ist es möglich, trotz Lücken solche Lösungen zu realisieren.
- Klare Rechtsvorschriften für den Umsetzungsprozess von FTS-Dienstleistungen sind in jedem Fall förderlich. Das gilt insbesonders, wenn FTS in das öffentliche Verkehrssystems integriert werden sollen.
- In den meisten analysierten Fällen sind bedarfsoorientierte Mobilitätssysteme in den Rechtsakten nicht explizit definiert. Noch wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass sie im Rahmen des öffentlichen Verkehrs genutzt werden können.
- Eine unzureichende Definition und Platzierung von FTS-Dienstleistungen in allgemein bekannten Bestimmungen - zu den Fragen des öffentlichen Verkehrs, wobei unter anderem die Betriebsregeln und -arten, Rechte und Pflichten des Fahrers und des Fahrgastes, Haftpflichtversicherung und Schadenersatz, Abfindungen und Kontrollen usw. spezifiziert werden – erleichtert eine dauerhafte Umsetzung und reduziert den Spielraum möglicher Konflikte.
- Organisatoren des öffentlichen Verkehrs können die Verkehrsbedürfnisse sehr gut identifizieren. Rechtsvorschriften sollten ihre Autonomie bei der Wahl des geeigneten Verkehrsdienstes (regulär bzw. bedarfsoorientiert) nicht beschränken.
- Kommunale Selbstverwaltungen verfügen teilweise über Werkzeuge bzw. Regulierungsinstrumente, um in ihrem Gebiet die Verkehrspolitik umzusetzen.

Ein GOOD PRACTICE-SCHLÜSSELEMENT

Shuttle-Taxi-Dienste in Vall de Boí



Das System von bedarfsoorientierten Shuttle-Taxis wurde als Antwort auf die Entscheidung des Nationalpark Aigüestortes und Estany de Sant Maurici und der katalanischen Regierung gestartet, ausnahmslos allen Privatautos den Zugang in den Nationalpark zu verbieten. Durch diese Beschränkungen wurde es notwendig, eine alternative, gut funktionierende Verkehrslösung anzubieten, die die Bedürfnisse des Tourismusverkehrs abdeckte, aber gleichzeitig auch eine gewisse Zugangskontrolle ins Schutzgebiet bot.

Die dafür umgesetzte Lösung war ein bedarfsoorientiertes Shuttle-Taxi-System, wobei der Verband der privaten Beförderer mit der Leistungserbringung betraut wurde. Ihnen wurde die ausschließliche Zufahrtberechtigung für das Parkgebiet erteilt, wobei sie ihrerseits gewisse Bedingungen erfüllen (z.B. festgesetzter Tarif) und einen angemessenen Leistungsstandard aufrechterhalten müssen.

Die Sicherung der Exklusivität für die Verkehrsdiestleistungen im angegebenen Gebiet erhöht die Nachhaltigkeit des Angebotes und die Betreiber können die Entwicklung ihrer Dienstleistungstätigkeit über einen längeren Zeitraum planen.

BEDARFSORIENTIERTE MOBILITÄTSSYSTEME IN STRATEGISCHEN DOKUMENTEN

- In den meisten Fällen sind bedarfsoorientierte Mobilitätssysteme nicht in den Bestimmungen der gültigen strategischen Dokumente enthalten, die Verknüpfung von Tourismus- und Verkehrsfragen erfolgt selten.
- Strategische Dokumente sind selten rechtsverbindlich. Wenn man die Bestimmungen in den strategischen Dokumenten mit einer besseren Machbarkeit bzw. rechtlichem Gewicht ausstatten würde, wäre die Chance einer Umsetzung in reale Maßnahmen von Seiten der Selbstverwaltung oder Verkehrsverbünden höher.
- Analysierte Beispiele zeigen, dass die Chance für die Verbindlichkeit von strategischen Dokumenten darin liegt, sie auf möglichst direktem Weg mit Finanzierungsinstrumenten zu kombinieren, sodass die strategischen Ziele auch erreicht werden können.
- Ein gutes Beispiel dafür sind die sog. „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP), nachhaltige städtische Mobilitätskonzepte, die sehr oft an regionale operationale Programme gekoppelt sind. Das Konzept von SUMP kann auch eine gute und wirkungsvolle Lösung für die Nutzung in Rand- und Tourismusgebieten sein, weil es die Umsetzung einer Mobilitätspolitik unter strategischen, kohärenten und langfristig ausgelegten Rahmenbedingungen ermöglicht.
- Im Zusammenhang mit Verkehrspolitik konzentrieren sich strategische Dokumente sehr oft auf die Verkehrsinfrastruktur (Verfügbarkeit und Qualität der Straßen und des Schienennetzes, Haltestellen, Stationen, intermodale Knotenpunkte). Ebenso wichtig ist die Analyse von Mobilitätsverhalten, – edarf und –nutzung der Einheimischen und Gäste in einer Region (einschließlich der öffentlichen Mobilitätssysteme, der privaten Systeme und anderer unterschiedlicher Mobilitätslösungen). Dadurch würde eine bessere Erkenntnis über die Mobilitäts situation einer Region möglich sein. Das gilt auch für das Problem der „letzten Meile“.

