

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Elektromobilität in der Praxis 2018

Schlussbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

Projekttitle	eCarSharing als Schlüssel zur Verkehrsverhaltensänderung	
Registrierungsnummer	KR18EP0K14458	
Programm	Elektromobilität in der Praxis Ausschreibung 2018	
Beauftragter	Kairos Wirkungsforschung und Entwicklung DI Christoph Breuer	
Projektpartner/Subauftragnehmer	Caruso CarSharing eGen Energieinstitut Vorarlberg	
Beteiligte Organisationen	Stadt Bregenz Gemeinde Wolfurt Gemeinde Kennelbach Gemeinde Schwarzach Gemeinde Hard Gemeinde Lauterach Gemeinde Lustenau Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 14.01.2019	Dauer: 12 Monate

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Synopsis: Kurzbeschreibung des Leistungspakets, das vom Klima- und Energiefonds übernommen werden soll (nachstehend kurz „Leistungspaket“ genannt), und deren wichtigste Inhalte

Bregenz und die umliegenden sechs Gemeinden stimmen sich im Programm „plan b“ seit mehreren Jahren intensiv in Sachen klimaschonender Mobilität ab. Dabei wurden eine Vielzahl von Initiativen gesetzt, ein einheitliches Parkraummanagement eingeführt, der ÖV systematisch ausgebaut, durch ein Anrufbussystem ergänzt und gemeinsame Infrastrukturvorhaben im Rad- und Fußverkehr auf den Weg gebracht. Alle diese Angebote werden gut angenommen und verzeichnen entsprechende Zuwachsraten.

Trotzdem zeigt die regelmäßig durchgeführte Verkehrsverhaltensbefragung nur geringe Änderungen im Modal Split (vor allem wenig Abnahme der PKW Fahrten), weil nach wie vor die Gesamtverkehrsleistung steigt. In dieser Situation könnte eCarsharing kombiniert mit anderen zur Verfügung stehenden Mobilitätsangeboten eine zentrale Rolle als wirkungsvoller Ansatz zur Verkehrsverhaltensänderung einnehmen.

Deshalb wurden im gegenständlichen Projekt die mit eCarsharing und begleitenden Mobilitätsangeboten verbundenen Chancen und Hürden für eine Verkehrsverhaltensänderung mit einem breit gestreuten, neuen NutzerInnenkreis systematisch untersucht und praktisch erprobt.

Systematische, zielgruppenspezifische Kommunikation und der Abbau der Einstiegshürden Grundgebühr und Kaution hat das eCarsharing Angebot aus der Nische geholt und für eine breite NutzerInnengruppe attraktiv gemacht. Die Zahl der Privathaushalte, die Carsharing nutzen konnte im Projekt von 86 auf 192 erhöht und die Fahrzeugflotte von 6 E-Fahrzeugen auf 10 E-Fahrzeuge – darunter auch ein E-Transporter - aufgestockt werden. Damit steht nun in allen plan b Gemeinden zumindest ein Carsharing Fahrzeuge zur Verfügung. Durch die gemeindeübergreifende Kooperation in plan b sind neue Fahrzeugstandorten auch in den Randlagen am Übergang von einer Gemeinde zur anderen angedacht.

Erste Zwischenergebnisse des Projektes wurde von den plan b Gemeinden als Stellungnahme zur Bedeutung des eCarsharings im ländlichen Raum im Auflageverfahren des neuen Mobilitätskonzept Vorarlbergs eingebracht. Damit wurde in das mittlerweile einstimmig im Landtag beschlossene, neue Mobilitätskonzept Vorarlberg ein klares Bekenntnis zum eCarsharing als wichtige verkehrspolitische Maßnahme verankert, dessen Angebot ähnlich dem des öffentlichen Verkehrs geplant, entwickelt und anfangs auch mitfinanziert werden muss. Als kurzfristige Maßnahme im laufenden Projekt wurde zudem vom VVV eine Tarifpaket mit halbiertem Grundgebühr für JahreskartenbesitzerInnen des Verkehrsverbundes umgesetzt.

Die zu Projektbeginn festgestellte Änderung des Mobilitätsverhaltens bei den Bestandskunden konnte in der Schlussbefragung bei den im Projekt geworbenen Neukunden eindrücklich bestätigt werden. Stationsgebundenes eCarsharing hat in den plan b Gemeinden noch lange nicht den Plafond der verkehrspolitischen Wirksamkeit erreicht. Deshalb wurde von den Gemeinden einstimmig beschlossen, auch nach Projektabschluss die entwickelten Maßnahmen zur Kundenwerbung, Kommunikation und zum Ausbau der eCarsharingflotte aus eigenen Mitteln weiterzubetreiben.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Die Projektziele konnten damit in mehreren Bereichen übererfüllt werden, das Projekt entfaltet in der Region Wirkungen, die deutlich über den Projektzeitraum hinausgehen und die Erfahrungen sind gut auf andere Regionen übertragbar.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

2 Inhaltliche Beschreibung des Leistungspakets

2.1 Inhaltliche Beschreibung des Gesamtprojekts

Das gegenständliche Projekt ist räumlich eingebettet in die gemeindeübergreifende Kooperation plan b. In dieser Kooperation treffen sich die sieben Gemeinden Bregenz, Wolfurt, Kennelbach, Schwarzach, Lauterach, Hard und Lustenau in regelmäßigen Abständen, um sich in Anliegen zur Mobilität periodisch abzustimmen. Die Kooperation geht aber über einen einfachen Erfahrungsaustausch hinaus und hat in der Vergangenheit eine Reihe von konkreten Infrastrukturprojekten auf den Weg gebracht. Die Region hat sich damit zu einem zentralen Akteur der Verkehrswende in Vorarlberg entwickelt. Projekte, die im Rahmen von plan b entstanden sind, wurden mehrfach ausgezeichnet und sind Vorbild für viele Initiativen auf Gemeindeebene innerhalb und außerhalb Vorarlbergs. Finanziell wird plan b von den sechs beteiligten Gemeinden getragen. Themen von besonderer landesweiter Relevanz werden zusätzlich durch Unterstützungsbeiträge des Landes kofinanziert. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden für Sachaufwände und die inhaltliche Betreuung der Gemeinden durch die externen Büros mprove und kairos investiert.

