


UMSETZUNGSPLAN FÜR DEN EINSATZ VON E-SCOOTERN AUF ALLTAGSWEGEN

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



Das Projekt „e-WALK“ wurde gefördert im Rahmen des FTI-Programms Mobilität der Zukunft durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.



IMPRESSUM

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

Herry Consult GmbH, Argentinierstr. 21, 1040 Wien
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien
AIT Austrian Institute of Technology GmbH, Giefinggasse 4, 1210 Wien

INHALT UND REDAKTION

Mag.^a Irene Steinacher, Dipl.-Ing. Norbert Sedlacek (Herry Consult GmbH)
Mag.^a Anita Eichhorn, Dipl.-Psych.in Daniela Knowles (KFV)
Dipl.-Ing. Klemens Schwieger, Dipl.-Ing. Michael Aleksa (AIT)

FOTONACHWEIS

©iStock

GESTALTUNG

Catharina Ballan

Wien, Februar 2021

© Herry Consult GmbH, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit),
AIT Austrian Institute of Technology GmbH

INHALT

1	DER E-SCOOTER IM ALLTAG	2
2	ROADMAP	4
2.1	KOSTENFREIE MITNAHME VON E-SCOOTERN IN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN	8
2.2	ERRICHTUNG GEEIGNETER UND SICHERER ABSTELL- UND ABSPERRMÖGLICHKEITEN BZW. DOCKING-STATIONEN	10
2.3	ZIELGRUPPENORIENTIERTE BEWUSSTSEINSBILDUNG	14
2.4	INSTANDHALTUNG UND REINIGUNG DER FAHRBAHNOBERFLÄCHE	18
2.5	AUSBAU UND LÜCKENSCHLUSS VON RADFAHRINFRASTRUKTUR	20
2.6	ERRICHTUNG VON RADFAHRANLAGEN ZUMINDEST NACH RVS-STANDARDS	22
2.7	FLÄCHENDECKENDE GESCHWINDIGKEITSREDUKTION IM ORTSGEBIET	24
2.8	ERSTELLUNG EINES GEMEINDEMObILITÄTSKONZEPTES	26

1 DER E-SCOOTER IM ALLTAG

Aufgrund der raschen Entwicklung der Mikromobilität gibt es heute zahlreiche Alternativen zum Pkw, die regionale Mobilität in Kombination mit öffentlichem Verkehr effizienter und umweltfreundlicher machen. Die zunehmende Verbreitung von e-Bikes und e-Scootern zeigt, wie attraktiv diese Verkehrsmodi für kurze Wege sein können.

Im Rahmen des Projektes e-WALK¹ – durchgeführt vom KfV, dem AIT Austrian Institute of Technology und der Herry Consult GmbH vom März 2018 bis Februar 2021 – wurde untersucht, welche Rahmenbedingungen es braucht, um elektrische Kleinfahrzeuge sinnvoll in ein bestehendes Mobilitätssystem zu integrieren. Ergebnisse zeigten, dass sich durch e-Scooter ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung eröffnen könnte, da diese auf kurzen Wegen insbesondere für PendlerInnen eine attraktive Pkw-Alternative – Stichwort „First & Last Mile“ – darstellen.

E-SCOOTER LIEGEN IM TREND

Eine umfangreiche Marktanalyse zeigte, dass sich von allen untersuchten Kleinfahrzeugen bisher nur der e-Scooter als alltagstauglich erweist. Vor allem jene Kinder, die derzeit mit dem Tretroller fahren, sehen die befragten HändlerInnen als potenzielle e-Scooter-NutzerInnen von morgen. Allen anderen e-Kleinfahrzeugen wie etwa Hoverboards wird eher ein Erlebnischarakter und kein Fortbewegungszweck zugeschrieben.

MÖGLICHE ALTERNATIVE ZUM PKW

Die im Rahmen des Projekts durchgeführte Potenzialanalyse zeigte, dass e-Scooter insbesondere unter den 25- bis 64-Jährigen verbreitet sind. Da in Österreichs Großstädten etwa ein Drittel aller Pkw-Wege nach max. 5 Kilometern enden, ist innerhalb dieser Altersgruppe ein deutliches Umstiegs Potenzial erkennbar. Rund 9% der Pkw- und ÖV-ArbeitspendlerInnen erreichen ihren Arbeitsplatz nach 3 bis 4 Kilometern.

GLEICHE PFLICHTEN WIE RADFAHRER*INNEN

Im Jahr 2018 kam es erstmals zu einem vermehrten e-Scooter-Aufkommen. Die rechtliche Auslegung in Österreich hinsichtlich der Klassifizierung von e-Scootern war zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht geklärt. Dementsprechend bestand Unsicherheit bezüglich der Verkehrsflächen, die verwendet werden sollten. Seit Juni 2019 sind e-Scooter mit einer Bauartgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h bzw. 600 Watt nun überall dort zulässig, wo auch Radfahren erlaubt ist. D.h., es darf nicht auf Gehsteigen und Gehwegen gefahren werden, außer dies ist durch eine Verordnung erlaubt. Zudem gilt eine Altersgrenze von 12 Jahren, sofern kein Radfahrausweis vorhanden ist.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN DER E-SCOOTER-NUTZUNG IM ALLTAG

Aus den Projekterkenntnissen über die Nutzung von e-Scootern in der Praxis können die Stärken bzw. Schwächen und die Chancen bzw. Risiken der Nutzung des e-Scooters im Alltag darlegt werden.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
<ul style="list-style-type: none"> • Von-Tür-zu-Tür-Mobilität möglich • Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (zumindest eingeklappt) möglich • Fortbewegung ohne körperliche Anstrengung (bis 25 km/h), somit auch für Arbeits- und Dienstwege gut geeignet • einfache Bedienung • leicht erlernbar • überall aufladbar • Fahren auf Radwegen erlaubt • StVO-konformes Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewicht des e-Scooters bei Transport • mögliche Stolperfälle bei nicht ordnungsgemäßem Zusammenklappen in öffentlichen Verkehrsmitteln • keine Transportmöglichkeit (z.B. Einkauf) • schlechte Sichtbarkeit (v.a. bei Dunkelheit) • weniger Fahrstabilität als beim Fahrrad • (Nicht-)NutzerInnen sind die Regeln oft nicht bekannt • Wenn Wege ersetzt werden, die ansonsten zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt würden, entstehen Nachteile für Gesundheit und Umwelt.
CHANCEN	RISIKEN
<ul style="list-style-type: none"> • liegt im Trend • Verkehrsmittel-Verlagerung: vom Pkw auf den e-Scooter • Unterstützung bei der Erreichung der Klimaziele: CO₂-Reduktion durch Umstieg vom Pkw auf den e-Scooter bei First & Last Mile • Bindeglied zum öffentlichen Verkehr • Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens an Zubringerstrecken zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu Stoßzeiten • Entfall der Parkplatzsuche • Entlastung der P&R-Anlagen • ansprechendes Fortbewegungsmittel für die jüngere Generation 	<ul style="list-style-type: none"> • Helmpflicht für Kinder nur bis 12 Jahre • Fahren bereits mit 10 Jahren möglich (mit Radfahrprüfung) • Verbot der Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln • zu wenig Interesse der Zielgruppe (Pkw-LenkerInnen) • nicht ordnungsgemäße Abstellung und Behinderung von Zufußgehenden • erhöhte Verletzungsgefahr bei Bodenebenenheiten • unsachgemäßer Gebrauch („Tuning“) • Reduktion von Wegen zu Fuß oder mit dem Rad führt zu weniger Bewegung • Aufkommende Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden

¹ Gefördert durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und abgewickelt durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) im Rahmen von „Mobilität der Zukunft 2017 – Personenmobilität“.