GLOBALE STRATEGIEN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT – MODU



Luxemburg

Die Analyse deutet darauf hin, dass derzeit die meisten regionalen strategischen Dokumente wenig Einfluss auf die Einführung und Entwicklung von FTS haben.

Nichtsdestotrotz sollte man die Bedeutung von strategischen Dokumenten nicht unterschätzen, da sie häufig mit Finanzierungsinstrumenten gekoppelt sind, wie beispielsweise mit dem „Regionalen Operationalen Programm“. In diesem Zusammenhang wird auf SUMPs verwiesen, die sehr gut in städtischen Gebieten funktionieren. Dieses Konzept sollte auf ländliche Regionen und Tourismusgebiete übertragen und auf sie zugeschnitten werden.

Ein Beispiel für ein wirkungsvolles strategisches Dokument ist die „Globale Strategie für nachhaltige Mobilität“ (MODU), die in Luxemburg das Hauptelement in der Verkehrspolitik darstellt und deren Umsetzung eng mit der Finanzierung auf nationaler Ebene verknüpft ist.



MANAGEMENT UND ORGANISATION VON BEDARFSORIENTIERTEN MOBILITÄTSSYSTEMEN

- Werden FTS-Dienstleistungen innerhalb bestehender Strukturen von Verkehrsorganisationen (kommunal und regional) umgesetzt, wird dadurch der Ablauf entscheidend optimiert und erleichtert.
- In vielen Fällen wollen die Gemeinden (Organisatoren der kommunalen Verkehrsdienste) aufgrund mangelnder Erfahrung und des Umstands, dass sie damit ein breites Aufgabengebiet verantworten würden, die Umsetzung von FTS nicht übernehmen. Oft stehen ihnen auch keine geeigneten Strukturen für eine Umsetzung von derartigen Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung (innerhalb ihrer eigenen Abteilungen oder der von ihnen beauftragten Stelle), auch in Hinblick auf Organisation und Management.
- Sollten neue Strukturen für die Einführung von FTS geschaffen werden, ist sicherzustellen, dass sie mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattet sind und ihre Eigenständigkeit gewährleistet ist.
- Wenn eine angemessene Unterstützung durch eine Organisation auf höherer Ebene (z. B. regional) gewährleistet wird, die die Umsetzung der Verkehrspolitik koordiniert, werden die Gemeinden eher ermutigt, FTS umzusetzen.

Ein GOOD PRACTICE-SCHLÜSSELEMENT

DefMobil in Defereggan



In der Umsetzung von FTS können in Österreich die Gemeinden auf die Unterstützung durch den regionalen Verkehrsverbund zählen. Der in Osttirol tätige regionale Verkehrsverbund (Verkehrsverbund Tirol - VVT) unterstützt die Umsetzung einer solchen Lösung nicht nur finanziell, sondern koordiniert auch die Mobilitätsysteme und stellt eine durchgängige Informationsverbreitung an die Nutzer sicher.

Wenn ein bedarfsoorientiertes Mobilitätsangebot erfolgreich ist und von den Nutzern/Nutzerinnen angenommen wird, kann der Verkehrsverbund die Verantwortung für das Management und die weitere Finanzierung der Dienstleistung unter gewissen Voraussetzungen übernehmen und den Gemeinden diese Leistungserbringung abnehmen. Diese Art der Unterstützung bestärkt die Gemeinden, sich für die Umsetzung von neuen, nachhaltigen öffentlichen Mobilitätslösungen einzusetzen.

Wenn Systeme effizient sind, kann der Verkehrsverbund die Verantwortung für das Management und die Finanzierung der umgesetzten Lösung übernehmen.



