

**Sammlung von bewährten Praxisbeispielen zur
nachhaltigen Mobilität in ländlichen Räumen
innerhalb der EU
C3, Phase 1**



INDEX

0. TABELLARISCHE ÜBERSICHT DER GOOD PRACTICES (Englisch)	3
1. GOOD PRACTICES IN “KOMBINATION VON VERSCHIEDEN SERVICELEISTUNGEN ZUR KOSTENREDUKTION“	5
1.1. <i>KOMBIBUS: Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme für andere Dienstleistungen in ländlichen Gebieten. <u>P13-Brandenburg</u></i>	6
1.2. <i>PIMMS: Verschiedene Dienstleistungen, angesiedelt am gleichen Ort. <u>P6-Euromontana</u></i>	9
1.3. <i>Mobiler Postdienst. <u>P7-Central Transdanubian</u></i>	12
2. GOOD PRACTICES IN “CAR-SHARING, FAHRGEMEINSCHAFTEN UND ANDERE SHARINGFORMEN”	14
2.1. <i>Wigtownshire Community Transport: Car-Sharing, um die Nutzung von Fahrzeugen zu reduzieren. <u>P5-Shetlans Islands</u></i>	15
2.2. <i>Carpooling in Polen. <u>P12-Podkarpackie</u></i>	16
2.3. <i>FLINC – Bekanntmachung und Nutzbarmachung des Mitfahrsystems “flinc” in zwei ländlichen Regionen des Landes Brandenburg. <u>P13-Brandenburg</u></i>	18
2.4. <i>Der Dorfbus in Kolsillre: Fahrgäste erstellen den Fahrplan über eine Webpage; fungieren auch als Fahrer. <u>P5-Shetland</u></i>	21
2.5. <i>ZIVI Car-share Plattform. <u>P7-Central Transdanubian</u></i>	22
3. GOOD PRACTICES IN “WERBUNG FÜR’S FAHRRAD: TRADITIONELL UND ELEKTRISCH”	24
3.1. <i>West-Pannon Regionales Fahrradverleihsystem. <u>P10-West Pannon</u></i>	25
3.2. <i>MTB (MountainBike) Centre Maestrazgo. <u>P1-Teruel</u></i>	28
3.3. <i>Nextbike: Fahrrad-Sharing in ländlichen Gebieten in Österreich. <u>P8-Burgenland</u></i>	31
3.4. <i>Test von E-Bikes während der Mobilitätswoche 2012 in Lettland. <u>P11-Vidzeme</u></i>	35
3.5. <i>CYCLO: Sinnvolles Fahrrad-Sharing in der Region Epirus. <u>P4-Epirus</u></i>	38
3.6. <i>“Mit dem E-Bike bin ich mobiler”. <u>P9-Gorenjska</u></i>	41
4. GOOD PRACTICES IN “ENERGIEEFFIZIENZ UND SONSTIGE POSITIVE SEITEN DES MOBILITÄTSVERHALTENS”	47
4.1. <i>Kurzzeitverleih von E-Fahrzeugen zum Preis von einem Busfahrchein in Sagunto. <u>P1-Teruel</u></i>	48
4.2. <i>Rundreisen in Gorenjska mit einem E-Fahrzeug. <u>P9-Gorenjska</u></i>	52
4.3. <i>Infrastruktur zum Aufladen von E-Fahrzeugen am Balaton. <u>P7-Central Transdanubian</u></i>	57
4.4. <i>Reduzierung der Umweltbelastung in Thessalien. <u>P3-Thessaly</u></i>	59
4.5. <i>Schulung im effizienten Fahren von Fahrzeugen. <u>P1-Teruel</u></i>	61
4.6. <i>Sanfte Mobilität im Bereich Bohinj. <u>P9-Gorenjska</u></i>	65
4.7. <i>Evo Mobile: Nachhaltige Elektromobilität in einem universitären Pilotgebiet. <u>P1-Teruel</u></i>	68
5. GOOD PRACTICES IN “DEM SOZIALEN GEWIDMETE MOBILITÄTSAKTIVITÄTEN”	71
5.1. <i>Gemeinsam genutzter Transport für Menschen mit Behinderungen im ländlichen Burgos; verschiedene Organisationen teilen ihre Ressourcen. <u>P2-Burgos</u></i>	72
5.2. <i>Sozialer Dienst eines angepassten Transports für Menschen mit Behinderungen in der ländlichen Region Aragón. <u>P1-Teruel</u></i>	75

5.3.	Dorfhausmeisterdienst. <i>P7-Transdanubian</i>	79
5.4.	Dorfbus. <i>P10-West Pannon</i>	81
5.5.	Dorfreisebus. P8-Burgenland.....	85
5.6.	Entlastung der Mobilitätskosten durch die Lokale Regierung. <i>P12-Podkarpackie</i>	87
5.7.	Das Familienticket: Die Menschen überzeugen, den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen. <i>P12-Podkarpackie</i>	90
5.8.	Rotes Kreuz: Mobilität für hilfsbedürftige Menschen. <i>P1-Teruel</i>	91
6.	GOOD PRACTICES IN “DER FREIZEIT GEWIDMETE MOBILITÄSINITIATIVEN”	94
6.1.	“Nachteulenservice” zur Vermeidung von Verkehrsunfällen in ländlichen Gebieten der Provinz Burgos”. <i>P2-Burgos</i>	95
6.2.	Jugend Mobil: Verbesserung der Jugendmobilität im ländlichen Raum: Beispiel: Discobus (Eventverkehr). <i>P13-Brandenburg</i>	98
6.3.	Disco-Bus Burgenland. <i>P8-Burgenland</i>	101
7.	GOOD PRACTICES IN “DEM TOURISMUS GEWIDMETE MOBILITÄSINITIATIVEN”	103
7.1.	“The Mount Pelion Train”: Thematischer Schienenverkehr zur Verbesserung der kulturellen Identität ländlicher Gebiete. <i>P3-Thessaly</i>	104
7.2.	Gauja River Tram: Wasser Bus. <i>P11-Vidzeme</i>	106
7.3.	Schmalspurbahn in Aluksne-Gulbene. <i>P11-Vidzeme</i>	108
8.	GOOD PRACTICES IN “LEITUNG UND/ODER KOORDINATION IM BEREICH DER MOBILITÄT”	111
8.1.	Umgestaltung des lokalen Busservice auf den Shetland Inseln. <i>P5-Shetland</i>	112
8.2.	Multimodaler Verkehr für das Dipol Larissa-Volos. <i>P3-Thessaly</i>	114
8.3.	Koordinierung der Behörden, die den Verkehr in benachbarten Territorien organisieren, Auvergne (Frankreich). <i>P6-Euromontana</i>	116
8.4.	Alpine Bus: Busangebot in einem touristischen Gebiet ohne öffentliches Verkehrsangebot, Schweiz. P6-Euromontana.....	123
8.5.	Koordinierte Mobilität in Mielec und den umliegenden Gebieten. <i>P12-Podkarpackie</i>	128
8.6.	Verkehrssynergien: Vorstellungen für eine Zusammenarbeit in Epirus. <i>P4-Epirus</i>	130
8.7.	Zuschnitt öffentlicher Informationen in Bezug auf Verkehrsdienstleistungen in Shetland. <i>P5-Shetland</i>	133
8.8.	Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Anbietern von Verkehrsleistungen: intermodales System. <i>P10-West Pannon</i>	134
8.9.	Aufbau und Optimierung eines öffentlichen Verkehrs. <i>P11-Vidzeme</i>	136
9.	GOOD PRACTICES IN “TRANSPORT AUF NACHFRAGE”	144
9.1.	Transport auf Anfrage in der Provinz Burgos. <i>P2-Burgos</i>	145
9.2.	TADOU, Service des lokalen Verkehrs durch Taxi auf Anfrage. <i>P6-Euromontana</i>	152
9.3.	Ein auf Anfrage basierendes Beförderungssystem im Dipol Larissa-Volos. <i>P3-Thessaly</i>	158
9.4.	Ländliches Taxi Castellón. <i>P1-Teruel</i>	160
9.5.	Nachfrage-bezogenes öffentliches Verkehrssystem für 4 Dörfer im südlichen Burgenland. <i>P8-Burgenland</i>	164
9.6.	TWIST: Verkehrsdienste basierend auf der Nachfrage mit sozialem Ziel in der Regionaleinheit Ionannina. <i>P4-Epirus</i>	167