2.2 Zusammenfassung des Leistungspakets

Im Projekt „eCarsharing als Schlüssel der Verkehrsverhaltensveränderung“ wird Carsharing als für den ländlichen Agglomerationsraum interessante Brücke zwischen dem ÖV-System und dem Individualverkehr beforscht und von der Nische in die breite Anwendung gebracht.

eCarsharing an sich ist kein neues Angebot, das erste landesweite Pilotprojekt „Caruso“ entwickelt sich stabil und ist wirtschaftlich zunehmend tragfähig. Allerdings ist es bisher kaum gelungen, eCarsharing aus der Nische der First Mover heraus zu holen. Die Wirkung auf das Gesamtverkehrsverhalten ist deshalb beschränkt. Eingebettet in die Struktur der bereits mehrjährigen Kooperation der plan b Gemeinden wurde dies im gegenständlichen Projekt Schritt für Schritt in die Wege geleitet.

Dazu wurden neue Zielgruppen angesprochen und in der Kommunikation neue Wege eingeschlagen. Wichtiges Element des Projekts war auch ein Wechsel in der kulturellen Wahrnehmung des Carsharings: die gemeinsame Auto Nutzung soll durch ein gemeinsames Mobilitätsverständnis erweitert werden, zu dem ÖV-Zeitkarten genauso selbstverständlich dazu gehören wie Lastenräder, Taxis, Transporter oder Angebote für den Urlaub.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Um die Carsharing Haushalte herum sollen gewissermaßen Keimzellen eines neuen Mobilitätsverständnisses wachsen, auf die die Gemeinden gezielt Ressourcen und Unterstützungsangebote konzentriert. Dieser Weg wird im Jahr 2020 konsequent weitergegangen.

Für die Projektumsetzung wurde ein breit aufgestelltes Team etabliert, in dem neben den sechs VertreterInnen der plan b Gemeinden auch MitarbeiterInnen von Caruso, der Landesregierung und des Vorarlberger Verkehrsverbundes saßen, und das auch 2020 in dieser Konstellation weiterarbeitet. Gemeinsam ist es gelungen, Carsharing-Akkreditierungsstellen im Bürgerservice jeder Gemeinde einzurichten, die Zahl der Carsharing Haushalte mehr als zu verdoppeln, die Zahl der eCarsharingfahrzeuge und Standorte in der Region von 6 auf 11 zu erhöhen und auf alle plan b Gemeinden auszudehnen. Mit dem Verkehrsverbund wurde ein attraktiver Kombitarif „Carsharing und VVV-Jahreskarte“ umgesetzt. Und ab Mitte 2020 wird es den Wünschen vieler Carsharing-NutzerInnen entsprechend auch einen Carsharing Tarif ohne Grundgebühr für WenigfahrerInnen geben. Das mittelfristig wirksamste Ergebnis wird aber das Bewusstsein für die verkehrspolitische Wirkung des stationsbasierten Carsharings in Vorarlberg sein, durch das sich Land und Gemeinden verstärkt im Bereich Carsharing engagieren werden und das Thema ähnlich dem ÖV-Angebot nicht dem „freien Spiel des Marktes“ überlassen wird.

Die wesentlichen Erkenntnisse des Projekts wurden in beiliegendem Handbuch zusammengefasst. Die entwickelten Kommunikationsmittel sind dort als Sujets dargestellt und werden auf Anfrage gerne zum Download zur Verfügung gestellt. Im Detail war das Projekt wie folgt aufgebaut:

2.2.1 Ausgangssituation

Carsharing mit Elektroautos wurde in Vorarlberg mit Dezember 2015 eingeführt. Nach mehreren Versuchen wechselnder Anbieter (denzeldrive, mobility, zipcar) mit konventionell betriebenen Fahrzeugen wurde dazu die Genossenschaft Caruso gegründet, die Ende 2015 mit Elektrofahrzeugen an den vier städtischen Bahnhöfen Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz startete. Durch die Gründung einer regional verankerten Genossenschaft soll sichergestellt sein, dass Carsharing auch abseits der Ballungsräume, in denen es bereits vor einigen Jahren zum Selbstläufer wurde, auch in kleineren Gemeinden und vergleichsweise dünn besiedelten Agglomerationsräumen angeboten wird. Durch die Möglichkeit, als Gemeinden bei Caruso Genossenschafter zu werden, ist es möglich, dass sich Gemeinden, Land, Verkehrsverbund (VVV) und auch private NutzerInnen an der Organisation beteiligen, ohne dabei ein zu hohes wirtschaftliches Risiko zu übernehmen.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Durch die Benutzung der Carsharing-Fahrzeuge für gemeindeeigene Fahrten bei entsprechender Verschlankung des Gemeindefuhrparks ist es zudem möglich, eine Grundauslastung für die ersten Carsharing-Fahrzeuge in der Gemeinde sicherzustellen, ohne dabei ein wirtschaftliches Risiko einzugehen.

Heute stehen 40 Elektrofahrzeuge im eCarsharing in Vorarlberg zur Verfügung, die über Caruso vermittelt werden. Elf dieser Elektrofahrzeuge stehen in den plan b Gemeinden und werden von 192 privaten NutzerInnen in Anspruch genommen.

Diese Zahlen sind eingebettet in eine wohlhabende Region mit entsprechend hohem Motorisierungsgrad (12% der Haushalte in den plan b Gemeinden sind autofrei, 65% besitzen einen PKW, 18% zwei PKW und 5% der Haushalte zwei oder mehr). Trotz des hohen Motorisierungsgrades ist allerdings die Jahresfahrleistung sehr gering: 11.600 km werde die Erstwagen durchschnittlich pro Jahr gefahren und 10.400 km pro Jahr im Mittel die Zweitwagen.

Aus diesen Gründen wurden im Projekt neben einer quantitativen Vergrößerung der Zahl der Carsharing NutzerInnen auch explizit die Verkehrsverhaltensänderung und mögliche zusätzliche Einflussfaktoren auf die Verkehrsverhaltensänderung, die im Einfluss der Gemeinde liegen, erforscht werden. Zur Validierung der Verkehrsverhaltensänderung wurden qualitative Umfragen, monatliche Beobachtung der Fahrzeugdaten und Mitgliederstände, Analysen der Besiedlungsdichte und die Zugangswege der NutzerInnen zu den Fahrzeugen ausgewertet.

Kommunikativ gelingt es zunehmend, eCarsharing in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr mit Personen zu identifizieren, die sich kein eigenes Auto leisten können, sondern mit cleverer, verantwortungsvoller und zukunftsorientierter Mobilität für Personen, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten *wollen*.