KOOPERATION UND KOORDINATION AUF DEN EINZELNEN EBENEN

- Im Prozess der Umsetzung und Erhaltung von FTS stellen Kooperation und Koordination die wichtigsten Elemente dar. Die Kooperationen zwischen Gemeinden, Verkehrsverbünden, Entscheidungsträgern und anderen Verkehrsorganisationen und Unternehmen, die bereits in diesem Bereich tätig sind, sowie Nutzern und Nutzerinnen sollte gefördert werden.
- Die Beseitigung möglicher Barrieren oder Einschränkungen für die Endnutzer/-nutzerin (z. B. Ausstellung eines Einzelfahrscheins/Vereinheitlichung der Tarife) sollte ein wichtiges Kooperationsziel aller Beteiligten sein.
- Wenn es von Seiten der Rechtslage und Organisation möglich ist, sollten Kooperationen mit privaten Einrichtungen angedacht werden – auch in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften. Die Erfahrungen von gewerblichen Einrichtungen können eine gute Unterstützung sein, wenn es darum geht, geeignete ökonomische Lösungsansätze zu finden.
- Dienen FTS der Verbesserung der Tourismusmobilität in der An- und Abreise, ist bei ihrer Organisation und Umsetzung eine enge Kooperation mit den Tourismusorganisationen und Betreibern von Tourismus- und Ausflugszielen ratsam. Das ermöglicht es, das Angebot nutzerorientierter zu gestalten und die Erreichbarkeit dieser Ziele zu verbessern. Gleichzeitig können die Kosten für die Umsetzung und Erhaltung geteilt werden.
- Ungeachtet des Maßes an Autonomie der FTS-Dienstleistung, sollte eine Koordination mit den anderen Verkehrsdiensten und deren Informationssystemen (Reisevermittler, Fahrpläne) verfolgt werden, um das Ausmaß der Verkehrsdiestleistungen in der Region zu erhöhen und um sicherzustellen, dass die öffentlichen Ressourcen besser genutzt werden.
- Sogar zwischen Dienstleistern, die möglicherweise miteinander am Markt konkurrieren, können Kooperationssysteme entwickelt werden.

Ein GOOD PRACTICE-SCHLÜSSELEMENT

BalticBike.pl in Świnoujście



BalticBike.pl arbeitet aktiv mit der deutschen Firma UsedomRad zusammen, dem Betreiber eines unbemannten (wartungsfreien) Fahrradverleiernetzwerks. Obwohl sie ein ähnliches Firmenprofil haben, sind sie keine Konkurrenten, sondern versuchen ihre Angebotspalette zu kombinieren. So ist es möglich, Fahrräder von UsedomRad an den BalticBike-Stationen zurückzugeben. Im Gegenzug dazu verleiht BalticBike Elektrofahrräder von UsedomRad auf polnischer Seite, um zu testen, ob sie in der Region eingeführt werden sollten.

Dieses System arbeitet auch mit Beherbergungsbetrieben und deren Betreibern (Bewerbung der Angebote) zusammen. Gleichzeitig sind sie auch in einer Kooperation mit der Stadt und ihren untergeordneten Ämtern in Verhandlung, um die Einrichtung einer, wenn möglich, kostenfreien Fahrradstation umzusetzen.

Sogar Unternehmen mit einem ähnlichen Tätigkeitsprofil (möglicherweise Konkurrenten) können ein für beide Seiten vorteilhaftes Kooperationssystem entwickeln.



FINANZIERUNGSMODELE UND UNTERSTÜTZUNGSPROGRAMME FÜR FTS (STARTFINANZIERUNG)

- Oft fehlen den Gemeinden die Eigenmittel, um neue Mobilitätsinitiativen, wie FTS-Lösungen umzusetzen.
- Bereitgestellte externe Unterstützung in Form von Programmen auf regionaler, nationaler oder europäischer Ebene sind für die Gemeinden oft Impuls dafür, die Umsetzung von FTS-Systemen anzunehmen.
- Ein Großteil der derzeitigen externen Finanzierungsprogramme ist nicht direkt auf FTS-Initiativen ausgerichtet. Es gibt jedoch eine Vielzahl an externen Programmen, die FTS als Bestandteil der Mobilität und als Dienstleistung (MaaS - „Mobility as a Service“) ansehen (Programme beziehen sich auf das Ansprechen ausgeschlossener Gesellschaftsgruppen, auf Elektromobilität, usw.), und unter diesen Voraussetzungen finanzielle Unterstützung gewähren.
- Im Bereich Verkehr sind externe Finanzierungsprogramme sehr oft auf Aktivitäten im städtischen Bereich und in Ballungsräumen fokussiert, speziell dort, wo große Fahrgäströme zu bewältigen sind. Es gibt eine begrenzte Zahl von Finanzierungsinstrumenten für Mobilität in ländlichen Gebieten, Randgebieten oder solchen, die saisonbedingt mit einem hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert sind.
- Im Rahmen zahlreicher EU-Programme und Initiativen gibt es derzeit die Möglichkeit für eine breite, nicht-finanzielle Unterstützung. Sie können entscheidend zur Entwicklung von FTS-Systemen in den jeweiligen Gebieten beitragen. Gemeinden und verantwortliche Institutionen wissen oft nicht über diese Möglichkeit Bescheid, bzw. wie man sie einsetzt.

Ein GOOD PRACTICE-Schlüsselement

Der Saisonbus und die Phaetons in Byala



Bulgarien

Aufgrund des permanenten, saisonbedingten Verkehrsstaus zwischen dem Stadtzentrum von Byala und dem Freilichtmuseum am Kap St. Athanasius hat die Stadt den Zugang für Privatautos beschränkt. Seit dem Jahr 2015 wird diese Strecke alternativ mit einem elektrischen Kleinbus bedient.