GOOD PRACTICES IDENTIFIED, ANALYSED AND EXCHANGED IN "MOVE ON GREEN"

COMBINATION OF DIFFERENT SERVICES FOR COST REDUCTION	CAR-SHARING, CAR-POOLING AND OTHER "SHARING" FORMULAS	CYCLING PROMOTION: TRADITIONAL & ELECTRIC	ENERGY EFFICIENCY & ENVIRONMENTALLY FRIENDLY ATTITUDES TO MOBILITY	DEDICATED MOBILITY INITIATIVES: SOCIAL	DEDICATED MOBILITY INITIATIVES: LEISURE	DEDICATED MOBILITY INITIATIVES: TOURISM	GOVERNANCE & COORDINATION IN THE MOBILITY FIELD	TRANSPORT ON DEMAND
Kombibus: how existing public transport capacity in rural areas can be utilized for other services P13 Brandenburg	Wigtownshire Community Transport: vehicle sharing to reduce under utilization of vehicles P5-Shetland Islands	West-Pannon regional bicycle rental system P10 West Pannon	Short-period electric vehicle rental at bus ticket price in Sagunto. P1 Teruel	Shared transport for disabled people in rural Burgos; different organizations sharing their resources. P2 Burgos	"Owl Night Service" for prevention of traffic accidents in rural areas of the province of Burgos P2 Burgos	"The Mount Pelion Train": Thematic rail transport to enhance cultural identity of rural areas P3 Thessaly	Local Bus Services Re-design in Shetland Islands P5 Shetland	Transport on demand in the province of Burgos P2 Burgos
PIMMS: several services grouped in the same place P6 Euromontana	Carpooling in Poland P12-Podkarpackie	MTB (MountainBike) Centre Maestrazgo P1 Teruel	Travelling around Gorenjska with an electric vehicle P9 Gorenjska	Social service of adapted transport for disabled people in rural Aragón P1 Teruel	YouthMobile: improvement of youth mobility in rural areas P13 Brandenburg	Gauja River Tram: Water Bus P11-Vidzeme	Multimodal transportation for the Dipole Larissa-Volos P3- Thessaly	TADOU, service of local transport by taxi on demand P6 Euromontana
Mobile mail service P7 Central Transdanubian	FLINC - Utilisation of the ride-share system "flinc" in two rural regions in the state of Brandenburg. P13- Brandenburg	Nextbike: bike-sharing system in rural territories in Austria P8- Burgenland	Electric vehicle charging infrastructure around Lake Balaton P7 Central Transdanubian	Village Caretaker Service P7 Central Transdanubian	Disco-Bus Burgenland P8 Burgenland	Narrow-gauge railway in Aluksne-Gulbene P11-Vidzeme	Coordination of the authorities organizing transport in neighboring territories, Auvergne (France) P6 Euromontana	On demand transportation system in the dipole Larissa-Volos P3 Thessaly
	The Village Bus in Kolsillre: passengers do the timetable via a website; also acts as the driver. P5- Shetland	Trial of electric bikes in Latvia during mobility week 2012 P11-Vidzeme	Reduction of the environmental footprint in Thessaly P3-Thessaly	Village Bus P10 West Pannon			Alpine Bus: bus service in tourist area with no public transport offer, Switzerland P6 Euromontana	Rural Taxi Castellón P1- Teruel
	ZIVI car-share platform P7- Central Transdanubian	CYCLO: Shared Bicycle Utilities in Epirus Region P4-Epirus	Courses on efficient driving of vehicles P1 Teruel	Community Coach P8 Burgenland			Coordinated mobility in Mielec and surrounding areas P12 Podkarpackie	Demand related public transport system for 4 villages in south Burgenl P8- Burgenland
		"With electric bicycle I can do more" P9- Gorenjska	Soft mobility in Bohinj area P9- Gorenjska	Local Government Relief for mobility P12 Podkarpackie			Transport Synergies: Collaborative Schemes in Epirus P4 Epirus	TWIST: Demand Responsive Services with social target in Reg Unit of Ioannina P4 Epirus
			Evo Mobile: Sustainable Electric Mobility in a pilot University area. P1- Teruel	The Family Ticket: convincing people to use the public transport P12 Podkarpackie			Tailored access to public information relating to transport services in Shetland P5 Shetland	
				Red Cross: mobility for dependent people P1 Teruel			Cooperation between public & individual transport modes: inter-modal system P10 West Pannon	
							Public transport modeling and optimization P11 Vidzeme	