Durch Cross-Selling mit ÖV-Jahreskarten und Mobilitätsberatung sollen Carsharing-Haushalte künftig stärker zu Leuchttürmen einer spürbaren Verkehrsverhaltensveränderung werden. Verleihangebote für eTransporter und Lastenräder werden dazu beitragen, dass sich die Haushalte zu einem noch multimodaleren Verkehrsverhalten weiterentwickeln. Dieser Prozess wird auch 2020 weiter vorangetrieben, unterstützt durch Mittel aus der regionalen Kooperation plan b.

Wenn diese anstehende Wachstumsphase und Neupositionierung weiter gestärkt wird, kann Carsharing auch im Agglomerationsraum eine stabile Eigendynamik entwickeln, die das weitere Wachstum trägt.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

2.2.2 Ziele

Im Rahmen dieses Projektes wurden die Zahl der NutzerInnen verdoppelt und neue Kundenkreise für eCarsharing angesprochen. Durch gezieltes Dialogmarketing werden die neuen Zielgruppen dabei qualifiziert kontaktiert und der Veränderungsprozess im Verkehrsverhalten im Laufe des Jahres individuell begleitet. Ausgangspunkt für das Dialogmarketing war eine fundierte Analyse der bisherigen eCarsharing NutzerInnen in den plan b Gemeinden.

Der bestehende Carsharing-Fuhrpark ist als zweites Ziel des Projekts mit der Nachfrage mitgewachsen und wurde um zusätzliche Fahrzeugtypen (eTransporter) ergänzt. Eine quantitative Zielsetzung für den Fuhrparkzuwachs wurde nicht als Ziel formuliert, weil im Fokus die Verkehrsverhaltensveränderung bei möglichst vielen Haushalten, und nicht die Anschaffung möglichst vieler Fahrzeuge gestanden ist. Fahrzeuge müssen allerdings ausreichend zur Verfügung stehen, damit das erste Ziel erreicht werden kann. Dazu wurde im Projekt ein Plan ausgearbeitet, wie der Fuhrpark dem Bedarf folgend mittelfristig weiterwachsen kann.

Bestehende und neue Carsharing-NutzerInnen wurden im Projekt als Gruppe etabliert, über die Carsharing als zukunftsweisende und dank Elektromobilität sehr umweltschonende Mobilitätsform positioniert werden kann. Carsharing soll nicht als Lösung für Menschen positioniert sein, die sich kein Auto leisten können, sondern als Lösung für Menschen, die sich aus guten Gründen kein Auto leisten wollen.

Durch begleitendes Wirkungsmonitoring wurden die Verkehrsverhaltensänderungen der neuen NutzerInnen und der von ihnen abgeschafften PKW erhoben. Dabei hat sich die These, dass Carsharing ein Schlüssel in der Verkehrsverhaltensänderung ist, bestätigt. Darauf aufbauend wird in den plan b Gemeinden in nächsten Jahren konsequent das flächendeckende, stationsgebundene Carsharing-Netz weiterentwickelt, sodass mittelfristig in jedem Quartier in einer fußläufigen Entfernung von 500m ein eCarsharing Fahrzeug zur Verfügung steht.

Durch die Benennung von Carsharing Verantwortlichen in jeder Gemeinde, die Schaffung von Anmeldestellen in jedem Bürgerservice, ein gemeinsames Bewerben des Angebotes und die monatlichen Abstimmungssitzungen mit den GemeindevorstandInnen ist es gelungen, in den Gemeinden Sensibilität für den öffentlichen Nutzen von eCarsharing zu entwickeln, und damit ein langfristiges Engagement der Gemeinden für dieses Thema sicherzustellen.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

2.2.3 Tätigkeiten und methodischer Zugang

Die Tätigkeiten im Projekt gliederten sich in folgende Schwerpunkte:

1) Projektvorbereitung und Situationsanalyse

Eine Befragung der bisherigen eCarsharing Kunden in den plan b Gemeinden zu Projektbeginn hat ein deutlich anderes Mobilitätsverhalten als der Durchschnitt der Haushalte zu Tage gebracht:

Die Carsharing Haushalte in den plan b Gemeinden haben eine überdurchschnittlich hohe Durchdringung mit VVV-Jahreskarten (78%), 48% haben keinen eigenen PKW – genauso viele wie ein E-Bike im Haushalt haben. Auch die Ausstattung mit Fahrradlastenanhängern (51%) und Kinderanhängern (34%) ist überdurchschnittlich. Vor ihrer Teilnahme an Carsharing hatten die Haushalte durchschnittlich 1,5 PKW, 19% hatten bereits vor dem Beitritt keinen eigenen PKW mehr. Durch das Carsharing hat sich die Zahl der autofreien Haushalte von 19% auf 43% erhöht und die durchschnittliche Zahl der PKW in den restlichen Haushalten hat sich auf 1,4 PKW pro Haushalt verringert.

14% der Carsharing NutzerInnen gehen häufiger zu Fuß, 18% fahren öfter mit dem Fahrrad oder E-Bike und ganze 51% sind regelmäßige NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs geworden. Seltener wird durch Carsharing zudem mit dem privaten PKW gefahren (minus 48%), wenige Haushalte fahren seltener Bus (7%) und Rad (4% der Haushalte).

Dass die Carsharing Fahrzeuge in Vorarlberg bis auf ein Benzinauto alle Elektrofahrzeuge sind, sehen 96% der NutzerInnen als Vorteil und nur 4% als gewissen Nachteil. Einen großen Nachteil kann darin niemand erkennen.

Um das Engagement der derzeitigen NutzerInnen und ihre Beteiligung am Projekt hoch zu halten, wurden im Projektjahr 2019 für alle bestehenden NutzerInnen die Grundgebühr, die derzeit bei 10 Euro pro Monat liegt, ausgesetzt. Im Gegenzug dazu wurde versuchsweise eine pauschalierte Grundgebühr von durchschnittlich EUR 100,- pro Monat und Gemeinde - gestaffelt nach Gemeindegöße – eingeführt, die aus Projektmitteln bezahlt wurde. Durch diese pauschalierte Grundgebühr konnte zudem allen neuen NutzerInnen eine sechsmonatige Testphase ohne Grundgebühr und ohne Kaution angeboten werden. Die Einstiegshürde für neue NutzerInnen wurde damit deutlich reduziert.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Angebot für Projektbeginn:

Kaution: EUR 300,- wurden bei der Anmeldung abgebucht
Grundgebühr: EUR 10,- pro Monat
Nutzungsgebühr: EUR 2,- pro Stunde und 30 ct/km
Anmeldung: beim Landbusbüro am Bahnhof Bregenz

Testangebot während des Projekts:

Kaution: keine
Grundgebühr: entfällt während der 6monatigen Testaktion
Nutzungsgebühr: EUR 2,- pro Stunde und 30 ct/km
Anmeldung: in jedem Bürgerservice der 6 plan b Gemeinden sowie im Landbusbüro am Bahnhof Bregenz

Zur Planung, Vorbereitung und Abstimmung der Aktivitäten sind die GemeindepotretuerInnen während des Projekts am 28. Jänner, 19. Februar, 29. April, 17. Juni, 16. September und 13. Oktober insgesamt zu sechs Sitzungen zusammenkommen. Die Protokolle dieser Sitzungen sind im Anhang.