2 ROADMAP

Der vorliegende Umsetzungsplan zeigt Maßnahmen auf, die die Nutzung von e-Scootern für die „erste und letzte Meile“ in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Personen, die derzeit kurze Distanzen von max. 5 km mit dem Pkw bewältigen, kann damit eine Alternative geboten werden, die

- Gemeinden eine Verkehrsentslastung v.a. in Stoßzeiten mit dichtem PendlerInnenverkehr ermöglicht und damit auch einen Beitrag zu CO₂-Einsparungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) leistet,
- für Verkehrsbetriebe eine Entlastung in puncto Pkw-Stellplatzbedarf bei Haltestellen bringt und somit auch Neukunden anlocken kann,
- für die e-Scooter-Fahrenden selbst einen kleinen Beitrag zur Verringerung des (persönlichen) ökologischen Fußabdrucks leisten kann.

Diese Roadmap soll ein Fahrplan für UmsetzerInnen sein und möchte Antworten auf folgende Fragestellungen geben:

1. Wie ist der Zeithorizont für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen?
2. Wer ist hauptverantwortlich für die Umsetzung?
3. Welche Synergien mit anderen Akteuren oder Maßnahmen können genutzt werden, um eine höhere Wirkung der jeweiligen Maßnahme zu erzielen?
4. Welche Bausteine tragen zum Erfolg der Umsetzung bei?
5. Welche Argumente helfen bei der Implementierung einer Maßnahme?

Folgende Umsetzungsgruppen wurden berücksichtigt:

- Bund/Land, Gemeinde,
- Verkehrsbetriebe,
- einzelne Akteure (Vereine, Kindergärten, Schulen, Polizei etc.),
- Wohnbau

Die Roadmap veranschaulicht auf einen Blick, welche Handlungsfelder abzudecken sind, um das Potenzial des e-Scooters als intermodales Verkehrsmittel für die First & Last Mile in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die unterschiedlichen AkteurInnen sichtbar zu machen.

Im Rahmen des Projektes e-WALK wurden mögliche Maßnahmen zur optimierten Nutzung von e-Scootern identifiziert und in einem Maßnahmenkatalog (verfügbar unter <https://www.ait.ac.at/e-walk/>) dargelegt. Darauf aufbauend sind in der vorliegenden Roadmap all jene Handlungsschwerpunkte abgebildet, die den UmsetzerInnen kurz-, mittel- und längerfristige Maßnahmen aufzeigen. Dabei ist unter einer kurzfristigen Maßnahmensetzung eine Zeitspanne innerhalb eines Jahres zu verstehen, bei einer mittelfristigen Umsetzung ist von bis zu fünf Jahren und bei einer langfristigen von mehr als fünf Jahren auszugehen.

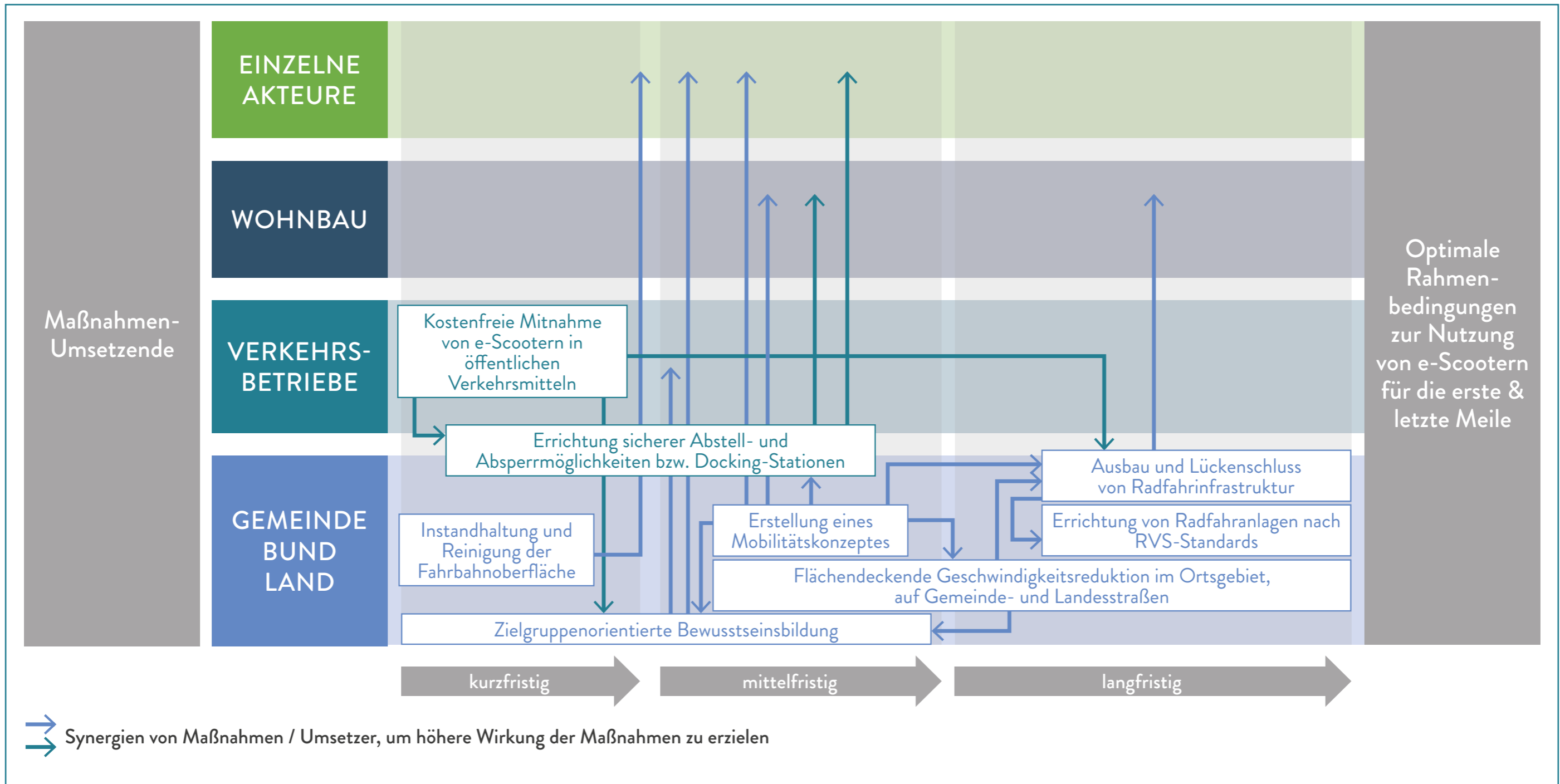
Jene acht Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog, die sich im Projekt als besonders relevant herauskristallisiert haben, sind in die Roadmap eingebunden worden. Das erklärte Ziel ist, durch die gesetzten Maßnahmen optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, um mehr Personen den e-Scooter als Alternative zum Pkw näherzubringen.