1

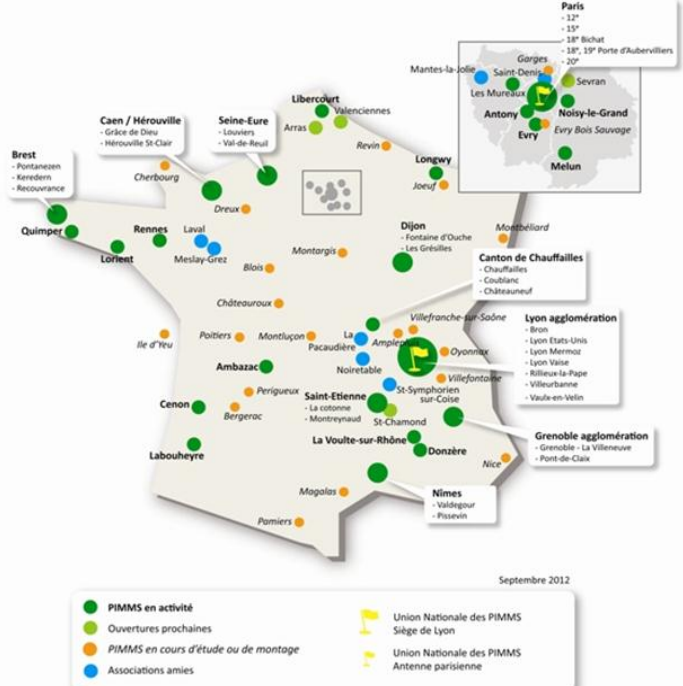
Good Practices in:

“Kombination von verschiedenen Serviceleistungen zur Kostenreduktion”

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	KOMBIBUS: Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme für andere Dienstleistungen in ländlichen Gebieten (P13)
2.	Precise theme/issue tackled by the mobility concept	Bestehende Kapazitäten im ÖPNV (Betriebshof, Personal, Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur) im ländlichen Raum für neue Dienstleistungen, hier Güterverkehr, zu nutzen, um durch weitere Einnahmen das bestehende ÖPNV-Angebot zu stabilisieren, ggf. in dessen Randzeiten auch auszubauen.
3.	Objectives of the mobility concept	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilisierung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum durch neue Finanzierungsmöglichkeiten. • Erhalt von Arbeitsplätzen beim Verkehrsunternehmen und Reduzierung der sog. „geteilten“ Dienste. • ÖPNV als Teil der regionalen Wertschöpfungskette etablieren.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesland Brandenburg - Landkreis Uckermark
5.	Detailed description of the mobility concept	
<p>- Herkunft LK Uckermark, Land Brandenburg</p> <p>- Zeitplan Oktober 2010 – August 2011 = Konzeption Herbst 2011 = juristisches Gutachten Januar 2012 – Dezember 2013 = Umsetzung</p> <p>- Beteiligte Stellen / Umsetzung</p> <p><u>Ebene Landkreis Uckermark:</u> Kommunales Verkehrsunternehmen, Amt für Kreisentwicklung des Landkreises Uckermark, Wirtschaftsförderung, regionale Akteure</p> <p><u>Ebene Land Brandenburg:</u> Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), Ministerium des Innern (MI), Staatskanzlei, IHK Ostbrandenburg</p> <p><u>Ebene Bund:</u></p>		


	<p>Bundesministerium des Innern</p> <p>Beratungsteam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interlink GmbH - Fahrplangesellschaft B&B mbH - raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation <ul style="list-style-type: none"> • Funktionsweise und Inhalt der Mobilitätslösung <p>In den Linienbussen werden zusätzlich zu den beförderten Personen auch Güter transportiert. Dabei werden die vorhandenen fahrplanmäßigen Fahrten genutzt, um in den Kofferräumen der Busse diese Güter in geeigneten Behältern zu transportieren. Wird ein Niederflur-Fahrzeug eingesetzt, so erfolgt der Transport mit einem Anhänger. Zu konzipieren und zu organisieren ist der gesamte Prozess, der durch die heterogene Kundenstruktur komplex ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtsrahmen <p>Prüfung des PBefG und GüKG</p> <p>Prüfung der Kommunalverfassung des Land Brandenburg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzrahmen <p>Für Konzeption, rechtliche Prüfung und die Begleitung der Umsetzung sind rd. 425 T€ aufgewendet worden. Übertragungen in andere Regionen sind nach Klärung vieler Grundsatzfragen mit deutlich geringeren Mitteln möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benutzungsgrad (%): Benutzer / Gesamtbevölkerungsanzahl (wenn möglich) <p>Das lässt sich nicht spezifisch sagen, denn die Nutzung des KombiBus-Transportes wird in zwei Stufen eingeführt:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) für gewerbliche Versender b) für „Jedermann“ <p>Wenn b) in die Umsetzung geht, dann steht quasi jedem Einwohner in der Uckermark der KombiBus zur Verfügung.</p>
6.	Evaluation
	<p><u>Mögliche nachweisbare Ergebnisse (evtl. durch Indikatoren)</u></p> <p>Beginn des Echtbetriebes am 7. September 2013.</p> <p>Statistik Versender, Gewicht der Sendungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Erfolgsfaktoren: <p>Größter Erfolgsfaktor ist die Möglichkeit, gewerblichen Kunden in einem für sie schwierigen Marktumfeld ein für sie einfaches und kostengünstiges vertriebliches Hilfsmittel anbieten zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwierigkeiten: <p>Initiierung von Kommunikationsprozessen vor Ort</p> <p>Aufbau des Geschäftsfeldes in einem kommunalen Unternehmen, das umfangreich zu Vertriebsaktivitäten gecoacht und begleitet werden muss, um eine Kontinuität bei der Durchführung der Aufgabenstellung zu gewährleisten.</p>
7.	<p>Lessons learnt from the mobility concept</p> <p>Da Mobilität und Erreichbarkeit nicht nur ein Querschnittsthema sind, sondern auch über umfangreiche Regelwerke und Organisationsstrukturen verfügen, überwiegt der Kommunikationsanteil, um die Vielzahl an Akteuren, Entscheidungsträgern und</p>

		<p>Meinungsgebern zu überzeugen.</p> <p>Mit dem KombiBus werden ländliche Logistikstrukturen vollkommen neu definiert. Gewerbliche Kunden, die ihre bisherige Logistik optimiert haben, können nur längerfristig Änderungen in ihrem Betrieb vornehmen. Demnach handelt es sich hier um eine langfristige Umsetzung, die auch nur dann Erfolg hat, wenn die juristischen Rahmenbedingungen geklärt sind. Nur dann sind Unternehmer aus der privaten Wirtschaft bereit, langfristig zu investieren.</p>
8.	Contact information	<p>Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH Ms Marita Förster, KombiBus-manager Tel: +49 3984 8595713 m.foerster@uvg-online.de www.uvg-online.de</p> <p>Interlink GmbH Ms Anja Sylvester, Project management Tel: +49 30 209 139-72 sylvester@interlink-verkehr.de www.kombibus.de</p>
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • www.kombibus.de > Documents > Media about KombiBus (YouTube) > Flyer zum download