Für die Finanzierung des elektrischen Saisonbusses griff die Stadt auf das operationelle Programm „Regionalentwicklung“ (OPRD) zurück. Das operationelle Programm war Teil der praktischen Umsetzung von Priorität 4 des staatlichen Programms „Nachhaltige territoriale Entwicklung“ und wurde vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF) finanziert. Seit dem Jahr 2014 hat sich die Zahl der Besucher von Byala um mehr als 10% erhöht, was sehr wohl auf einen indirekten Einfluss der umgesetzten Verkehrslösungen zurückführen könnte.

Unterstützende Programme für den Ankauf eines schadstoffarmen Verkehrsmittels ermutigten die Stadt, ein kommunales Verkehrssystem für die Touristen einzuführen.



LANGFRISTIGE FINANZIERUNGSMODELE UND FINANZIERUNG DES BETRIEBS VON FTS

- In Gebieten mit einer geringen Bevölkerungsdichte oder mit unattraktiven Bedingungen für den Tourismus ist die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen oft nicht rentabel und stellen eine finanzielle Belastung für die Gemeinden dar. In diesen Gebieten sind FTS-Systeme nicht so kostspielig wie reguläre öffentliche Verkehrssysteme, weil die höhere Effizienz ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis bewirkt.
- In Fällen, in denen die Gemeinden die Erfahrung gemacht haben, dass die regulären öffentlichen Verkehrssysteme nicht profitable sind, wird die Einführung eines neuen, unbekannten Systems als hohes Risiko betrachtet. Fördermittel für die Einführung und Erhaltung der Initiative gekoppelt mit Werbemaßnahmen (besonders während der ersten Betriebsjahre), ermöglichen eine schrittweise Anhebung des Fahrgastaufkommens über einen bestimmten Zeitraum der Startphase.
- Eine zuverlässige Kostenanalyse, gepaart mit dem Ziel, die Kosten speziell in der Startphase zu begrenzen, ermöglicht eine nachhaltige Umsetzung des Systems. Im Vergleich zu herkömmlichen Systemen können Verkehrsangebote mit FTS-Systemen sehr oft effizienter und kostengünstiger durchgeführt werden. Dennoch sind die Gemeinden für gewöhnlich nicht motiviert, in diesem Bereich Analysen durchzuführen (aufgrund zusätzlicher Kosten).
- Der Mangel an langfristigen Finanzierungsmodellen kann dazu führen, dass sich die Gemeinden scheuen, FTS-Initiativen umzusetzen, auch wenn sie Zugriff zu den bestehenden Finanzierungsprogrammen hätten. Dies würde die Umsetzung der Dienstleistung leichter ermöglichen.

Ein GOOD PRACTICE-Schlüsselement

Bummelbus



Luxemburg

Das Bummelbus-System wird in der nördlichen Region Luxemburgs betrieben und wurde mit Hilfe von staatlichen Finanzmitteln des Ministeriums für Arbeit, Beschäftigung und der Sozial- und Solidarwirtschaft eingeführt. Durch die systematische Finanzierung wurde sowohl eine gut vorbereitete Einführung des Systems als auch ein dauerhafter nachhaltiger Betrieb (ein Werkzeug für die ökonomische Aktivierung von Langzeitarbeitslosen) ermöglicht.

Die Finanzierung durch das Ministerium deckt etwa 70% der Betriebskosten des Systems (die Lohnkosten für Arbeitslose, die am Programm teilnehmen) ab, wodurch es den Organisatoren (Beschäftigungsforum - Forum pour l'emploi) möglich ist, eine hohe Betriebsstabilität und eine kontinuierliche Steigerung des Projektumfangs zu erzielen. Der operative Bereich des Bummelbus-Systems wird laufend erweitert.

Eine permanente finanzielle Unterstützung ermöglicht die Schaffung einer stabilen Lösung und die Möglichkeit, die Dienstleistungsentwicklung zu planen. Weiters ist die Motivation für die Einführung von gewagten Veränderungen und innovativen Lösungen.