ROADMAP E-SCOOTER ALS UMSETZUNGSHILFE

Jede Maßnahme wurde einem Hauptumsetzenden zugewiesen. Die Pfeile (siehe Roadmap-Grafik) stellen die Synergien zwischen einzelnen Maßnahmen, aber auch zwischen den Akteuren dar, die ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur vermehrten Nutzung von e-Scootern liefern.

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass sich die meisten Maßnahmen in erster Linie an Gebietskörperschaften (Bund/Land sowie v.a. die Gemeinde) richten. Dabei ist anzumerken, dass jede Maßnahme auch zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Gemeinde beiträgt.

Im Anschluss wird jede in der Roadmap angeführte Maßnahme bzw. Empfehlung in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit näher erläutert.



Lesebeispiel:

Eine wesentliche Maßnahme zur vermehrten Nutzung von e-Scootern für die erste & letzte Meile ist die Instandhaltung und Reinigung der Fahrbahnoberfläche, da durch den geringen Radumfang jede Verschmutzung oder jeder Fahrbahnschaden Auswirkungen auf das Fahrverhalten hat und ein erhöhtes Unfallrisiko birgt. Diese Maßnahme wird normalerweise auf Gemeindeebene (mit Ausnahmen

Landesstraßen) umgesetzt. Weiters können durch einzelne AkteurInnen (Einzelpersonen, Vereine etc.) Aktionen initiiert werden, wie etwa eine Herbstaktion (Laubentfernung von Rad- und Gehwegen), die eine zusätzliche Möglichkeit darstellt, die Fahrbahnoberfläche in der Gemeinde verkehrssicher befahrbar zu halten.

2.1 KOSTENFREIE MITNAHME VON E-SCOOTERN IN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN

Die räumliche Analyse im Projekt e-WALK hat gezeigt, dass ein großes Nutzungspotenzial von e-Scootern auf der First bzw. Last Mile in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) liegt. Gerade auf Alltagswegen erscheint es dabei eher sinnvoll, auf private e-Scooter zu setzen. Um das Potenzial nutzen zu können, ist es besonders wichtig, die Mitnahme von e-Scootern in öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Dies ist vor allem zu Stoßzeiten von Bedeutung, da dadurch auch die PendlerInnen davon Gebrauch machen können.

Der Platzmangel in öffentlichen Verkehrsmitteln zu Stoßzeiten stellt eine Herausforderung für die Mitnahme von e-Scootern dar. Bei Platzmangel könnten im Fernverkehr daher Bereiche geschaffen werden, die e-Scooter-Nutzende aufsuchen müssen, um ihr Fahrzeug sicher abstellen zu können. Im Nahverkehr sollte eine Mitnahme so einfach wie möglich gestaltet werden. In beiden Fällen ist es sinnvoll, die bereits jetzt teilweise vorhandenen Plätze für Räder oder Kinderwägen zu verwenden.

Eine Verschmutzung von Kleidung durch e-Scooter im zusammengeklappten Zustand bei Gedränge zu Stoßzeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln soll vermieden werden, indem e-Scooter-Nutzende darauf hingewiesen werden, die Räder immer zur personenabgewandten Seite abzustellen und beim Ein- und Aussteigen besonders achtsam zu sein.

Wie Projektergebnisse zeigen, ist es für ÖV-NutzerInnen schwierig in Erfahrung zu bringen, ob die Mitnahme eines e-Scooters überhaupt erlaubt ist. Daher wäre es wichtig, dies in den Beförderungsrichtlinien klar zu regeln und für die BenutzerInnen transparent zu machen. Eine österreichweit einheitliche Regelung zur Beförderung von e-Scootern wäre erstrebenswert.

PRIORITÄT: hoch





UMSETZUNGSHORIZONT: kurzfristig

UMSETZER: Verkehrsbetriebe






SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung:** (Potenziellen) NutzerInnen von e-Scootern müssen die Beförderungsbedingungen, aber auch die Vorteile der Nutzung des e-Scooters in Verbindung mit dem ÖV aufgezeigt werden.
- **Sichere Abstell- und Absperrmöglichkeiten:** Es muss e-Scooter-Nutzenden die Möglichkeit geboten werden, den e-Scooter sicher an der Haltestelle abstellen bzw. sogar laden zu können.
- **Ausbau und Lückenschluss von Radinfrastruktur:** Ein sicheres und lückenloses Radwegnetz zu den Haltestellen des ÖV steigert die Akzeptanz, den e-Scooter als Alternative zum Auto zu nutzen.

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Transparente Darlegung der Benützungsmodalitäten (Handgepäck, Mitnahme bei Stoßzeiten etc.) für KundInnen.
	Festlegung der Abstellbereiche (unter dem Sitz, eigene Bereiche) zu Stoßzeiten
	Kommunikation klarer Beförderungsbedingungen für die e-Scooter-Nutzung in allen sozialen Medien.
	Entwicklung eines bundes- bzw. landesweit einheitlichen Piktogramms für e-Scooter-Abstellflächen.

ARGUMENTARIUM:

	Mit der Zulassung der Beförderung von e-Scootern zeigt der Verkehrsbetrieb die Bereitschaft, moderne Transportmittel zu unterstützen.
	Der e-Scooter ist schnell zusammengeklappt, kann einfach unter dem Sitz verstaut werden und nimmt somit keinen bzw. nur wenig zusätzlichen Platz in Anspruch.
	Der e-Scooter ist das optimale Tür-ÖV-Tür-Verkehrsmittel, da Zeit für kurze Fußwege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln eingespart werden kann.
	Als Zubringer zum ÖV ist der e-Scooter eine optimale Alternative zum Pkw, da man sich die lästige Parkplatzsuche an der ÖV-Haltestelle ersparen kann.
	Werden vermehrt Pkw-Wege durch e-Scooter-Wege ersetzt, kann dies einen Beitrag zur Abfederung des hohen Bedarfs an P&R-Stellplätzen leisten.

2.2 ERRICHTUNG GEEIGNETER UND SICHERER ABSTELL- UND ABSPERRMÖGLICHKEITEN BZW. DOCKING-STATIONEN

Wesentlich für die Nutzung eines e-Scooters für die First & Last Mile sind das sichere Abstellen und Absperrungen. Aufgrund ihrer Bauart ist es bei den meisten e-Scooter-Modellen nicht möglich, die Fahrzeuge mit einem Schloss an Fahrradständern abzusperren. Es bedarf daher einer geeigneten Lösung, um private e-Scooter sicher abstellen und gegebenenfalls aufladen zu können.

Vor allem an Haltestellen in Stadtrandgebieten kann durch sicheres Abstellen (eventuell Box) eine Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖV in Kombination mit e-Scootern als Zubringer zur ÖV-Haltestelle erzielt werden.