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	<p style="text-align: center;">Le réseau de l'Union Nationale des PIMMS</p> 
1.	Title of the practice	<p>PIMMS: Verschiedene Dienstleistungen, angesiedelt am gleichen Ort (P6)</p>
2.	Precise theme/issue tackled by the mobility concept	<p>Das Prinzip von PIMMS besteht darin, am gleichen Ort verschiedene Dienstleistungen anzusiedeln, wie das Bereitstellen von Informationen zum öffentlichen Verkehr, Dienstleistungen von Anbietern von Wasser oder Energie, etc. Es gibt gegenwärtig 49 PIMMS in Frankreich, welche sich in städtischen und ländlichen Gebieten befinden.</p>
3.	Objectives of the mobility concept	<p>Die Ansiedlung verschiedener Dienstleistungen an einem Ort bietet sowohl den Kunden als auch den Anbietern Vorteile. Die Kunden haben einen Ansprechpartner vor Ort und sparen damit Wege, Zeit und dadurch auch Fahrtkosten, während die Anbieter die Kosten für die Räumlichkeiten, Personal etc. unter mehreren aufteilen können. Im Fall des Kantons Chauffailles wurde diese Lösung auch als ein Weg gesehen, um den Bahnhof wieder zu eröffnen, der vor mehreren Jahren geschlossen wurde und um den vor Ort Lebenden wieder die Möglichkeit zu geben, Informationen zu erhalten und Zugtickets zu kaufen.</p>
4.	Location	<p>- Die PIMMS, die in diesem Beispiel vorgestellt wird, befindet sich im Kanton Chauffailles, Frankreich.</p>
5.	Detailed description of the mobility concept	
	<p><u>Origin:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die PIMMS des Kantons Chauffailles wurde unter der Initiative der Gemeinde Chauffailles geschaffen, die ihren Bahnhof wieder eröffnen wollte. Der Bahnhof wurde 1998 geschlossen, und danach konnten Fahrkarten bis 2005 im Tourismusbüro erworben werden. Das Ziel war es auch, den Einwohnern öffentliche Dienstleistungen anzubie- 	

	<p>ten, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht verfügbar waren.</p> <p><u>Zeitraahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die PIMMS im Bahnhof von Chauffailles wurde am 5. Juli 2010 eröffnet. Am 1. Oktober 2010 wurden Zweigstellen in 2 benachbarten Dörfern eröffnet. <p><u>Einbezogene Stellen/Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene Dienstleistungsanbieter sind einbezogen: <ul style="list-style-type: none"> - Nationales Eisenbahnunternehmen SNCF - Postdienst La Poste - Soziale Dienstleistungen (Pôle Emploi, CAF, Mission locale, MSA, MIFE, CPAM, ...) <p>Die Partner sind: SNCF, EDF, VEOLIA eau, POLE EMPLOI, L'Assurance Maladie, Les Allocations Familiales, La MIFE, La MSA, Relais de Services Publics, La CRAM, La Mission Locale, Le Pays Charolais-Brionnais, Le Conseil Régional de Bourgogne, La Poste, La Communauté de Commune et la ville de Chauffailles, Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.</p> <p><u>Prozess und detaillierter Inhalt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die PIMMS Chauffailles ist jeden Tag geöffnet. Die Öffnungszeiten sind wie folgt: <ul style="list-style-type: none"> - Montag: 6.30 Uhr bis 11.45 Uhr; 13.30 Uhr bis 18.00 Uhr - Dienstag bis Donnerstag: 7.30 Uhr bis 11.45 Uhr; 13.30 Uhr bis 18.00 Uhr - Freitag: 7.30 Uhr bis 11.45 Uhr ; 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr <p>Die Zweigstellen sind nur halbtätig geöffnet (Montag bis Freitag: 13.45 Uhr bis 16.45 Uhr in Coublanc und 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr in Chateauneuf). Sie bieten jedoch die gleichen Angebote in Chauffailles an.</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das PIMMS – Konzept wurde durch eine Organisation (Union nationale des PIMMS) entwickelt, die den entsprechenden Rahmen anbietet, mit einem Vertrag (<i>Contrat de franchise sociale PIMMS</i>).
6.	<h2>Evaluation</h2>
	<p><u>Dargelegte Ergebnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Ziel, den Bahnhof mit einem Angestellten offen zu halten, wurde erreicht. • 6 Personen sind in der PIMMS angestellt. • Es gibt ein breitgefächertes Angebot von Dienstleistungen. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Starker politischer Wille, die Initiative zu starten. • Es gibt ein PIMMS-Netz, welches Informationen bereitstellt und Unterstützung bei der Einrichtung von neuen PIMMS leistet. • Da nur der Service der Verkehrstickets nicht profitabel genug war, wurde der Verbund mit anderen Dienstleistungen, die allein auch nicht profitabel waren, gesucht. Dieses System ist deshalb interessant für Dienstleistungsanbieter, da sie einen Verkaufs- und Informationspunkt zu niedrigen Kosten unterhalten können, und für die Kunden, die nach wie vor Zugang zu den Dienstleistungen an einem nahen Ort haben. • Diskussionen und Reflexion werden unternommen, um den Bereich angebotener Dienstleistungen zu vergrößern.