BEWUSSTSEINSBILDUNG UND INFORMATIONSPOLITIK HINSICHTLICH BEDARFSORIENTIERTER MOBILITÄTSSYSTEME

- Das soziale Bewusstsein bezüglich nachhaltiger Mobilitätssysteme (besonders für die FTS-Systeme) ist nach wie vor gering. Für gewöhnlich werden sie gut angenommen, sobald man die Systeme kennt und sie als solche erkennbar sind.
- Werbung und Bildungsaktivitäten erhöhen die Popularität und verstärken die Langlebigkeit des FTS-Betriebes, besonders wenn sie eindeutig mit einer bestimmten Region in Verbindung gebracht werden können (die Lösung wird als die „eigene“ wahrgenommen).
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung können unterschiedliche Dimensionen und Formen haben. Wesentlich ist allerdings, dass die richtige Zielgruppe angesprochen wird.
- Um den Bedarf an Individualverkehr zu minimieren, sollten in den Tourismusgebieten die Informationen über die angebotenen FTS-Mobilitätssysteme eng mit den Informationen über die zur Verfügung stehenden Ausflugs- und Tourismusziele verknüpft werden.
- Auf nachhaltigen Verkehr bezogene Bewusstseinsbildungsprogramme und -maßnahmen richten sich hauptsächlich an Kinder und Jugendliche (potentielle zukünftige Nutzer/Nutzerinnen). Es gibt kaum professionelle und umfassende Kampagnen, die sich an die Entscheidungsträger und Menschen richten, die indirekt für die Umsetzung der Verkehrspolitik verantwortlich sind.
- Aufgesplittete und unwirksame Systeme zur Verbreitung von Informationen über die FTS-Angebote sollten durch einheitliche Plattformen ersetzt werden, um allen Nutzern/Nutzerinnen den Informationszugang zu gewähren. Durch die Komplexität und Dimension eines derartigen Vorhabens sollten solche Plattformen auf regionaler Ebene geschaffen werden.
- Wenn die umgesetzten nachhaltigen Mobilitätslösungen die Bedürfnisse der Einheimischen wie auch die der Gäste befriedigen, nimmt der Grad der Akzeptanz zu und das öffentliche Bewusstsein wächst dynamisch.

Ein GOOD PRACTICE-Schlüsselement

Zug von Lleida nach La Pobla de Segur



Die Umsetzung des Zuges von Lleida nach La Pobla de Segur mit Bedarfshaltestellen, wird von Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya betrieben und war mit einer Reihe von Förderinitiativen und an potentielle Nutzer/Nutzerinnen gerichtete Kampagnen verknüpft. Überwiegend beruhten sie auf ihrer Verbindung zur Region, wie es zum Beispiel in der Kampagne #LoTrenDeTots# der Fall war (Veränderung der visuellen Identifikation der Schienenfahrzeuge, die sofort mit der Region assoziiert werden). Fokus der Informationsmaßnahmen war die Tatsache, dass die neue Dienstleistung für die Einheimischen geschaffen wurde und dass ihre Einführung das Potential der Region erhöht. Dadurch wurde nicht nur die Akzeptanz für die umgesetzte Lösung positiv beeinflusst, sondern auch das Gefühl geschaffen, dass sie Teil der Region sei.

Maßnahmen, die die Verkehrslösung in Zusammenhang mit der Region bewerben, können den Grad der Akzeptanz der Einheimischen für die umgesetzte Lösung erhöhen.



IDENTIFIKATION DER BEDÜRFNISSE, GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE UND NUTZEN DER FTS

- Erfolgsfaktor Nummer 1 für den Betrieb von FTS ist das Erkennen der Bedürfnisse und Erwartungen ausgewählter gesellschaftlicher Gruppen und in weiterer Folge das „Darauf Eingehen“ bei der Umsetzung. FTS-Systeme müssen nicht die Erwartungen sämtlicher Gesellschaftsgruppen erfüllen. Kleinere, an die spezifischen und klar definierten Bedürfnisse angepasste Lösungen sind sehr effizient.
- FTS werden oft mit den sozialen Aspekten der Mobilität und mit Barrierefreiheit in Verbindung gebracht. Durch sie werden neue („grüne“) Arbeitsplätze geschaffen und – gemäß der Definition von MaaR (Mobilität als ein Grundrecht) wird durch sie eines der wichtigsten Menschenrechte garantiert.
- Die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung des Systems ist der Dialog mit den Nutzern/Nutzerinnen. Er sollte so betrieben werden, dass eine aktive soziale Mitgestaltung möglich wird, sowohl in der Planung und Erstellung des Systems als auch während des späteren Betriebes (Evaluierung).
- Wegen der spezifischen Wirksamkeit von FTS basiert der Betrieb oftmals auf neuen digitalen Kommunikationstechnologien. Um eine digitale Ausgrenzung zu verhindern, ist es allerdings notwendig, ihre entsprechende Verfügbarkeit sicherzustellen.
- Der Grad an Komplexität und die Kosten für die IT-Systeme, die für das reibungslose Funktionieren vieler FTS benötigt werden, schreckt die Verkehrsorganisationen, Betreiber und Beförderer ab. Dadurch werden von ihnen bestimmte Arten von FTS bevorzugt.
- Die für die Durchführung des Beteiligungsprozesses verantwortlichen Einrichtungen sind oft nicht ausreichend vorbereitet, um diese Aufgabe ausführen zu können (Mangel an Erfahrung und kein Zugriff auf fachkundige Unterstützung).
- Der Erfolg von FTS-Systemen, die sich auf den Tourismus konzentrieren, wird nicht nur von einer effizienten Verkehrslösung bestimmt. Gleichermaßen wichtig ist es hier, dass es im Gebiet ein gutes Gästeaufkommen gibt und dass innerhalb des Systems Sehenswürdigkeiten erreichbar sind.