Die Möglichkeit, den e-Scooter am Abstellort sicher zu verwahren, steigert die Attraktivität der e-Scooter-Nutzung. Insbesondere in Garagen könnten für Pkw nicht benutzbare Flächen für e-Scooter-Halterungen genutzt werden. Wesentlich ist eine einheitliche Beschilderung für e-Scooter-Stellplätze.

Viele Bahnhöfe und ÖV-Haltestellen in Österreich wurden in den letzten Jahren saniert und konnten dadurch an Attraktivität gewinnen. Jedoch zeigt sich, dass dieser Attraktivitätsgewinn ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Zubringerstrecken bewirkt und die P&R-Anlagen an den Bahnhöfen bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet werden. Moderne „smarte“ Haltestellen könnten jedoch durch die Ausstattung mit einer Dockingstation für e-Fahrräder, e-Scooter sowie e-Mopeds punkten.

Solch eine smarte Ausstattung sollte vor allem an höherrangigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und an sogenannten „Mobility Points“ bzw. in Radabstellanlagen von mehrgeschossigen Wohnbauten zum Standard werden.

Markierte Stellplatzbereiche für Verleih-Scooter an Bahnhöfen können zudem die Attraktivität der Haltestelle sowie die NutzerInnenakzeptanz steigern. Das Abstellproblem von Leih-e-Scootern sollte außerdem mit den Anbietern besprochen werden, da willkürlich abgestellte Leih-e-Scooter zu Konflikten mit FußgängerInnen führen, dementsprechend zu einem schlechten Image dieser Geräte beitragen und somit einer häufigeren Nutzung entgegenwirken. Im Rahmen von Genehmigungsverfahren für Leih-e-Scooter kann durch die Verwaltungsbehörde auf die Abstellbedingungen eingewirkt werden.

PRIORITÄT: hoch

UMSETZUNGSHORIZONT: kurz- bis mittelfristig








UMSETZER:

- **Verkehrsbetriebe:** an ÖV-Knotenpunkten, wichtigen PendlerInnen-Haltestellen, Mobility Points, sofern Stellplätze auf verkehrsbetrieblichem Grund aufgestellt werden können. Wichtig ist eine gute Kooperation mit der Gemeinde.
- **Gemeinde:** Stellplatz auf Gemeindegrund, bei Schulen, Kindergärten usw.







SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Einzelne Akteure** (Geschäftstreibende, Groß-/Mittelbetriebe etc.): Vor speziellen Geschäften oder am Betriebsgelände von Groß- und Mittelbetrieben, die im Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle (v.a. Güteklasse I-III) liegen, sollten spezielle Scooter-Halterungen oder -Boxen installiert werden.
- **Wohnbau:** In smarten Rad-Abstellräumen sollte zusätzlichen e-Scooter-Halterungen Platz eingeräumt werden.






UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Durchführung einer Bedarfserhebung vor der Aufstellung (Wo ist ein geeigneter Standort? Von welcher Zielgruppe gewünscht?)
	Anbringung eigener e-Scooter-Halterungen, da diese an Radständern nicht sicher abgesperrt werden können
	Installation von entweder Boxen oder Scooter-Halterungen bei höherrangigen Haltestellen, vor allem an ÖV-Linien mit hoher PendlerInnenfrequenz sinnvoll
	Bundesweit einheitliche Beschilderung für e-Scooter-Stellplätze
	Eigens ausgewiesene Stellplätze für Leih-e-Scooter mit einheitlicher Beschilderung
	Ausstattung von Fahrradräumen und Garagen mit Lademöglichkeit, jedoch nur in Kombination mit sicheren Scooter-Halterungen – in Tiefgaragen können hierfür auch Nischen genutzt werden. (Rampenfahrungen mit starkem Gefälle sollten jedoch vermieden werden)
	Steigerung der Attraktivität des e-Scooters für MitarbeiterInnen, indem Geschäftstreibende sowie Groß- und Mittelbetriebe auf dem Betriebsgelände Scooter-Halterungen und Boxen installieren



	Installation sicherer e-Scooter-Halterungen an Mobility Points (idealerweise mit Lademöglichkeit)
	Beitrag zum Trend „Nutzen statt Besitzen“ durch smarte Angebote von e-Bike-/e-Scooter-Verleihen mit Dockingstation
	Installation von Kombi-Ladepunkten, an denen sowohl e-Bikes als auch e-Scooter aufgeladen werden können
	Einbindung (kostenpflichtiger) Abstellanlagen (wie bspw. absperrbare Dockingboxen) in Mobility as a Service
	Einbindung der Verfügbarkeit von Leih-e-Scootern an einem extra ausgewiesenen Stellplatz am Bahnhof/an der Haltestelle in Mobility as a Service
	Stromerzeugung mittels einer PV-Anlage am Dach des Bahnhofs/der Wohnanlage für die Dockingstation leistet einen Beitrag zum Klimaschutz

ARGUMENTARIUM:

	Eine sichere Aufbewahrung fördert die Nutzung von e-Scootern für Teilstücke von Wegen.
	An öffentlichen Haltestellen, vor allem wenn die Mitnahme von e-Scootern im Verkehrsmittel nicht erlaubt wird, ist eine sichere Abstellanlage eine wichtige Ausstattung.
	Adäquate und sichere Halterungen fördern die längere Haltbarkeit des e-Scooters, was der Umwelt und dem Einzelnen zugutekommt.
	In einen Mobilitätsvertrag, den der Bauträger mit der Gemeinde zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität freiwillig abschließen kann, sollte auch eine sichere und smarte Abstellanlage eingebunden werden.
	In neue Mobilitätskonzepte werden smarte Abstellanlagen eingebunden, damit wird nachhaltige Mobilität gefördert.

2.3 ZIELGRUPPENORIENTIERTE BEWUSSTSEINSBILDUNG

Der e-Scooter stellt neben dem Fahrrad das ideale Verkehrsmittel dar, um Distanzen von bis zu 5 km zum/vom ÖV zurückzulegen, ohne durch körperliche Anstrengung übermäßig ins Schwitzen zu kommen. Somit eignet sich ein e-Scooter vor allem dazu, auf Routinewegen, wie Arbeits-, Ausbildungs- oder Dienstwegen, eingesetzt zu werden. Durch diesen Einsatz kann CO₂ eingespart und ein Beitrag geleistet werden, um vor allem dem hohen Pkw-Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten in den P&R-Anlagen der Bahnhöfe/Haltestellen und Busknotenpunkte entgegenzuwirken.

Es wird empfohlen, bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen zwei Schwerpunkte zu setzen. Einerseits sollte die Bevölkerung mit der aktuellen Rechtslage vertraut gemacht werden. Dazu zählen sowohl alle Rechte und Vorschriften für die Nutzung von e-Scootern als auch Informationen über potenzielle Gefahren. Andererseits sollten der breiten Öffentlichkeit die Potenziale von e-Scootern als Verkehrsmittel im Nah- und PendlerInnenverkehr nähergebracht werden.