	Einhergehende Schwierigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> • Die Angestellten müssen in Bezug auf viele verschiedene Dienstleistungen geschult werden. • Bedeutende Kosten für die Gemeinden. 	
7.	Lessons learnt from the mobility concept	<ul style="list-style-type: none"> • Der Aspekt der Mobilität und des Verkehrs ist nicht darauf beschränkt, in der Nähe eine Bus- oder Zughaltestelle zu haben. Der Zugang zu Verkehrsinformationen wird auch berücksichtigt. Online-Informationen sind nicht ausreichend. Der direkte Kontakt ist für viele Nutzer nach wie vor notwendig, insbesondere für ältere oder weniger gebildete Menschen. • Eine Reduzierung der Kosten kann durch Gruppenaktivitäten erfolgen.
8.	Contact information	<p>Place de la Gare 71170 CHAUFFAILLES Tel : 03 85 24 29 50 Fax : 03 85 26 65 16 Francine DEMESLAY, Directrice Mail: francine.demeslay@pimms.org; pimmscantondechauffailles@pimms.org Website: www.pimms.org http://www.facebook.com/pages/PIMMS-DU-CANTON-DE-CHAUFFAILLES/114456268637510?sk=wall http://rigvi-71.over-blog.fr/article-paysage-du-brionnais-le-pimms-de-chauffailles-53925103.html</p>
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION																		
0	Photograph																			
1.	Title of the practice	Mobiler Postdienst (P7)																		
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Ein Land mit so ungünstigen Siedlungsmustern, wie in Ungarn, findet man kaum in Europa. Das ländliche Gebiet umfasst rd. 58% der Landesfläche Ungarns. Ca. 36% der Bevölkerung des Landes leben in diesen Gebieten. Das ist drei Mal mehr als der europäische Durchschnitt.</p> <p>Diese ländlichen Gebiete haben drei spezifische Merkmale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftskrise • Unterentwickelte Lebensbedingungen • Ungünstige demografische Prozesse <p>Der mobile Postservice zeigt den Hintergrund der wirklichen Lebensbedingungen der Landbevölkerung und der ihr zur Verfügung stehenden sozialen Dienste unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der Kosteneffizienz.</p>																		
3.	Objectives of the practice	Der mobile Postservice zeigt den Hintergrund der wirklichen Lebensbedingungen der Landbevölkerung und der ihr zur Verfügung stehenden sozialen Dienste unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der Kosteneffizienz.																		
4.	Location	- Land (Ungarn)																		
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Probleme mit der Frequenz des öffentlichen Verkehrs • Alterung • Unzureichende Infrastruktur • Kosteneffizienz • Nachhaltigkeit <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ab 2000 <p><u>Gremien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Postdienstanbieter <p><u>Prozess:</u></p> <table border="1" data-bbox="651 1825 1396 1975"> <thead> <tr> <th>Beginn</th> <th>Anzahl mobiler Postlinien</th> <th>Anzahl betroffener Gemeinden</th> <th>Es gab ein Postamt</th> <th>Es gab kein Postamt</th> <th>Zahl der betroffenen Einwohner</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2000</td> <td>4</td> <td>22</td> <td>6</td> <td>16</td> <td>4977</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>120</td> <td>440</td> <td>240</td> <td>200</td> <td>122046</td> </tr> </tbody> </table>	Beginn	Anzahl mobiler Postlinien	Anzahl betroffener Gemeinden	Es gab ein Postamt	Es gab kein Postamt	Zahl der betroffenen Einwohner	2000	4	22	6	16	4977	2003	120	440	240	200	122046
Beginn	Anzahl mobiler Postlinien	Anzahl betroffener Gemeinden	Es gab ein Postamt	Es gab kein Postamt	Zahl der betroffenen Einwohner															
2000	4	22	6	16	4977															
2003	120	440	240	200	122046															


		2004	230	484	296	188	176460
		Summe	354	946	542	404	303483
		<p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Postämter sind ein gesellschaftlicher Treffpunkt. • Es ist eines der wichtigsten Dienstleistungen eines Dorfes. • Es ist ein Symbol der Unabhängigkeit. <p><u>Finanzieller Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Betriebskosten sind um 17% gestiegen. • Die Zahl der belieferten Gemeinden ist um 48,3% gestiegen. • Kosten sanken um 50%, verglichen mit den vorherigen Betriebskosten für Poststellen. <p><u>Anzahl an Nutzern:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Momentan 322460. 					
6.	Evaluation	<p><u>Ergebnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ca. 1116 Gemeinden. - 322460 Einwohner sind betroffen. - Kostenreduzierung. - Anzahl der Gemeinden, die mit einem Postdienst versorgt werden, steigt. <p><u>Erfolg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gut organisiert. - Man muss nicht mehr für diese Dienstleistung bezahlen. - Häufigkeit. <p><u>Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Postämter sind ein gesellschaftlicher Treffpunkt. - Es ist eines der wichtigsten Dienstleistungen eines Dorfes. - Es ist ein Symbol der Unabhängigkeit. 					
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Die Person des Zustellers ist wichtig. • Notwendigkeit der Situationsanalyse, Einflussstudien und Monitoring. • Notwendigkeit systematischer und objektiver Studien. • Stärkung der Verantwortlichkeit von Magyar Posta Zrt. als öffentlicher Akteur 					
8.	Contact information	<p>Zoltánné Terecskei Magyar Posta Zrt. Tel: +36-1-333-7777 customer.service@posta.hu</p>					
9.	Other possible interesting information	nein					

2

Good Practices in:

“Car- Sharing, Fahrgemeinschaften und andere Sharingformen”

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Wigtownshire Community Transport: Car-Sharing, um die Anzahl der genutzten Fahrzeuge zu reduzieren (P5)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Umsetzung von Car-Sharing bei lokalen Organisationen, um die Anzahl der genutzten Fahrzeuge zu reduzieren.
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines nachhaltigen Liefermodells, um die effektive Nutzung von Ressourcen zu erleichtern. • Sicherung von Effizienzsteigerungen, sowohl betrieblich als auch finanziell. • Verbesserung von Qualität, Zugänglichkeit und Flexibilität des Verkehrs in ländlichen Gebieten.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Schottland und GB - Dumfries und Galloway
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Car-Sharings bei Partnerorganisationen. • Verbesserung des Zustelldienstes. • Reduzierung der Arbeitszeit der Mitarbeiter für die Verwaltung. • Reduzierung der Anzahl der Einzelfahrten. • Verbesserung der Qualität und Standardisierung der Bereitstellung. • Koordinierung von Fahrplänen für ländliche Gebiete.
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Fahrzeuge wurden zur Verfügung gestellt. • 1451 Fahrten. • 18808 Passagiere. • 38857 zurückgelegte Meilen. • Fahrzeugnutzung wurde um 20% optimiert. • 95% der befragten Passagiere befanden die Fahrzeuge und die Dienstleistung als sehr befriedigend.
7.	Lessons learnt from the practice	Der Erfolg hat zu einer Verlängerung des Projektes geführt, und weitere Entwicklungen sind auf Grundlage der erzielten Ergebnisse geplant.
8.	Contact information	Harry Thomson, Dumfries und Galloway Council, Schottland, GB
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Carpooling in Polen (P12)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Die Menschen suchen aufgrund der gegenwärtigen Situation nach schnelleren, billigeren Verbindungen und komfortableren Reisemöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unzureichende Zahl der Verkehrsverbindungen zwischen Städten und Dörfern. • Keine Verbindungen auf einigen Strecken. • Hohe Reisekosten. • Reparatur von Eisenbahngleisen (Verzögerungen).
3.	Objectives of the practice	
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Polen - Region oder Bezirk oder Gemeinde: Region Podkarpackie
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche der Region: > 17.844 km² • Anzahl der Gemeinden in dem Gebiet: 160. • Anzahl an Einwohnern in dem Gebiet: 2.102.742. • Tage/Saison des Betriebes: ganzjährig • Einbezogene öffentliche / private Teilnehmer: private Fahrer, Nutzer von Webseiten • Zielgruppe der Nutzer: vor allen Dingen Arbeiter und Studenten. • Anzahl der Nutzer: Die Seite www.carpooling.pl hat zehntausende Nutzer. Das ist die größte polnische Webseite, die sich diesem Thema widmet. • Menschen suchen auf Webseiten andere Reisende, die in die gleiche Richtung fahren, ausschließlich auf Seiten für Carpooling oder sozialer Netzwerke, (z.B. Facebook), Seiten lokaler Behörden und Mitteilungsseiten (z.B. Gumtree) • Der Benzinanteil, den der Fahrer erhält, darf nicht gewinnbringend sein. • Methode für die Preisgestaltung: $\frac{\text{Benzinkosten} + 10\%}{\text{Anzahl der Leute im Auto}}$ • Kosten für den Nutzer: Fahrgast – Benzinanteil – Fahrer –