Ein GOOD PRACTICE-Schlüsselement

Der Nostalgiezug in Košice



Der Nostalgiezug wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Košice und privaten Einrichtungen im Rahmen bürgerlicher Aktivitäten des historischen Kindereisenbahnerverbandes von Košice umgesetzt (Košická detská historická železnica- KDHŽ). Ziel war es, die historische Eisenbahninfrastruktur und die erhaltenen historischen Schienenfahrzeuge zu revitalisieren. Der Verein KDHŽ organisiert hauptsächlich Ausflüge mit Themenschwerpunkten und bietet Aktivitäten für Kinder, Jugendliche (City of Košice-Tag, historische Routen, Töpferwerkstätten) und Kulturveranstaltungen an, die mit der Nostalgiezug-Initiative verknüpft sind. Die derzeit von KDHŽ angebotenen Ausflüge finden unter anderem durch Nutzung der 1884 gebauten Dampflokomotive 36.003 Katka und dem Wagon D / u841 aus dem Jahre 1886 statt. Sowohl die Lokomotive als auch der Wagon sind derzeit die ältesten in der Slowakei betriebenen Schienenfahrzeuge.

Das System wird auf Basis des gut erkannten Potentials des Gebietes betrieben, wobei die bestehenden infrastrukturellen Bedingungen bestmöglich genutzt werden.



Slowakei

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

Die für die einzelnen Bereiche der Synthese dargelegten Empfehlungen ergeben sich direkt aus den Erfahrungen, die im Zuge des Projektes LAST MILE analysiert wurden. Sie basieren auf den Ergebnissen der regionalen Analysen der Rahmenbedingungen, Barrieren und Good Practice-Beispielen, die von den Projektpartnern in Zusammenarbeit mit Fachleuten und relevanten Stakeholdern durchgeführt wurden. Auf Basis dieser Informationen und den Erfahrungen im Bereich Start und Umsetzung von bedarfsoorientierten Mobilitätssystemen wurden Schlussfolgerungen und daraus resultierende Empfehlungen herausgearbeitet und für die unterschiedlichen Ebenen aufgeschlüsselt.

EU-EBENE

Empfehlungen



Integration der bedarfsoorientierten Mobilitätsysteme in die Richtlinien für Verkehr und nachhaltige Mobilität (Weißbuch, nachhaltige städtische Mobilitätspläne, nachhaltige regionale Mobilitätspläne).



Die Förderung der Bewusstseinsbildung für die Vorteile von FTS-Systemen zu schärfen (z. B. durch das Aufzeigen, dass das Thema „Europäische nachhaltige Mobilitätswoche“ eng mit den FTS in ländlichen und touristischen Gebieten verbunden ist).

Zielgruppe

➤ Europäische Kommission, Rat der Europäischen Union

➤ Europäische Kommission

NATIONALE EBENE

Empfehlungen



Schaffen von eindeutigen Definitionen für bedarfsoorientierte Verkehrsarten und eine Verordnung im nationalen Rechtsakt, die das Funktionieren von FTS-Dienstleistungen als Teil des öffentlichen Verkehrssystems ermöglicht.



Einführen von Verordnungen, die den Organisatoren des öffentlichen Verkehrs vorschreibt, alle Verkehrsmittel in ihrem Tätigkeitsbereich zu koordinieren.



Schaffen von Bedingungen für die Umsetzung und Finanzierung von FTS-Dienstleistungen in nationalen und regionalen Förderinstrumenten.

Zielgruppe

➤ Regierung / Gesetzgeber, die entsprechenden Ministerien

➤ Nationale Behörden, Ministerien und untergeordnete Ämter

➤ Nationale Behörden, Ministerien und untergeordnete Ämter

REGIONALE EBENE

Empfehlungen



Entwickeln eines regionalen Mobilitätsplans, der die Nutzung von FTS miteinbezieht und sowohl für städtische Bereiche als auch für peripherie Räume angewendet werden kann.



Berücksichtigen von Tourismusfragen in den Verkehrsstrategien und den entsprechenden Dokumenten. Gleichesmaßen sollte auch in Dokumenten und Konzepten über Tourismusentwicklung auf den Verkehr und auf nachhaltige Mobilitätsfragen Bezug genommen werden.



Koordination und Integration von Informationspolitik über Verkehrsangebote inklusive FTS-Lösungen. Umsetzung einer einheitlichen regionalen Informationsplattform.



Einbeziehung der Umsetzung und Finanzierung von FTS in regionale operationelle Programme.