Nach Ende der Testaktion wurden die Verträge auf Wunsch der Gemeinden nicht automatisch in reguläre Kundenverträge übergeführt. Die NeukundInnen mussten sich nach Ablauf der Testaktion bewusst dafür entscheiden, den Testvertrag in einen regulären Kundenvertrag überzuführen, andernfalls ist der Testvertrag ohne weitere Verpflichtungen ausgelaufen.

2) Ausarbeitung Kommunikationsstrategie, Kommunikationsplan, Kommunikationsmittel

Aufbauend auf den Ergebnissen der Situationsanalyse und den bisherigen Erfahrungen der Caruso Genossenschaft wurde in einem weiteren Schritt eine Kommunikationsstrategie, ein Kommunikationsplan und die dazu passenden Kommunikationsmittel zur Bewerbung neuer NutzerInnen in den plan b Gemeinden erarbeitet. Die Gemeinden haben dazu in einem Workshop individuelle Kommunikationspläne entwickelt, die untereinander abgestimmt wurden und deren Umsetzungserfahrungen im Projekt regelmäßig ausgetauscht wurden.

3) Umsetzung Kommunikationsplan (Intensivbewerbung mit Anmeldung im Gemeindeamt, zeitlich gestaffelt einen Monat pro Gemeinde)

In einem ersten Schritt wurden im Frühjahr 2019 Artikel in den Gemeindezeitungen geschaltet, in denen die Idee und die Vorzüge des Carsharings und die während der

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Projektzeit neu eingerichteten Standorte in Wolfurt, Schwarzach und Kennelbach angekündigt wurden.

Die Kommunikationspläne der Gemeinden Schwarzach, Wolfurt, Hard und Bregenz sahen zusätzlich Infostände auf den Mobilitäts-Frühlingsmärkten vor. Die Stände wurden mit zwei Beachflags markiert, das Fahrzeug gezeigt und InteressentInnen erklärt. Zudem konnten sich interessierte Personen gleich vor Ort anmelden und bekamen ihre Carsharingkarte, die sofort im System freigeschaltet wurde.



Abb 1: Carsharing-Info mit Anmeldemöglichkeit am Frühlingsmarkt in Wolfurt. Foto kairos

Ein zweite, wichtige Bewerbungsmaßnahme waren DIN A5 Flyer über Carsharing und die Standorte im plan b Gebiet, die im 500 m Radius um die Fahrzeugstandorte an alle Haushalte verteilt wurden. Im Einzugsgebiet der neun Standorten wurden begleitend zu den Marktständen an rund 8000 Haushalte Flyer verteilt.



Abb 2: A5 Carsharing-Info-Flyer, der 8000 mal im Einzugsgebiet der Fahrzeugstandorte verteilt wurde

Als dritte Bewerbungsaktion wurde aufgrund der hohen Durchdringung mit VVV-Jahreskarten unter den bestehenden Carsharing NutzerInnen Werbungen für die

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Busscreens in allen Landbus- und Stadtlinien entwickelt. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Fahrzeugstandorte für jede Gemeinde einzeln dargestellt und die Schaltung der Werbung derart programmiert, dass im Bus jeweils die Fahrzeugstandorte der Gemeinde, in der der Bus gerade unterwegs war, angezeigt wurden. Dadurch war die Schaltung abwechslungsreich und änderte sich immer an den Gemeindegrenzen.



Abb 3: Buswerbung im Landbus Unterland und Stadtbus Bregenz. Beispielhaft die Busscreens, die bei der Durchfahrt durch die Gemeinde Hard geschalten wurden

Da Carsharing NutzerInnen auch überdurchschnittlich oft mit dem Fahrrad unterwegs sind, wurde bei der alljährlich stattfindenden Verteilaktion von Fahrradzöpfen die Carsharing Testaktion mitbeworben.

VertreterInnen der Mobilitätsausschüsse der plan b Gemeinden haben sich dazu frühmorgens an wichtigen Radrouten aufgestellt, die zuvor über Radio bekanntgegeben wurden, und Vorbeiradelnden als kleines Dankeschön einen frischen Fahrradzopf als zweites Frühstück verteilt. Dem Radzopf war ein Hinweis auf den Fahrradwettbewerb RADIUS und die eCarsharing Testaktion in Form eines A6 Flyers beigelegt.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018



Abb 4: A6 Flyer, der zusammen mit dem Fahrradzopf am 24. April 2019 an ca. 1.500 Radler verteilt wurde

Um auch die Fahrzeuge und Fahrzeugstandorte zur Bewerbung zu nutzen, wurden die Fahrzeuge auf der Fronthaube mit einem 30x30 cm großen Sticker beschriftet. Die im Projekt neu hinzugekommenen Standorte wurden mit 2m hohen Beachflags temporär ersichtlich gemacht.



Abb 5: 30x30 cm große Fahrzeugbeschriftung, Markierung der Fahrzeugstandorte durch 2m-Beachflags

In den Gemeindemedien der sechs plan b Gemeinden wurde im Projektjahr regelmäßig über die Testaktion informiert. Zur niederschwelligen Anmeldung wurde im Bürgerservice jeder Gemeinde eine Caruso-Akkreditierungsstelle eingerichtet, bei der sich InteressentInnen

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

anmelden, den Teilnahmevertrag und das SEPA-Mandat unterschreiben konnten und die Mitgliedskarte gleich ausgehändigt bekamen. Vor der Freischaltung der Karte wurde eine Kopie des Führerscheins angefertigt. Die Einschulung in die Fahrzeugbuchung und Fahrzeugbedienung erfolgte entweder gleich bei der Anmeldung oder auf Wunsch auch an einem gesonderten Termin. Die Einschulung erwies sich als zentrales Element, weil beim eCarsharing doch eine Reihe von neuen Dingen auf die NutzerInnen zukommen:

Fahrzeugbuchung im Internet, Fahrzeugzutritt über RFID-Karte und der Umgang mit einem Elektroauto, der vom Entriegeln und Versorgen des Ladekabels bis zum „Starten“ und Fahren ohne Kupplung reichen. Feinheiten wie verbrauchsoptimiertes Fahren, effiziente Temperierung des Innenraums und Interpretation der Restreicheitweitenanzeige sind eher schon Spezialthemen, die nur auf Nachfrage erklärt wurden. Der Aufwand für die TeilnehmerInnenregistrierung und Fahrzeugeinschulung beträgt ca. eine halbe Stunde und kann vom Bürgerservice nicht zu jeder Zeit übernommen werden.