		keine (Kosten reduziert)																								
6.	Evaluation	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Kraków (ca. 160 km)</th> <th>Preis</th> <th>Reisezeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zug</td> <td>24-30 PLN</td> <td>3 - 4 h</td> </tr> <tr> <td>Bus</td> <td>35 PLN</td> <td>2,5 h</td> </tr> <tr> <td>Carpooling</td> <td>15-20 PLN</td> <td>2,5 h</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Dębica (ca. 45 km)</th> <th>Preis</th> <th>Reisezeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zug</td> <td>11,20 - 17 PLN</td> <td>31 - 1h 20 min</td> </tr> <tr> <td>Bus</td> <td>38,50 - 17 PLN</td> <td>50 min - 1h</td> </tr> <tr> <td>Carpooling</td> <td>6 PLN</td> <td>50 min - 1h</td> </tr> </tbody> </table>	Rzeszów – Kraków (ca. 160 km)	Preis	Reisezeit	Zug	24-30 PLN	3 - 4 h	Bus	35 PLN	2,5 h	Carpooling	15-20 PLN	2,5 h	Rzeszów – Dębica (ca. 45 km)	Preis	Reisezeit	Zug	11,20 - 17 PLN	31 - 1h 20 min	Bus	38,50 - 17 PLN	50 min - 1h	Carpooling	6 PLN	50 min - 1h
Rzeszów – Kraków (ca. 160 km)	Preis	Reisezeit																								
Zug	24-30 PLN	3 - 4 h																								
Bus	35 PLN	2,5 h																								
Carpooling	15-20 PLN	2,5 h																								
Rzeszów – Dębica (ca. 45 km)	Preis	Reisezeit																								
Zug	11,20 - 17 PLN	31 - 1h 20 min																								
Bus	38,50 - 17 PLN	50 min - 1h																								
Carpooling	6 PLN	50 min - 1h																								
7.	Lessons learnt from the practice	Einige Leute, insbesondere Frauen, haben Angst, Carpooling zu nutzen. Es gibt die Idee, Carpooling nur für Frauen zu organisieren (Fahrer und Mitfahrer sind Frauen).																								
8.	Contact information	http://www.carpooling.pl/																								
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß carpooling.pl kann ein Einzelfahrer pro Jahr 11.500 PLN (ca. 2.738 €) ausgeben. Bei 2 Mitfahrern reduziert sich dieser Betrag auf 3.800 PLN (ca. 905 €). 																								

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	FLINC – Bekanntmachung und Nutzbarmachung des Mitfahrsystems “flinc” in zwei ländlichen Regionen des Landes Brandenburg. (P13)
2.	Precise theme/issue tackled by the mobility concept	Zu geringes Mobilitätsangebot resultierend aus den Angebotslücken des ÖPNV, insbesondere spätnachmittags, abends, nachts und am Wochenende
3.	Objectives of the mobility concept	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Mobilitätsangebotes in der ländlichen Region • Stärkung bürgerschaftlichen Engagements • Senkung von Emissionen
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land Brandenburg - Sängerstadtregion (Städte Finsterwalde, Doberlug-Kirchhain, Sonnewalde sowie die Ämter Elsterland und Kleine Elster) im Landkreis Elbe-Elster UND - Kleeblattregion (Stadt Kyritz, Gemeinden Wusterhausen/Dosse und Gumtow sowie Amt Neustadt (Dosse))
5.	Detailed description of the mobility concept	<p>Herkunft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot existiert bereits, wird jedoch in den Regionen nicht genutzt <p>Zeitplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswahl von “flinc” als regionalem Mitfahrssystem im Januar 2012 • Beginn Bekanntmachung ab Sommer 2012 • Startschuss (offizielle Einführung) im Frühjahr 2013 <p>Beteiligte Stellen / Umsetzung</p> <p>Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, Jugendliche</p> <p>Funktionsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • über www.flinc.org werden private Mitfahrten vermittelt. Fahrer und Mitfahrer müssen im System registriert sein. Der Fahrer holt den Mitfahrer am Startort des Mitfahrers ab (adressgenau, kein neutraler Treffpunkt notwendig)

		<p>Es besteht die Möglichkeit, wie in facebook Kontakte anzulegen und geschlossene Gruppen zu bilden. Dadurch steigt das Sicherheitsgefühl. Die Anmeldung ist für private Nutzer kostenlos. Der Mitfahrer beteiligt sich an den Benzinkosten. Für die Bekanntmachung wurde das Mitfahrssystem in Schulen, Unternehmen, Vereinen vorgestellt. Multiplikatoren sollen es nutzen und darüber reden. Es wurden Flyer, Plakate, Banner, Presseartikel, Fernsehbeiträge und Internetseiten für die Bekanntmachung produziert bzw. genutzt.</p> <p>Rechtsrahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens möglich • Schwierigkeit, perspektivisch das private Mitfahren als Bestandteil des ÖPNV in das Tarifsystem einzugliedern <p>Finanzrahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lediglich Kosten für Bekanntmachung <p>Benutzungsgrad (%): Kleeblattregion: Bisher etwa 40 Nutzer / 28.000 Einwohner Sängerstadregion: bisher ca. 30 Nutzer / 40.000 Einwohner</p>
6.	Evaluation	<p>Mögliche nachweisbare Ergebnisse (evtl. durch Indikatoren)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klickzahlen auf www.fliinc.org • Anmeldezahlen • eingestellte Fahrtangebote/Mitfahrtesuche • tatsächlich gemeinsam absolvierte Fahrten <p>Mögliche Erfolgsfaktoren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorbilder, die das Mitfahrssystem nutzen und darüber reden • weiterhin steigender Benzinpreis als Anreiz, das Auto zu teilen <p>Schwierigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • grundsätzliche Skepsis gegenüber Mitfahrssystemen • Skepsis gegenüber Internet als Helfer im Alltag • Wunsch nach Ruhe und Unabhängigkeit im eigenen Auto
7.	Lessons learnt from the mobility concept	<p>Dringend notwendig sind engagierte Akteure in der Region, die als Vorbilder voranschreiten.</p>
8.	Contact information	<p>ContextPlan GmbH Köpenicker Straße 154a/157</p>