VERMITTLUNG VON VORSCHRIFTEN, RECHTEN UND GEFAHREN

Mit den in der 31. StVO-Novelle geschaffenen Vorschriften hat der Gesetzgeber 2019 spezielle Regeln für e-Scooter-Nutzende in der Straßenverkehrsordnung (StVO) eingeführt. Einzelne Befragungsergebnisse weisen darauf hin, dass viele Personen über diese neuen Regelungen nur unzureichend informiert sind.

Um Bewusstsein für die Rechte und Vorschriften zu schaffen und sicheres Verhalten zu fördern, wird empfohlen, zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Informationskanälen zu betreiben. Damit könnte auch bei den Nicht-NutzerInnen das Image des e-Scooters als Verkehrsmittel verbessert werden.

Die Verkehrssicherheit auf Radwegen, vor allem auch im Hinblick auf deren Nutzung durch e-Scooter-LenkerInnen, stellt eine wesentliche Herausforderung dar. Im Jahr 2019 verunfallten laut Hochrechnung des KfV 1.200 e-Scooter-Fahrende so schwer, dass ihre Verletzungen (überwiegend Knochenbrüche) im Spital behandelt werden mussten.

Aufgrund der e-WALK-Projektergebnisse haben sich folgende Themenschwerpunkte als besonders relevant herausgestellt:

Es herrscht Aufklärungsbedarf hinsichtlich der zu verwendenden **Verkehrsflächen**: Viele e-Scooter-FahrerInnen sind immer noch der Meinung, auch auf dem Gehsteig/Gehweg fahren zu dürfen. Ebenso sind die gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeiten nur einem Teil der NutzerInnen bekannt. Deshalb sollte die Thematik **Geschwindigkeit** gezielt angesprochen werden.

Um die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen, ist außerdem eine breite Streuung der Information über das gesetzlich geregelte **Alkohollimit** zu empfehlen.

Ein besonderes Sicherheitsrisiko stellt die **unsachgemäße gleichzeitige Benutzung eines e-Scooters durch zwei Personen** dar. Hier sollte gerade die Zielgruppe der Eltern angesprochen werden, da diese als Vorbild für die jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen fungieren sollten, um ein sicheres Verhalten zu etablieren. Voraussetzung dafür ist die Kenntnis möglicher Gefahren und der entsprechenden Vorschriften.

Um darüber hinaus sicheres Verhalten zu fördern, sollten alle VerkehrsteilnehmerInnen auf das **Gefahrenpotenzial in bestimmten (Verkehrs-)Bereichen** aufmerksam gemacht werden: Besonders an Stellen, an denen ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen auf den motorisierten Verkehr treffen (Querungen, Ein- und Ausfahrten, gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen), ist ein rücksichtsvolles Miteinander zu propagieren.

Für die eigene Sicherheit der e-Scooter-FahrerInnen wird eine **geeignete Schutzausrüstung** (Helm) empfohlen. Dazu kann verstärkt Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, wobei hier auch Synergien mit Radfahrkampagnen angedacht werden können.

BEWUSSTSEINSBILDENDE MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DES E-SCOOTER-ANTEILS (FIRST & LAST MILE)

Wenn der e-Scooter in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zukünftig eine Alternative zum Pkw darstellen soll, muss – abgesehen von den infrastrukturellen Voraussetzungen –, diese Möglichkeit verstärkt beworben und bekannt gemacht werden. Auch hier können zielgerichtete bewusstseinsbildende Maßnahmen einen Anreiz für einen Umstieg auf den umweltfreundlichen Verkehrsverbund liefern.

Zur Verbreitung von Informationen zum Thema e-Scooter wird empfohlen, eine Materialienbox zu erstellen. Diese sollte Gemeinden und anderen Interessierten zur Förderung von umweltfreundlichem Verkehr im Idealfall zentral vom BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) zur Verfügung gestellt und aktuell gehalten werden. Zentraler Bestandteil sollte eine medial gut aufbereitete Darstellung der Vorteile des e-Scooters als Alternative zum Pkw sein. Darüber hinaus könnten informative Kurzvideos zur Vermittlung der richtigen Benutzung von e-Scootern, Richtlinien für Abstellflächen oder Informationsblätter zu unterschiedlichen Themenbereichen bereitgestellt werden.

Um auch in der Bevölkerung mehr Bewusstsein für die Möglichkeiten des e-Scooters als Verkehrsmittel zu schaffen, wird dazu geraten, gezielte Motivationsbotschaften auf verschiedenen Informationskanälen zu platzieren. Beispielsweise könnte propagiert werden, bestimmte Freizeitwege statt mit dem Pkw mit dem e-Scooter zurückzulegen.

PRIORITÄT: hoch

UMSETZUNGSHORIZONT: kurz- bis mittelfristig

UMSETZER: Gebietskörperschaften (v.a. Bund/Land)

SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Verkehrsbetriebe:** Über Kundenportale kann der Mehrwert der intermodalen Nutzung von e-Scooter-ÖV versus Pkw-ÖV hervorgehoben werden, und zielgruppengerichtete Kampagnen können lanciert werden.
- **Einzelne Akteure:** Bei Radfahrprüfungen in der Schule bzw. im Rahmen der B-Führerscheinprüfung sollen auch Vorschriften, Rechte und Pflichten einer e-Scooter-Nutzung behandelt werden. Auf einem abgesteckten Parcours kann im geschützten Raum und mit professioneller Einschulung das sichere Fahren mit einem e-Scooter erlernt werden.

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Vermittlung von Vorschriften, Rechten und Gefahren bezüglich der Benutzung von e-Scootern durch Kampagnen des BMK und der Länder
	Vermittlung von „Wissenswertem“ zum Thema First & Last Mile durch Kampagnen des BMK und der Länder
	Einladung von ExpertInnen, die den BürgerInnen die Vorschriften und Gefahren im Rahmen einer zielgruppenspezifischen Veranstaltung der Gemeinde näherbringen
	Verfassung von Artikeln in der Gemeindezeitung
	Vorstellung von GemeindegängerInnen als „Role Models“
	Aufzeigen von „Wissenswertem“ zum Thema First & Last Mile auf der Gemeindehomepage und in den sozialen Medien bzw. Verlinkung zu Kampagne(n) des Bundes/Landes
	Transparenz der geltenden Mitnahmeregelungen auf Infoscreens, Plakaten und in Foldern der Verkehrsbetriebe
	Akteure im Verkehrserziehungs-/Ausbildungsbereich: Darlegung von Vorschriften und Rechten zur Nutzung von e-Scootern mittels Info-Videos und praktischen Trainings in Verkehrsgärten
	Polizei, Schulen, Vereine, Fahrschulen etc.: Vermittlung von theoretischem Wissen über Vorschriften, Rechte und Gefahren und von fahrtechnischem Know-how für die Benutzung von e-Scootern im Rahmen der Radfahrprüfung bzw. Führerscheinausbildung

	Einflechtung des Themas e-Scooter in verschiedene Unterrichtsgegenstände. Weiters kann im Sinne von „Learning by doing“ in Projektwochen alles Wissenswerte rund um das Thema e-Scooter (Gefahren, Testparcours etc.) abgehandelt werden.
--	---

ARGUMENTARIUM:

	Beim Umstieg vom Pkw auf den e-Scooter leistet man einen Beitrag zur Reduktion von CO ₂ -, Geruchs- und Lärm-Emissionen.
	Beim Umstieg vom Pkw auf den e-Scooter wird kein Pkw-Stellplatz am Bahnhof benötigt. Dadurch kann Staubbildung auf Zufahrtswegen verringert werden.
	Die Verwendung eines e-Scooters ermöglicht Wege von Tür zu Tür. Unnötige Wege, z.B. Wege zum Parkplatz, entfallen.
	Ein e-Scooter kann überall mitgenommen werden und ist leicht zu verstauen.
	Wichtige Aufklärungsarbeit: e-Scooter sind erst seit relativ kurzer Zeit als Verkehrsmittel im öffentlichen Raum präsent, daher sind nicht jedem/jeder alle Vorschriften, die mit deren Nutzung einhergehen, bewusst.
	Bewusstseinsbildung: Besonders das Rücklicht von e-Scootern ist für AutofahrerInnen schwer wahrnehmbar, daher kann Spezialkleidung mit eingearbeiteten Reflektoren für mehr Sichtbarkeit sorgen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen.
	E-Scooter-NutzerInnen können, wenn sie gut informiert werden, auch Gefahrensituationen besser einschätzen und somit die Unfallgefahr verringern.

2.4 INSTANDHALTUNG UND REINIGUNG DER FAHRBAHNOBERFLÄCHE

Risse, Schlaglöcher und sonstige Schäden der Fahrbahn sowie Fahrbahnverschmutzungen beeinträchtigen den Nutzungskomfort und die Sicherheit von Radinfrastrukturnutzenden, insbesondere der e-Scooter-NutzerInnen. Regelmäßige Instandhaltungsarbeiten helfen dabei, den (e-)Rad- und e-Scooter-Anteil auf Radfahranlagen zu erhöhen und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Priorität sollten dabei Verkehrswege zu öffentlichen Haltestellen haben, um die Attraktivität der intermodalen Nutzung von e-Scootern u.a. und ÖV zu steigern. Werden Radfahranlagen für längere Zeit nicht saniert, verringert dies auch die Wahrscheinlichkeit eines Umstiegs vom Pkw auf den Umweltverbund.

Fahrbahnschäden/-verunreinigungen können schneller behoben werden, wenn Nutzende miteinbezogen werden, die diese rasch an die zuständigen Stellen melden (zum Beispiel über ein Online-Mängelinformationssystem). Durch schnelles Handeln kann damit das Unfallrisiko gesenkt sowie die Befahrbarkeit der Verkehrsanlage attraktiver gemacht werden.



PRIORITÄT: hoch

UMSETZUNGSHORIZONT: kurzfristig

UMSETZER: Gemeinde

SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Einzelne Akteure:** Durch Einzelaktionen in der Gemeinde können die BewohnerInnen für Instandhaltungsmaßnahmen sensibilisiert werden. Die aktive Beteiligung steigert das Bewusstsein, einen kleinen Beitrag für die Allgemeinheit zu leisten. Nutzende von Radinfrastrukturen können schneller Schäden melden, die dann von den zuständigen Stellen rasch behoben werden können.

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Aufbau eines Mängel-Informationssystems bzw. einer Service-App in Gemeinden
	Bekanntmachung/Verbreitung des Mängel-Informationssystems bzw. der Service-App v.a. in den örtlichen Medien inkl. sozialen Medien
	Einrichtung einer Ombudsstelle (Eintrag in einer Mängelliste) oder eines „Kümmerers“
	Rasche Umsetzung von erforderlichen Instandhaltungs- und Reinigungsmaßnahmen durch Einzelaktionen (Beseitigung von Laub im Rahmen einer Herbstaktion durch einzelne Akteure, Vereine)

ARGUMENTARIUM:

	Diese Maßnahme trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit bei, da Mängel zeitnah an die zuständige Behörde adressiert werden und diese somit schneller behoben werden können.
	Aktionen wie die Herbstaktion zur Säuberung der Fahrflächen von herabfallendem Laub steigern das Verantwortungsbewusstsein der BewohnerInnen für öffentliche Anlagen.
	Die Installation eines Mängel-Informationssystems bzw. einer Service-App gibt dem/der Nutzenden der Verkehrsanlage die Möglichkeit, erkannte Mängel einfach und schnell der zuständigen Stelle zu melden.

2.5 AUSBAU UND LÜCKENSCHLUSS VON RADFAHRINFRASTRUKTUR

Bei hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten über 50 km/h braucht es getrennte Radfahranlagen, um die Sicherheit und das Wohlbefinden aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Vor allem für unerfahrene e-Scooter-NutzerInnen ist eine durchgängige Radverkehrs-führung entscheidend, um dieses Verkehrsmittel häufiger zu nutzen.

In Einbahnstraßen sollte ein unfallfreies Vorankommen auf Radverkehrsanlagen bei Längsparkregelungen forciert werden, bei Schräg- und Senkrechtparkplätzen sollten Radfahranlagen etwas breiter markiert werden, damit eine sichere Nutzung ermöglicht wird.

Gerade in Stadtrandgebieten und Kleinstädten ist das öffentliche Verkehrsangebot meist nicht ausreichend, weswegen der e-Scooter eine potenzielle Alternative bzw. eine gute Zubringeralternative zu weiter entfernt gelegenen größeren ÖV-Haltestellen darstellt. Die Radfahrinfrastruktur sollte gerade deshalb in solchen Gebieten gut ausgebaut sein. Das erhöht die Frequenz auf Radfahranlagen. Zudem kann durch eine getrennte Radführung die Sicherheit erhöht werden.

Dort, wo es keine Radfahranlagen gibt, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass e-Scooter-NutzerInnen zu ihrer eigenen Sicherheit rechtswidrig auf die Gehwege ausweichen. Dies kann zu Konflikten mit Zufußgehenden führen.

Vor allem TagespendlerInnen wollen möglichst schnell und ohne Umwege zur ÖV-Haltestelle gelangen, dies sollte bei der Radinfrastrukturplanung berücksichtigt werden. Da Verkehrsbetriebe oftmals Quell-/Zielbefragungen ihres KundInnenstamms durchführen, können Kooperationen mit Mobilitätszentralen und der Gemeinde dazu dienen, möglichst pendlerInnenfreundliche Radfahranlagen zu planen.

Diverse Points of Interest (POI) liegen in zentrumsfernen Gebieten bzw. nicht mehr in fußläufiger Erreichbarkeit von öffentlichen Haltestellen. Durch eine gute Radinfrastruktur könnten diese Orte mit e-Scootern oder (e-)Fahrrädern jedoch gut erschlossen werden. Dies wirkt zusätzlich der temporär angespannten Parkplatzsituation an diesen Orten entgegen.

Die Wirkung dieser Maßnahme auf die Verkehrssicherheit wurde von ExpertInnen als besonders hoch eingeschätzt und kann sich damit sehr positiv auf die Erhöhung des e-Scooter-Anteils auswirken.