Deshalb wurden im Projekt für die Fahrzeuge sogenannte FahrzeugpatInnen gesucht, die sich gegen eine gewisse Zahl von Freikilometern um Kleinigkeiten am Fahrzeug kümmern, Werkstattfahrten zum Reifenwechsel und Service übernehmen und neuen Mitgliedern das Fahrzeug erklären. Diese Arbeitsaufteilung hat sich sehr bewährt und wird auch nach Projektende beibehalten.

- 4) Zwischenbilanz, Auswertung Fahrzeugauslastung, Kurzbefragung neuer NutzerInnen jeweils einen Monat nach Beitritt, Urlaubspackage

Zwischenbilanzen wurden im Projekt monatlich gezogen, um allen Gemeinden einen Überblick über die Zahl der Mitglieder aus ihrer Gemeinde und die Fahrzeugauslastung des in der Gemeinde stationierten Fahrzeugs zu geben. Dazu wurden im Projektjahr sechs Arbeitsgruppensitzungen mit den VertreterInnen aus allen Gemeinden, Caruso und VertreterInnen des Landes durchgeführt. Die Protokolle dieser Sitzungen befinden sich im Anhang.

Besonders der gemeindeübergreifende Benchmark war für viele Ansporn und Anregung, das Thema auch in der eigenen Gemeinde zu positionieren. Mit üblichen Ausreden wie „Das funktioniert halt bei uns nicht“ o.ä. mussten wir uns deshalb im Projekt kaum auseinandersetzen. Jede Gemeinde versuchte im Rahmen ihrer Möglichkeiten das Thema intern gut zu positionieren und die verkehrspolitische Wirkung hervorzuheben. Dazu lieferte die Anfangsbefragung wertvolle Hinweise.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

Hohe Zuwächse an NeukundInnen waren nach den Infoständen auf den Märkten bemerkbar. Flyer-Verteilaktionen bei den Fahrschulen und den Haushalten im 500m-Radius um die Fahrzeuge brachte demgegenüber kaum Wirkung.

Durch den kontinuierlichen Mitgliederzuwachs und die Verlängerung des Testzeitraums bis Jahresende 2019 wurden entgegen der ursprünglichen Planung die Zwischeninterviews und Mobilitätserhebungen nicht laufend durchgeführt, sondern gebündelt am Jahresende.

Urlaubspackages wurden entgegen der ursprünglichen Planung im Projekt keine geschnürt, weil die Vorbereitungszeit dafür zu knapp war. Aus den Schlussbefragungen hat sich allerdings ergeben, dass dafür kein großer Bedarf herrscht.

Zusätzlich zu den geplanten Aktivitäten wurden regelmäßige Gespräche mit Land und Verkehrsverbund geführt, um das Carsharing künftig landesweit zu nutzen, und aufgrund der hohen Durchdringung von JahreskartenbesitzerInnen bei den Carsharing KundInnen Kombipakete anzubieten. Noch vor dem Sommer 2019 gelang mit der Aufnahme des Carsharingthemas und dem Bekenntnis zu einem landesweiten Engagement im neuen Vorarlberger Verkehrskonzept ein Meilenstein, der durch eine gemeinsame Stellungnahme der plan b Gemeinden im Auflageverfahren des Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019 ins Rollen gebracht wurde.

Im Herbst konnten dann auch die Verhandlungen zwischen Verkehrsverbund und Caruso abgeschlossen werden, und seit Oktober gilt das Tarifangebot „VVV JahreskartenbesitzerInnen zahlen nur die halbe Grundgebühr“.

- 5) Nachschärfen des Kommunikationsplans, Aufgaben- und Finanzierungsschlüssel für neue Fahrzeugstandorte mit den Gemeinden vereinbaren, Entscheidung über neue Standorte

Die Kommunikationsstrategie hat sich gut bewährt und wurde auch in der zweiten Projekthälfte beibehalten.

- 6) Zweite Bewerbungswelle, ggf. Einrichtung neuer Standorte

Als weiterer Standort ging im Jänner 2020 das Carsharing-Angebot der Gemeinde Kennelbach in Betrieb. Kennelbach ist die kleinste plan b Gemeinde, weshalb für dieses Fahrzeug ein gemeindeübergreifendes Nutzungsprofil entwickelt wurde: Anstatt der üblicherweise eingesetzten Renault Zoe wurde in Kennelbach ein Familientransporter

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

(eKangoo mit langem Radstand)stationiert, der optional auch noch mit Dachträger und Anhängerkupplung nachgerüstet werden kann. Durch dieses Fahrzeug soll eine gemeindeübergreifende Nutzung, und deshalb eine auch für eine Kleinstgemeinde respektable Auslastung, erzielt werden.

In der Arbeitsgruppe auf Landesebene wird zur Zeit ein Kofinanzierungsmodell aus Landesmitteln erarbeitet.

In den plan b Gemeinden wurde abschließend ein Plan zum Lückenschluss der Fahrzeugstandorte entworfen, sodass mittelfristig in allen wesentlichen Siedlungsgebieten in fußläufiger Entfernung von 500m ein eCarsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht.

Dafür ist wiederum die gemeindeübergreifende Kooperation wichtig, weil ansonsten die Siedlungsgebiete an den Rändern der Gemeinde nur schwer bedient werden können.

Die monatliche Beobachtung der Auslastung brachte einen interessanten Verlauf zu Tage: Die Auslastung an den neuen Fahrzeugstandorten fing bei 15% an. Als Berechnungsbasis der Auslastung wurden 24 Stunden abzüglich der Zeit von 22 bis 6 Uhr früh genommen, in der für die Fahrzeuge kein Zeittarif zu zahlen ist.