		DE-10997 Berlin GERMANY Tel: +49.30.614.017.44 Fax: +49.30.614.017.45 r.hoppe@contextplan-gmbh.de
9.	Other possible interesting information	www.fliinc.org

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Der Dorfbus in Kolsillre: Fahrgäste erstellen den Fahrplan über eine Webpage; fungieren auch als Fahrer. (P5)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Bürgerschaftliches Engagement anstelle eines öffentlichen Beförderungsangebotes
3.	Objectives of the practice	Einen öffentlichen Transportdienst zu haben, wo die Fahrgäste selbst einen Fahrplan über eine Webpage erstellen und auch als Fahrer fungieren
4.	Location	- Schweden - Kolsillre
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Anmietung eines Fahrzeuges mit 9 Plätzen. • Website erstellt www.byabussen.se • Service begann im September 2010. • Einwohner können einen Account für die Internetseite erhalten und einen Platz auf einer vorhandenen Route buchen oder eine neue erstellen • Registrierte Fahrer können den Service betreiben. • Kostenfrei gemäß der schwedischen Gesetzgebung.
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung gegenüber der schwedischen Regierung, um eine Gesetzesänderung in Betracht zu ziehen, die eine Gebührenberechnung ermöglicht, damit der Dienst weitergeführt werden kann. • Mehr als 6500 beförderte Fahrgäste in den zwei Jahren des Betriebes. • National Award für "Best Results" in Stockholm März 2012.
7.	Lessons learnt from the practice	Mit nachgewiesenen Ergebnissen gibt es Aussichten auf Änderungen innerhalb der Gesetzgebung
8.	Contact information	Henric Fuchs, County Council of Vasternorrland, Schweden
9.	Other possible interesting information	


NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	ZIVI: Car - Share Platform (P7)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Dies ist eine gute Initiative, um Mitreisende zu finden, die Reisekosten zu teilen und die Reisezeit zu verkürzen.
3.	Objectives of the practice	Bereitstellen einer Internetplattform, wo die Reisenden Mitreisende finden können
4.	Location	- Land (Ungarn)
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart Travelling • Mitreisende finden • Kosten teilen • Die Umwelt schützen <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ab 13.07.2012 <p><u>Einrichtungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • The Trust Worx Kft. <p><u>Prozess:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plattformentwicklung (2012) <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Hauptaspekt des Betriebes liegt darin, Mitreisende zu finden und ein Smart Travelling zu erreichen, neben der Reduzierung der Kosten und der Luftverschmutzung. <p><u>Finanzieller Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Daten. <p><u>Anzahl an Nutzern:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine genauen Daten, aber ca. 1.000 Menschen.
6.	Evaluation	<p><u>Ergebnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine neue Transportmethode, die eine Lösung für die vorhandenen Transportprobleme darstellt <p><u>Erfolg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzer der Plattform können ihre Kosten reduzieren, abgesehen von der angenehmen und kürzeren Reisezeit. <p><u>Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlendes Vertrauen • Angst vor den fremden Personen
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Die Reisenden können offener gegenüber den neuen Lösungen sein • Nutzung der Welt des Internets, PR • Die „geschlossenen“ Dörfer sollten Plattformen wie diese unterhalten
8.	Contact information	Balázs Haidekker, 0620 502 1382 bhaidekker@zivi.hu

9.	Other possible interesting information	nein
----	--	------

3

Good Practices in:

„Werbung für´s Fahrrad: Traditionell und Elektrisch“

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	West - Pannon Regionales Fahrradverleihsystem (P10)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Durch Verbesserung der Anziehungskraft der Fahrradregion sollen mehr Touristen und Einwohner für das Benutzen des Fahrrades begeistert werden.
3.	Objectives of the practice	<p>Das Gesamtziel besteht darin, die Servicebedingungen für das Fahrradfahren zu verbessern → das Fahrradfahren populärer machen</p> <p><u>Direkte Ziele:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der technischen Bedingungen des regionalen Fahrradverleihsystems bestehend aus 10+1 Punkten. • Schaffung des Kooperationsnetzwerkes der Tourismus- und Fahrradorganisationen. • Entwicklung des sicheren und beispielhaften Informationssystemes des Verleihsystems. • Durchführung von gemeinsamen Fahrrad- und Tourismuswerbeaktivitäten des Verleihsystems und der Region
4.	Location	<p>- Land: Ungarn</p> <p>Region/Bezirk/Gemeinde: Unterregion Westliches Transdanubien / Kőszeg (Zentrum, aber Unterzentrum in der Region)</p>
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>Die Region ist nicht so bekannt und beliebt bei den Fahrradzielgruppen, wie es angemessen wäre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touristische Ziele sind bekannt ↔ nur wenige Menschen berücksichtigen die Möglichkeiten zum Fahrradfahren • Vorteile und Einrichtungen für das Fahrradfahren in der Region benötigten intensives regionales Marketing und Förderung <p><u>Zeitraumen:</u></p> <p>01.04.2005-30.09.2006 (18 Monate)</p> <p>Die ersten 5 Jahre nach Projektschluss: Möglichkeit der Abholung und Rückgabe von Fahrrädern an verschiedenen Orten (10</p>