PRIORITÄT: hoch







UMSETZUNGSHORIZONT: langfristig

UMSETZER: Gemeinden/Bezirke




SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Wohnbau:** Vor allem Neubauten im Mehrgeschoßwohnbau sollten an das örtliche Radnetz angebunden werden, dadurch können Nutzungsalternativen zum Pkw bei Neuzuziehenden angeboten werden, was wiederum einen „Pull-Effekt“ (Anreiz zur Mitentscheidung und Erhöhung der Radfahranlagennutzung) erzeugt.
- **Errichtung von Radfahranlagen nach RVS-Standards:** Ausbau und Lückenschluss von Radinfrastruktur verursachen für die Gemeinde einen hohen Kostenaufwand, der durch Landes- oder Bundesförderungen zum Teil abgedeckt werden kann. Die Förderzusage ist an Bedingungen wie die Einhaltung von bestimmten RVS-Standards gebunden.

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Vorsicht-Markierungen (z.B. Haifischzähne) bei „Hotspotstellen“, an denen es häufiger zu Beschwerdefällen kommt
	Forcierung eines gemeindeübergreifenden Ausbaus und Lückenschlusses von Radinfrastruktur
	Ausreichend breite Gestaltung von Radfahranlagen, damit Fahrzeuge unterschiedlicher Geschwindigkeiten konfliktfrei überholt werden können
	Bau von getrennten Rad-/Gehwegen, damit e-Scooter-Fahrende nicht auf Gehwege ausweichen
	Verbesserte Radverkehrserschließung zu Points of Interest am Ortsrand
	Mitberücksichtigung der Radfahrinfrastruktur in die Planung von großen Neubau-Wohnprojekten und Betriebsansiedlungsgebieten (vor allem an Zubringerwegen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs), um die Akzeptanz der Nutzung aktiver Mobilitätsformen (u.a. e-Scooter-Nutzung) vonseiten der Bevölkerung im Alltagsverkehr zu erhöhen

ARGUMENTARIUM:

	Ein flüssiges Weiterkommen auf Radfahranlagen ohne „Lücke“ erhöht die Verkehrssicherheit.
	Eine gute Anbindung von der Wohnung zur ÖV-Haltestelle erhöht den Anreiz, Verkehrsalternativen zum Pkw zu nutzen.
	Mit einer guten Anbindung zur ÖV-Haltestelle kann der Zeitaufwand für die Bewältigung der Strecke mit einem e-Scooter minimiert werden und sogar geringer ausfallen als per Pkw, da eine zeitaufwändige Parkplatzsuche entfällt.

2.6 ERRICHTUNG VON RADFAHRANLAGEN ZUMINDEST NACH RVS-STANDARDS

Da durch das Aufkommen von e-Scootern die Zahl der NutzerInnen von Radfahranlagen steigt, ist es von besonderer Bedeutung, diese ausreichend breit zu planen. Für die Verkehrssicherheit spielen neben der Breite auch die anderen RVS-Mindeststandards wie z.B. Absenkungen eine bedeutende Rolle.

Die Verkaufszahlen der letzten Jahre zeigen, dass elektroangetriebene einspurige Fahrzeuge, v.a. e-Bikes und e-Scooter, im Trend liegen. Aus diesem Grund sollten die RVS-Standards für ein sicheres „Weiterkommen“ auf Radfahranlagen jedenfalls eingehalten werden. Dadurch können die Attraktivität gesteigert, „kritische“ Situationen vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht werden.






PRIORITÄT: mittel





UMSETZUNGSHORIZONT: langfristig

UMSETZER: Gemeinden/Bezirke

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Berücksichtigung der Regelstandards der RVS, wie etwa der Gesamtbreite bei Einrichtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr, sowohl bei Neuplanungen als auch bei Umbauten
	Prüfung und Schaffung ausreichender Sichtverhältnisse auch bei bestehenden Zufahrten
	Über die Richtlinien hinausgehende Maßnahmen wie z.B. „Lane Lights“ an öffentlichen Garagenausfahrten: Dem Ausfahrenden wird mit einem Lichtsignal verdeutlicht, dass sich eine Person der Ausfahrt nähert.

ARGUMENTARIUM:

	Ausreichend breite Radfahranlagen steigern die Attraktivität der Nutzung und das Sicherheitsgefühl der Nutzenden.
	Richtlinienkonforme Radinfrastruktur erhöht die Verkehrssicherheit.
	Subjektiv als zu schmal wahrgenommene Radfahranlagen werden von e-Scooter- bzw. Rad-Fahrenden eher gemieden, die LenkerInnen weichen häufig auf Fußgängerinfrastruktur aus.
	Für FahranfängerInnen oder SeniorInnen sind breite Radfahranlagen, auf denen sie das Tempo des e-Scooters/e-Bikes ihrem Fahrkönnen anpassen können, entscheidend. Schon ein einziges unangenehmes Erlebnis kann die weitere Nutzung des e-Scooters bzw. des (e-)Rades negativ beeinflussen.

2.7 FLÄCHENDECKENDE GESCHWINDIGKEITS-REDUKTION IM ORTSGEBIET

Eine grundlegende Sicherheitsmaßnahme zur Förderung aktiver Mobilität ist die Reduktion der Geschwindigkeiten auf 30 km/h im Ortsgebiet und in Bereichen, in denen unterschiedliche VerkehrsteilnehmerInnen vermehrt unterwegs sind. Damit können die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere bei Kollisionen wesentlich verringert werden. Zudem steigt das subjektive Sicherheitsgefühl von FußgängerInnen, e-Scooter-FahrerInnen und RadfahrerInnen und damit auch die Attraktivität umweltschonender Verkehrsmodi.

Die Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h ist vor allem dort förderlich, wo ein Ausbau einer Radverkehrsanlage nicht möglich ist.

Diese Maßnahme teilt sich auf der Zeitachse, da eine Geschwindigkeitsreduktion auf Gemeindestraßen mittelfristig umsetzbar ist. Geschwindigkeitsreduktionen auf Landesstraßen und Landesstraßen B + L, die Gemeinden sehr oft als Hauptverkehrsader durchziehen, liegen in der Verantwortlichkeit der jeweiligen Landesregierung und sind daher eher nur langfristig umsetzbar.

PRIORITÄT: mittel




UMSETZUNGSHORIZONT: mittel- bis langfristig

UMSETZER: Gemeinde / Bezirke / Land





SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:

- **Zielgruppenorientierte Bewusstseinsbildung:** Über Veranstaltungen, Vorträge, Aktionen u.ä. kann die Bevölkerung für eine Temporeduktion sensibilisiert werden.
- **Ausbau und Lückenschluss von Radfahrinfrastruktur:** Dort, wo keine Tempo-30-Zone errichtet werden kann, sollten Radfahranlagen geschaffen werden.

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	(Temporäres) Tempo-30 auf Zubringerstrecken im Ortsgebiet
	(Temporäre) Tempo-30-Zonen rund um Schulen, Kindergärten sowie öffentliche Einrichtungen
	Begegnungszone: Ein wesentlicher Faktor für das Funktionieren einer Begegnungszone ist die Straßenraumgestaltung (Linienführung, Möblierung, Sichtverhältnisse, Zonierung des Straßenraums etc.). Um die Akzeptanz vonseiten der NutzerInnen zu erhöhen, sind Partizipation und Information wichtige Voraussetzungen bei der Einrichtung einer Begegnungszone.