Nach wenigen Monaten hat sich die Auslastung in etwa auf 30% eingependelt, dies ist auch ein Durchschnittswert, der über alle Fahrzeuge gut zu erreichen ist. Einzelne, besonders gut ausgelastete Standorte, kamen an manchen Monaten auf eine 40%ige Auslastung. Eine 30%ige Auslastung scheint ein guter Zielwert zu sein, der einerseits einen wirtschaftlichen Betrieb der Flotte ermöglicht, und auf der anderen Seite eine ausreichend hohe Fahrzeug-Verfügbarkeit für spontane Fahrten sicherstellt.

Wider Erwarten hat die Auslastung nicht in gleichem Maß zugenommen wie die Mitgliederzahl gestiegen ist. Dies deutet darauf hin, dass nach dem Eintritt ins Carsharing das Mobilitätsverhalten in Veränderung begriffen ist, und das Auto zunehmend weniger benutzt wird. So erfreulich diese Entwicklung verkehrspolitisch ist, so schwierig macht sie den Carsharing-Organisationen das wirtschaftliche Überleben.

Carsharing leitet die NutzerInnen durch das Wegfallen der Fixkosten anscheinend dazu an, das Auto nur noch ganz gezielt dort einzusetzen, wo es wirklich notwendig ist. Die gute Ausstattung der Carsharing Haushalte mit anderen Formen der Mobilität (VVV-Jahreskarten, Fahrräder, E-Bikes, Kinder- und Lastenanhänger sowie Trolleys) deuten auf ein ausgeprägtes multimodales Verkehrsverhalten der Carsharing Kunden hin, das auch in der Schlussumfrage in beeindruckender Weise bestätigt wurde.

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

- 7) Zusammenfassung der Erfahrungen für die Entscheidungsträger in den plan b Gemeinden, Aufbereitung der Erfahrungen für andere Regionen im Leitfaden

In einer abschließenden Gesamtbetrachtung wurden die Projekterfahrungen für die Entscheidungsträger in den plan b Gemeinden zusammengefasst. Durch die laufende Befassung mit den Wirkungen des Carsharings im Zuge dieses Projektes ist die Bereitschaft, sich auf Gemeindeebene für Carsharing einzusetzen, deutlich gestiegen, wenngleich vor allem von den kleinen Gemeinden eine aktiver Rolle des Landes eingefordert wird.

Nach der Schlussbefragung wurden mit einigen der neuen Mitgliedern noch vertiefende Interviews geführt, um deren Motive und Erfahrungen besser zu verstehen und in Form von Testimonials in der Angebotsbewerbung 2020 zu nutzen. Ein Fotograf wurde mit einer Portraitserie dieser NutzerInnen beauftragt.

Im Leitfaden werden die wesentlichen Projektergebnisse auch für andere Gemeinden und Regionen nachvollziehbar zusammengefasst, sodass die Projekterfahrungen auch anderen zu Gute kommen werden.

2.2.4 Meilensteine des Projektes

Jan 2019	Projektstart
Jan – Feb 2019	Situationsanalyse
Februar 2019	Ausarbeitung Kommunikationsstrategie, -plan und -mittel
März – Mai 2019	1. Umsetzungsperiode Kommunikationsplan, Haushaltsberatungen, Einschulung NeukundInnen
April - Dezember 2019	Laufendes Wirkungsmonitoring bezgl. NeukundInnenzugang und Fahrzeugauslastung
September – Oktober 2019	2. Umsetzungsperiode Kommunikationsplan, Haushaltsberatungen, Einschulung NeukundInnen
Dezember 2019	Abschließendes Wirkungsmonitoring, Ergebniszusammenfassung für plan b EntscheidungsträgerInnen, Erstellung Leitfaden für andere Gemeinden
Februar 2020	Endbericht, Abrechnung und Projektabschluss

2.2.4.1 Pressearbeit und Informationsveranstaltungen

Das eCarsharing Projekt wurde in die plan b Öffentlichkeitsarbeit (regelmäßige Artikel in den Gemeindezeitungen, plan b Pressekonferenz und plan b Jahresbericht für die

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

GemeindevertreterInnen) eingebunden. Der Jahresbericht mit dem Pressespiegel ist im Anhang des Berichtes beigelegt.

2.3 Ergebnisse

2.4.1 Ökonomisches Potential und Verwertung der Ergebnisse

Das ökonomische Potenzial des eCarsharings ist zumindest auf drei Ebenen vorhanden: Auf Ebene der NutzerInnen, die durch Carsharing ihre Mobilitätskosten deutlich senken. Das zeigt sich einerseits in der hohen Zahl an abgeschafften Fahrzeugen und andererseits am Rückgang der PKW Fahrleistung zugunsten der ÖV Nutzung und des Aktivverkehrs.

Der ökonomische Effekt stellt sich aber auch auf Ebenen des Carsharing-Betreibers ein, weil er durch das Projekt die Zahl der privaten NutzerInnen in den plan b Gemeinden nahezu verdoppeln konnte und dadurch höhere Umsätze und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge erreicht hat. Die Kosten der zusätzlich in Betrieb genommenen Fahrzeuge wurden dabei von den Gemeinden übernommen, an die wiederum 90% der mit den Fahrzeugen lukrierten Einnahmen zurückfließen.

Durch die Beobachtung der Auslastung kann auch auf der dritten Ebene, das ist die der Gemeinden, ein direkter und indirekter positiver Nutzen festgestellt werden: Durch die gute Bewerbung und den hohen Zuspruch bei NeukundInnen erreichten auch die neuen Carsharing Fahrzeuge bereits nach wenigen Monaten Umsätze, die einen kostendeckenden Betrieb ermöglichen. An indirektem Nutzen entstehen den Gemeinden darüber hinaus höhere ÖV-Ticketeinnahmen und geringere Umwelt- und Gesundheitsfolgekosten durch das geänderte Mobilitätsverhalten.

Aus diesen Gründen wird das in vielen Aspekten erfolgreiche Carsharingprojekt auch 2020 weitergeführt und das Netz an Fahrzeugstandorten schrittweise verdichtet. Auch die Landesregierung hat durch das Projekt das Potential aber auch die Notwendigkeit eines Engagements auf Landesebene – speziell für Standorte in kleineren Gemeinden – erkannt, und arbeitet zur Zeit ein Modell zur Ausfallshaftung oder höheren Förderung von Carsharing-Fahrzeugen aus, das dann zusammen mit dem VVV umgesetzt wird.