Zielgruppe

➤ Regionalverwaltungen

➤ Regionalverwaltungen, the Faculty of Transport and Tourism Department

➤ Regionalverwaltungen und ihre Einheiten

➤ Regionalverwaltungen und ihre Einheiten

KOMMUNALEBENE

Empfehlungen



Entwicklung und Umsetzung von Plänen für einen nachhaltigen öffentlichen Verkehr und nachhaltige Mobilität, einschließlich bedarfsoorientierten Mobilitätssystemen.



Schulungen, Meetings, Studienbesuche der Entscheidungsträger und Akteure auf Kommunalebene, womit der Lernprozess in Hinblick auf FTS-Dienstleistungen unterstützt werden soll.



Ständige Überprüfung und Evaluierung der Verkehrsbedürfnisse von Fahrgästen (Einheimische und Touristen), sowie eine damit verbundene Aktualisierung der Verkehrspolitik.

Zielgruppe

➤ Kommunalverwaltungen und ihre Einheiten

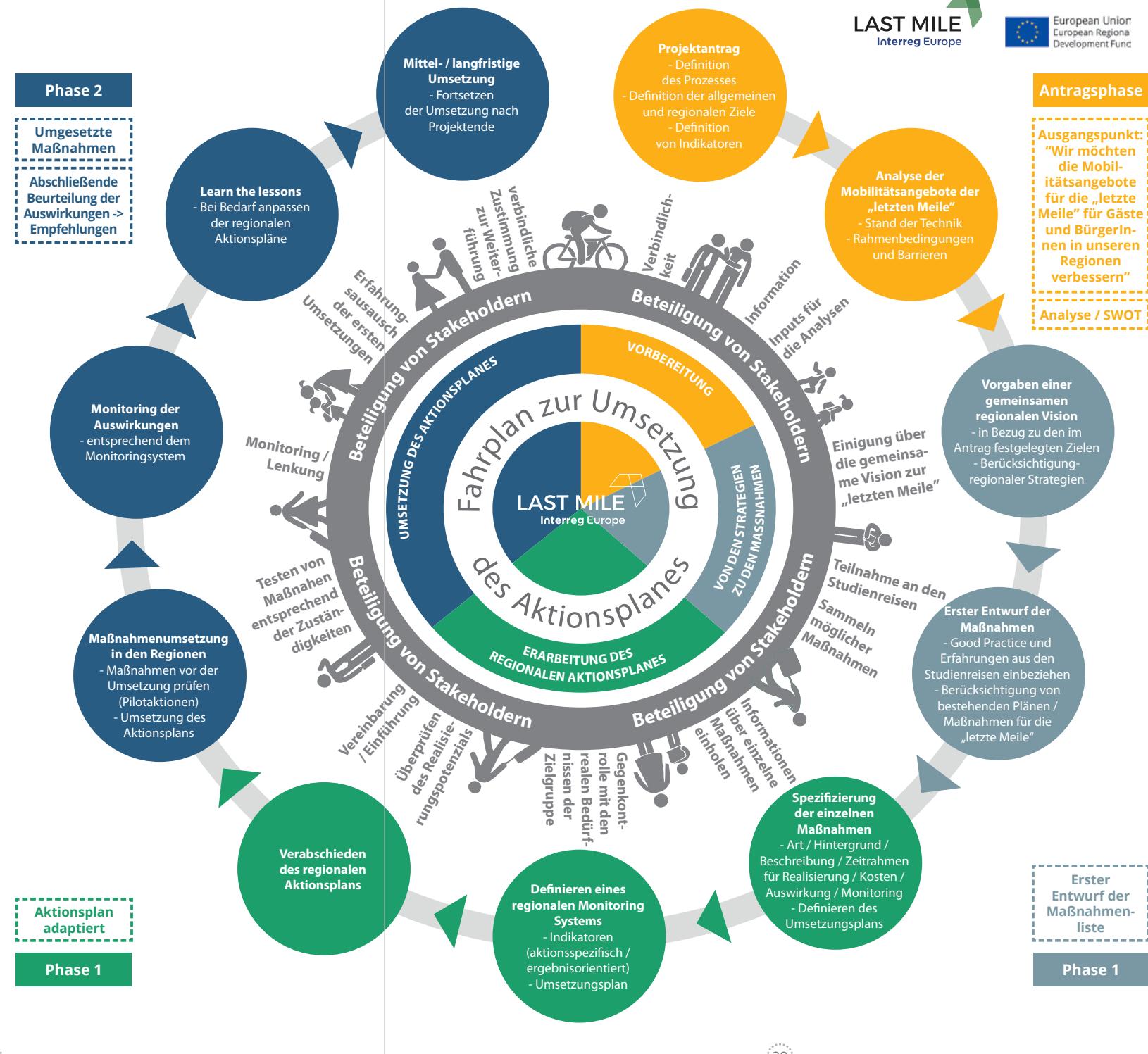
➤ Kommunalverwaltungen und ihre Einheiten

➤ Kommunalverwaltungen und ihre Einheiten

Die erarbeiteten Empfehlungen dienten den Partnern in ihrer jeweiligen Region als Basis für die Erarbeitung von regionalen Aktionsplänen. Sie beinhalten die notwendigen Maßnahmen zur effizienten Umsetzung und Aufrechterhaltung von Verkehrslösungen in Tourismus- und Randregionen mit einer geringen Bevölkerungsdichte, die eine Antwort auf das Problem der „letzten Meile“ darstellen.