ARGUMENTARIUM:

	Die Maßnahme leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit: Durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird das Gehen bzw. Fahren entlang der Straße sicherer, da sich der Anhalteweg der Fahrzeuge wesentlich verkürzt.
	Die subjektive Sicherheit „schwächerer“ Verkehrsteilnehmender kann erhöht werden, da geringere Kfz-Geschwindigkeiten als angenehmer erlebt werden.
	Die Attraktivität vor allem der aktiven und nachhaltigen Mobilität im Ortsgebiet wird gesteigert.
	Ein gut funktionierendes (harmonisches) Miteinander der VerkehrsteilnehmerInnen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln steigert das Wohlbefinden der BewohnerInnen.

2.8 ERSTELLUNG EINES GEMEINDEMObILITÄTS-KONZEPTEs

Es ist wichtig, das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen im Rahmen eines GemeinDEMObilitätskonzeptes zu analysieren, um auf Basis der Ergebnisse alternative Angebote zu kurzen Pkw-Wegen zu schaffen bzw. den öffentlichen Raum fair für alle zu teilen.

Eine gute Integration von e-Scootern in ein gesamtes Mobilitätskonzept wird im besten Fall direkt von einer Gemeinde im Rahmen eines GemeinDEMObilitätskonzeptes umgesetzt. Dabei ist die Einbeziehung ansässiger Unternehmen unverzichtbar, denn beispielsweise können die Gemeinde und ortsansässige Unternehmen statt Firmen-Pkw für kürzere Wege e-Scooter bereitstellen.

Auf kurze und gut ausgebaute Strecken von Wohnbereichen zu Arbeitsplätzen bzw. zu öffentlichen Haltestellen (Zubringerstrecken) sowie ins Ortszentrum sollte Bedacht genommen werden. Dabei sollen u.a. Radfahranlagen, die eine nachhaltige Mobilität fördern, vorrangig behandelt werden.

Weiters können bei Neubauten mittels Mobilitätsvertrag, den ein Wohnbauträger mit der Gemeinde abschließt, nachhaltige Lösungen für die Nutzung von e-Scootern in das Wohnbauprojekt integriert werden.



PRIORITÄT: hoch

UMSETZUNGSHORIZONT: mittelfristig



UMSETZER: Gemeinden

SYNERGIEN, UM EINE HÖHERE WIRKUNG ZU ERZIELEN:





- **Einzelne Akteure** (BewohnerInnen, Unternehmen etc.) sollten in die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes innerhalb der Gemeinde eingebunden werden, da sie wichtige Beiträge zur Umsetzung von Maßnahmen einbringen können. Dabei können e-Scooter-Nutzende wichtige Informationen über gewünschte Standorte von Scooter-Halterungen und notwendige Radinfrastrukturmaßnahmen liefern.
- **Wohnbau:** Die Gemeinde kann im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes einen Mobilitätsvertrag mit Bauträgern abschließen, in dem auch Konzepte für sichere Abstell- bzw. Absperrmöglichkeiten sowie Docking-Stationen in Geschosswohnbauten enthalten sind.
- **Errichtung sicherer Abstell- und Absperrmöglichkeiten bzw. Docking-Stationen:** Durch eine umfangreiche Bestands- und Verkehrsanalyse können Stellplätze für e-Scooter mitbedacht werden.
- **Flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion im Ortsgebiet:** Durch eine umfangreiche Bestands- und Verkehrsanalyse können diesbezügliche Maßnahmen, die sowohl zur Erhöhung des Radverkehrs- als auch des e-Scooter-Aufkommens dienen, im Konzept erörtert werden.
- **Ausbau und Lückenschluss von Radinfrastruktur:** Im Rahmen einer umfangreichen Bestands- und Verkehrsanalyse kann abgewogen werden, ob eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion im Straßenraum ausreichend ist oder ob zusätzliche Radinfrastrukturmaßnahmen notwendig sind, um den Anteil der aktiven Mobilitätsformen am Modal Split zu erhöhen.
- **Zielgruppenspezifische Bewusstseinsbildung** durch Beteiligungsprozesse

UMSETZUNGSBAUSTEINE:

	Erhebung des Mobilitätsverhaltens der BewohnerInnen durch eine Befragung
	Voranstellen einer Bestands- und Verkehrsanalyse sowie einer Diskussion, welche nachhaltigen Wirkungen zukünftig erzielt werden sollen
	Priorisierung von Verkehrsmitteln (u.a. e-Scooter) im Konzept, die eine Mobilitätsverhaltensänderung der BürgerInnen hin zu einer nachhaltigen, aktiven bzw. multimodalen Mobilität forcieren
	Starten von Beteiligungsprozessen, um die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen zu stärken bzw. Bewusstsein dafür zu schaffen

	Erstellung von Mobilitätsverträgen mit Bauträgern (Errichtung smarter Fahrradräume etwa mit Auflademöglichkeiten und e-Scooter-Halterungen; Sharing-Angebote für e-Scooter, e-Bikes etc.)
	Durchführung von Workshops mit BürgerInnen und Unternehmen zum Thema „Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen im Alltagverkehr“

ARGUMENTARIUM:

	Die „aktive“ Einbindung der BewohnerInnen in das Mobilitätskonzept stärkt die Akzeptanz und das Bewusstsein für neue Maßnahmen. Durch Expertisen zum Potenzial der e-Scooter-Nutzung und anderer nachhaltiger Mobilitätsformen für die First & Last Mile von Alltagswegen können den BewohnerInnen Pkw-Alternativen aufgezeigt werden, die dazu beitragen, den Anteil alternativer Mobilitätsformen am Modal Split in der Gemeinde zu erhöhen.
	Die „aktive“ Mitgestaltung im öffentlichen Raum wird ermöglicht. Schon kleine Veränderungen können „Großes“ bewirken.
	Zielführend ist die Einbindung vieler Akteure, um ein klar definiertes Ziel zu erreichen (bspw. Reduktion der CO ₂ -Emissionen im Gemeindegebiet).
	Attraktivierung der Gemeinde für Zuziehende: Von einer „Schlafgemeinde“ zu einer „Wohngemeinde“ mit hoher Lebensqualität.

Das Aufkommen neuer Mobilitätsformen wie etwa e-Scooter kann als Chance genutzt werden, Mobilität in der Region nachhaltiger zu gestalten. Der e-Scooter kann vor allem für jene Personen eine Alternative zum Pkw darstellen, die nur schwer für das Zufußgehen oder Radfahren zu begeistern sind. Durch die Ausarbeitung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte, die mit einer Reduktion des Pkw-Verkehrs einhergehen, kann die Attraktivität des Ortes sowie die Lebensqualität der BewohnerInnen gesteigert werden. Der vorliegende Umsetzungsplan soll bei diesem Vorhaben unterstützen.

WEITERFÜHRENDE PROJEKTINFORMATION



COPYRIGHT & HAFTUNG

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der AutorInnen ist ausgeschlossen.