2.6.4 Umwelteffekt

Als Orientierung zur Abschätzung der Umwelteffekte können zumindest die Fahrleistungen der eCarsharing Flotte im Jahr 2019 herangezogen werden: die mit Ökostrom betriebenen Fahrzeuge haben zusammen 86.085 km zurückgelegt, und damit eine zumindest ebenso hohe Zahl von konventionellen Autokilometern ersetzt. Die qualitative Umfrage zeigt darüber

Elektromobilität in der Praxis – Ausschreibung 2018

hinaus, dass durch Carsharing weniger PKW gefahren wird, sodass der tatsächliche Umwelteffekt deutlich über der Kilometerleistung der Carsharing Fahrzeuge liegt.

2.4 Anhang

Jahresbericht mit Pressespiegel

Jahresbericht 2019

weitere
Auszeichnungen
6 Gemeinden 1 Plan



plan b. Eine erfolgreiche, effiziente und unkonventionelle Gemeindekooperation, die sich um einen der herausforderndsten Themenbereiche im Klimaschutz kümmert: Um unsere Mobilität.

Aktiv, regional, zielgruppenorientiert und über Gemeindegrenzen hinweg gestaltet und fördert plan b mit vielen Partnern bewusste Mobilität – zum Schutz von Klima, Umwelt und Ressourcen und für mehr Lebens- und Standortqualität in der Region.

Seit 2004 arbeiten die sechs Gemeinden

Bregenz
Hard
Kennelbach
Lauterach
Schwarzach
Wolfurt

erfolgreich mit Unterstützung von Land, Bund und anderen Partnern im regionalen Mobilitätsmanagement



mein plan b

zusammen.

Sie

- bringen Erfahrungen, Ideen, Zeit, Engagement und Geld ein;
 - entwickeln/planen über Gemeindegrenzen hinweg;
 - vernetzen sich mit Partnern und stimmen ab;
 - beschließen und setzen gemeinsam um;
 - kommunizieren und schaffen Stimmung.

www.mobilplanb.at

Lenkungsausschuss

Mitglieder

- Die BürgermeisterInnen der sechs Gemeinden
- **Bregenz:** Bgm. Markus Linhart
 - **Hard:** Bgm. Harald Köhlmeier (bis 12/2019)
 - **Kennelbach:** Bgmin. Evi Mair (ab 12/2019)
 - **Lauterach:** Bgm. Peter Halder
 - **Schwarzach:** Bgm. Elmar Rhomberg
 - **Schwarzach:** Bgm. Manfred Flatz (bis 05/2019)
 - **Wolfurt:** Bgm. Thomas Schierle (ab 05/2019)
 - **Wolfurt:** Bgm. Christian Natter (Sprecher)

Planen. Abstimmen. Tun.

Bewährte Zusammenarbeit

- Regelmäßiger Austausch auf Ebene **Lenkungsausschuss, Steuergruppe, Themen-Teams**
- Abstimmung und ggf. gemeinsame Bestellungen im Bereich **Infrastruktur**
- **Regionale Koordination von Gemeindeaktivitäten**, z.B. Schnittstellen zwischen lokalen Verkehrs-/Fuß-/Radwegkonzepten, Carsharing, Klimawandel
- Umsetzung **Radstrategie, Parkraummanagement**
- Teilnahme an örtlichen, regionalen und überregionalen **Veranstaltungen und Vorträgen**, z.B. Radgipfel, Österreichischer Städtetag

Steuergruppe

Mitglieder

- Engagierte Personen aus Politik und Verwaltung
- **Bregenz:** Sandra Schoch, Helmut Freuis, Clemens Gössler, Johannes Zambanini
 - **Hard:** Markus Gritschacher, Lena Junger, Andreas Lunardon
 - **Kennelbach:** Peter Halder, Manuela Schallert
 - **Lauterach:** Peter Tomasini, Walter Pfanner, Reinhard Dobler
 - **Schwarzach:** Manfred Flatz/Thomas Schierle, Christine Golderer
 - **Wolfurt:** Robert Hasler, Martin Reis, Roman Reiter
 - **Land Vorarlberg:** Martin Scheuermaier
 - **Externe ExpertInnen:** Christoph Breuer, Alois Mätzler mit den Teams von kairos und mprove

Sitzungstermine

Austausch und Vernetzung

- | | |
|-----------|--------------|
| 28. Jän. | Steuergruppe |
| 18. März | Steuergruppe |
| 15. Mai | Steuergruppe |
| 17. Juni | Steuergruppe |
| 16. Sept. | Steuergruppe |
| 06. Nov. | Steuergruppe |

Rad-Ried-Tag

20. Oktober 2019

- **Veranstaltung** gemeinsam mit der Marktgemeinde Lustenau
- **Autofreies** Lauteracher Ried
- **Abschlussverlosung** RADIUS Fahrradwettbewerb
- Umfangreiches **Genuss- und Rahmenprogramm**
- **Ausstellung** zur Klimawandel-Anpassung
- Vorbereitung in einer eigenen **Arbeitsgruppe**



Verteilaktionen

April und September 2019

- Verteilung von **Zopfgebäck** in Fahrradform
- Augenmerk auf **umweltfreundliche Verpackung**
- **Informationen** zum RADIUS-Fahrradwettbewerb
- **Dankeschön und Anerkennung** für Menschen, die mit dem Fahrrad mobil sind



Danke-Fest

20. Sep. 2019, Kloster Mehrerau



CARSHARING einfach testen

Mit Unterstützung des Österreichischen Klima- und Energiefonds hat die plan b-Region 2019 zu einer attraktiven Testaktion eingeladen. Von den 106 TesternInnen verlängerten 65 ihren Vertrag nach Ablauf der Testphase.

Zusätzlich haben die Gemeinden spezielle „KümmererInnen“ installiert und den Impuls für eine landesweite Arbeitsgruppe CARSHARING gegeben.

CARSHARING TESTAKTION

SECHS MONATE
OHNE GRUNDGEBÜHR TESTEN

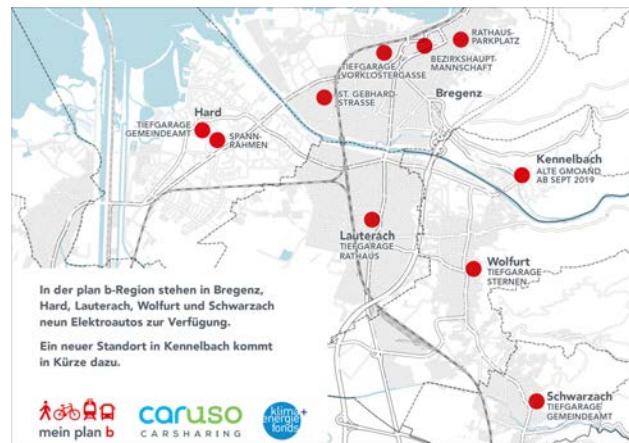
EUR 2,- pro Stunde und
EUR 0,30 pro Kilometer.