Die Maßnahmen sind unterschiedlich. Sie konzentrieren sich auf die institutionellen und gesetzlichen Rahmenbedingungen, auf Finanzierungs- und regionalpolitische Instrumente und auf die konkrete Umsetzung von nachhaltigen bedarfsoorientierten Mobilitätsangeboten. Jedoch soll durch sie auch das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität geschärft und diese beworben werden, insbesondere im Tourismus.

Die regionalen Aktionspläne sollen sicherstellen, dass die durch den interregionalen Austausch gewonnenen Erkenntnisse in die Regionalpolitik einfließen werden. Die definierten Maßnahmen werden in der zweiten Phase des Projekts LAST MILE in die Praxis umgesetzt (10.2018-09.2020).



MEHR INFORMATIONEN ÜBER DAS PROJEKT LAST MILE

Die vollständigen Versionen der gemeinsamen und regionalen Analysen, der Factsheets und der regionalen Aktionspläne stehen Ihnen unter folgendem Link zur Verfügung:

<https://www.interregeurope.eu/lastmile>

GEMEINSAME ANALYSE 1

„ANALYSE DER NATIONALEN UND REGIONALEN RAHMENBEDINGUNGEN UND BARRIEREN FÜR BEDARFSORIENTIERTE MOBILITÄTSSYSTEME IN DEN PARTNERREGIONEN“

Editor:



GEMEINSAME ANALYSE 2

„STAND DER TECHNIK DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS UND INSBESONDRE DER BEDARFSORIENTIERTEN MOBILITÄTSSYSTEME“

Editor:



GEMEINSAME ANALYSE 3

„EVALUIERUNG DER GOOD PRACTICE BEISPIELE“

Editor:



SYNTHESE

„LAST MILE - NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR DIE LETZTE MEILE IN TOURISMUSREGIONEN“

Editor:



Herausgeber

Agency for the Support of Regional
Development Košice,
Strojárenska 3, 040 01 Košice, Slovakia

Redaktionsteam: Agency for the Support
of Regional Development Košice, Environment
Agency Austria, komobile w7, Naturpark
Öewersauer, Regional Office for Spatial
Planning of Westpomeranian Voivodeship
(RBGPWZ)

Grafik und Design: RBGPWZ, Tonio, s.r.o.

Anzahl der Kopien: 100

Copyright © LAST MILE, All rights reserved.

August 2018

Diese Broschüre gibt die Ansichten der
Verfasser wieder. Die Verantwortlichen des
Interreg Europe Programmes können nicht für
die Verwendung des Inhaltes zur Rechenschaft
gezogen werden.

Das Projekt LAST MILE wurde durch das INTERREG EUROPE Programm finanziert.

Gesamtbudget: 1.607.720 €

EFRE Beitrag (INTERREG EUROPE): 1.346.442 €

Projektaufzeit: Phase 1 2016-04 bis 2018-09, Phase 2 2018-10 bis 2020-09

Bildnachweise:

Cover: © LAST MILE

Seite 4: © Unsplash

Seite 5: © RBGPWZ

Seite 12: © RBGPWZ, Roman Klemetschitz

Seite 13: © Roman Klemetschitz

Seite 14: © RBGPWZ

Seite 15: © RBGPWZ, Roman Klemetschitz

Seite 18: © RBGPWZ

Seite 19: © Ministry for Sustainable
Development (Luxembourg)

Seite 20: © RBGPWZ

Seite 21: © RBGPWZ

Seite 22: © Naturpark Öewersauer

Seite 23: © Roman Klemetschitz

Seite 24: © RBGPWZ

Seite 25: © Roman Klemetschitz

Seite 30-31: © Project Partnership

Alle Bilder sind urheberrechtlich geschützt
und Eigentum der jeweiligen Inhaber.

Projektpartner des „LAST MILE“- Projektes:



Jede Region arbeitet auch mit einer lokalen Gruppe von Akteuren zusammen, die auch am interregionalen Austausch beteiligt ist.

Lead Partner

Environment Agency Austria

Agnes Kurzweil, DI

T +43-(0)1-313 04-5554

E agnes.kurzweil@umweltbundesamt.at

Project Management

komobile w7

Christine Zehetgruber, DI

T +43-(0)1-89 00 681 - 51

E lastmile@komobile.at