Schwerpunkt eCarsharing.
Regionaler Schwerpunkt mit Bundes-Förderung.

11 Standorte in den plan-Gemeinden

Bregenz (4), Hard (2), Kennelbach (1), Lauterach (1), Schwarzach (1), Wolfurt (2). Stand Dez. 2019.



TeilnehmerInnen-Befragung:
Zahl der PKWs um 36% verringert

Die plan B-Umfrage zeigt, dass CARSHARING wirkt. Die TeilnehmerInnen fahren seit ihrem Beitritt deutlich weniger PKW, dafür sind sie öfter zu Fuß, mit Rad oder E-Bike, Bus oder Bahn unterwegs. Ganz im Sinne von plan b.

Jahrzehntelanger Einsatz für die Umwelt

Bereits seit Jahren engagieren sich die sechs plan b-Gemeinden und ihre BürgerInnen für Klima- und Umweltschutz in der Region. Nachhaltiges Bauen, ökologische Beschaffung, schonender Umgang mit Ressourcen und bewusste Mobilität sind in der Region schon lange selbstverständlich.

Die plan b-Gemeinden engagieren sich auch in anderen Initiativen. Einige Beispiele:

	e5 seit	Anzahl	KLAR!	Klima- bündnis	5 Gemeinden – Ein Fluss
Bregenz	2008	eeee	✓	✓	✓
Hard	2013	eeee	✓	✓	✓
Kennelbach	2013	ee	✓		✓
Lauterach	2010	eeee	✓	✓	✓
Schwarzach	2003	eee	✓	✓	
Wolfurt	1998	eeeeee	✓	✓	



Aktivitäten, die Früchte tragen

In den plan b-Gemeinden legen die BürgerInnen 55 % ihrer Wege ohne Auto zurück – vorarlbergweit sind es 50,3 % (Quelle: KONTIV 2018). Mobilitätsmaßnahmen erhöhen die Lebensqualität auch durch bessere Luftqualität und verringerten Bodenverbrauch.



VORARLBERG

Wenn bewusste Mobilität nicht an der Gemeindegrenze hält macht

„plan b“-Gemeinden: Anteil der mit Pkw zurückgelegten Wege nimmt ab und liegt mit 45 Prozent klar unter dem Vorarlberg-Schnitt.

Dass das Thema der sanften Mobilität nicht an der Gemeindegrenze aufhört und Verkehrsprobleme am besten gemeinsam gelöst werden können, zeigt seit nunmehr 15 Jahren das vielfach ausgezeichnete Kooperationsprojekt „plan b“ der sechs Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Schwarzach und Wolfurt. Zu den jüngsten Projekten zählen etwa die Radbrücke zwischen Bregenz und Hard, der Anrufbus oder das regionale koordinierte Parkraummanagement. Nun zeigen die Ergebnisse einer im Jahr 2017 durchgeführten Erhebung, dass sich die gemeinsamen Bemühungen amgangen, aber sicher auszahlen.

Laut der sogenannten „Ko-Verkehrsberichtsbefragung“ geht der Anteil der weggemachten Wege an dem mit zurückgelegten Wege den sechs unnen langsam, aber unmittelbar zurück. Für drei Autobrachte es knapp zehn neue attraktive Angebote für Radfahrer schaffen, neue Projekte lancieren, bereits bestehende weiterführen: Die Kooperationsgemeinden haben sich einiges vorgenommen. Als Nächstes stehen Lückenschluss.

Bewusstseinsbildung in

Schulen und Unternehmen

Anteil Pkw pro Haushalt

Pkw-Abstellplätze/Haushalt

Fahrräder pro Haushalt

plan b Vorarlberg

Zu Fuß:

22 Prozent

Per Rad:

21 Prozent

Per Bahn:

13 Prozent

Per Pkw:

45 Prozent

18 Prozent

16 Prozent

13,6 Prozent

49,7 Prozent

2,00

2,40

2,31

2,21



Selbstständig zur Schule

Gang zur Schule soll Erlebnisweg sein, 274 Schüler am Projekt beteiligt.

BREGENZ: Sieben Vorarlberger Schulen mit 174 Schülern haben sich im Sommer 2018/19 intensiv mit dem Thema Schulfahrt beschäftigt. Das ging im Rahmen eines Altersschwassprojekts. Dabei ging es darum, die Sicherheit auf dem Schulweg zu verbessern und den Autoverkehr zu reduzieren. Die Kinder und durch praxisorientierte Projekte früh motivierte Fernduden und zuschauende Freunde und Eltern schauten sich in der Gestaltung des öffentlichen Raumes einander in den Vollen. Viele Schulkinder aus Stadt, Wolfurt, Hard, Lauterach, Hohenems, Dornbirn und Bregenz nahmen an dem Projekt teil. Daraus entstand ein gemeinsamer Gang zur Schule, der die Kinder und Eltern auf dem Schulweg sicher und unterhaltsam machen soll.

gut und einen unverzerrten Gang zum Unterricht. Zu hoffen: Problemen von den Schulen führt ein weicher Schulweg, der zwischen Kindern und Eltern von den Kindern selbst mit dem Auto, mit einer Fahrrad oder einem Schuhwagen geprägt wird. In einem Workshop wurden Maßnahmen entwickelt, die den Schulweg sicher und den Gang zur Schule leichter machen sollen. Dabei standen auch die Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer Gang zum Unterricht. Zu hoffen: Problemen von den Schulen führt ein weicher Schulweg, der zwischen Kindern und Eltern von den Kindern selbst mit dem Auto, mit einer Fahrrad oder einem Schuhwagen geprägt wird. In einem Workshop wurden Maßnahmen entwickelt, die den Schulweg sicher und den Gang zur Schule leichter machen sollen. Dabei standen auch die Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und ein gemeinsamer

Gang zum Unterricht. Zu hoffen:

Problemen von den Schulen führt

ein weicher Schulweg, der zwischen

Kindern und Eltern von den Kindern

selbst mit dem Auto, mit einer

Fahrrad oder einem Schuhwagen

geprägt wird. In einem Workshop

wurden Maßnahmen entwickelt,

die den Schulweg sicher und den

Gang zur Schule leichter machen

sollen. Dabei standen auch die

Verbesserung der Außenflächen-

qualität und