		<p>Unterzentren) → kostenfrei</p> <p><u>Einbezogenen Stellen / Umsetzung:</u></p> <p>Cycling Association Kőszeg (Projektinhaber)</p> <p>Organisationen betreiben Filialen → Dienstleistungsanbieter (d.h. Unterbringung, Fahrradvereinigung oder –club, Fahrradshop und Dienstleistungsangebot)</p> <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektumsetzungszeitraum: <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung der Organisation (Kooperationsnetzwerk zwischen Cycling Association Kőszeg (Projektinhaber) und Organisationen, die Filialen betreiben) - Businessplan - Einbeziehung von Unterauftragnehmern, Partnern - Einrichtung des fachlichen und ICT Hintergrundes → Entwicklung des Verleihsystems - Förderung der Region in Bezug auf Fahrradeinrichtungen (Karte der Verleihstationen, Fahrradrouten, touristische Attraktionen) • Verwaltungszeitraum: <ul style="list-style-type: none"> - Förderung von Möglichkeiten des Fahrradfahrens durch das Anbieten von Dienstleistungen (Mieten, Touren, etc.) - Die ersten 5 Jahre nach Projektschluss: Möglichkeit der Abholung und Rückgabe von Fahrrädern an verschiedenen Orten (10 Filialen) → kostenfrei - Momentan: Zusatzgebühr für Rücktransport des Fahrrads an den Ausgangspunkt <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kooperation zwischen Cycling Association Kőszeg (Projektinhaber) und Organisationen, die Filialen betreiben. • Entwicklung der organisatorischen und operationellen Regeln. • Anwendung von Mietverträgen mit Nutzern, die ein Fahrrad ausleihen. <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten des Gesamtprojektes: 519.116 EUR (EU - Mittel: 467.204 EUR, eigener Beitrag: 51.912 EUR) <p><u>Nutzungsgrad (Anzahl):</u> Nutzer/Gesamtbevölkerung (wenn möglich)</p> <p>600-800/Jahr (in den Jahren nach Projektabschluss → intensives Marketing und Nutzung führten zu Investitionen in eigene Fahrräder durch regelmäßige Fahrer) → 300-500/Jahr gegenwärtig</p>
6.	Evaluation	<u>Mögliche dargelegte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u>

		<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung der technischen Bedingungen des regionalen Fahrradverleihsystems bestehend aus 10+1 Punkten <p><i>Einflüsse auf die Umwelt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsprinzipien im Bereich des Tourismus und im täglichen Leben durch Förderung des Fahrradfahrens als nachhaltiges Verkehrsmittel. <p><i>Gesellschaftlich-wirtschaftliche Auswirkungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Menschen, die gerne Fahrrad fahren, Einwohner und Touristen, erhalten mehr Informationen über Fahrradrouten und bessere Fahrraddienstleistungen und Möglichkeiten (Karten, geführte Touren, Verleih, Kundendienst) • Steigender Bedarf an Dienstleistungen, angeboten durch lokale Anbieter (e.g. Unterkunft). <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kooperationsnetz von Touristik- und Fahrradverbänden. • Gemeinsame Fahrrad- und Touristikförderaktionen des Verleihsystems und der Region. • Verbesserung des Kundendienstes für Fahrräder. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Betrieb hängt von den Wetterbedingungen ab → es gibt eine Hochsaison (Ende März – Anfang Oktober)</p>
--	--	---

7. Lessons learnt from the practice

Hauptziel des Fahrradverleihnetzes: Förderung der Fahrradmöglichkeiten in der Region
Fahrradfahren wurde in der Region beliebter und erleichtert.
Steigende Zahl der Fahrradfahrer bei Touristen und Einwohnern.
Die Kultur des Fahrradfahrens wurde aufgrund der Förderung populärer.





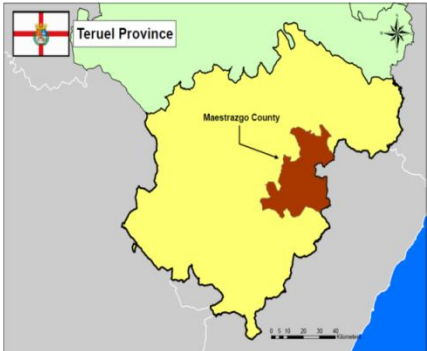
Die Menschen begannen, ihre eigenen Fahrräder zu nutzen, anstatt diese zu leihen.
Fahrradverleihnetz: weiterhin Fahrradeinrichtungen mit dem Angebot von Dienstleistungen bewerben (Einnahmen für den Betrieb)

8. Contact information

Ferenc Stampf, Präsident Cycling Association in Kőszeg
stamy@freemail.hu

9. Other possible interesting information

Website: www.pannonbike.hu

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	MTB (MountainBike) Centre Maestrazgo (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Wiederbeleben des "Patrimoniums" der traditionellen Routen und Strecken, Bewahrung und Erhaltung des Naturerbes, Anregungen für touristische Aktivitäten und Förderung eines nachhaltigen Entwicklungsmodells, welches die Umwelt und lokale Kultur achtet.
3.	Objectives of the practice	Förderung und Neubewertung der Straßen und Strecken als nachhaltigen Weg durch traditionelles Mountainbiking.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Teruel Provinz. Landkreis Maestrazgo. - Bevölkerung: 3.789 Einwohner - Fläche: 1.204 km² - Bevölkerungsdichte: 3,15 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #f08080; padding: 5px; border: 1px solid black;">Abnahme der wirtschaftlichen Aktivität</div> <div style="background-color: #90ee90; padding: 5px; border: 1px solid black;">Abnahme der Touristenattraktion im Gebiet</div> </div> <div style="text-align: center; margin: 5px 0;">Folgen</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #8a2be2; padding: 5px; border: 1px solid black;">Progressiver Verlust von Routen und traditionellen Strecken</div> <div style="background-color: #00b0f0; padding: 5px; border: 1px solid black;">Weniger Dienstleistungen und geringere Investitionen</div> </div> <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beginn der Aktivität: April 2011 • Länge der Routen: mehr als 100 km Routen und Strecken • Verschiedene Schwierigkeitsgrade der Routen

Einbezogene Stellen/Umsetzung:

Finanzierung:

- Ministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Umwelt Spaniens.
- Abteilung für Landwirtschaft, Viehzucht und Umwelt, Regierung von Aragon.
- Maestrazgo County.
- Ausgeführt von: Prames S.A.

Gerichtet an: jeden, der gerne Fahrrad fährt und die Natur mag.

Entwicklung:

Ein MTB Zentrum ist frei zugänglich für das Üben mit dem Mountainbike (MTB). Die Strecken beginnen an einem "Begrüßungspunkt" bei einem Touristenbüro und Fahrradkundendienst.

MTB Maestrazgo Center bietet:

- Mehr als 100 km markierter Strecken in Abhängigkeit vom Schwierigkeitsgrad
- Zwei Empfangspunkte (Fortanete und Cuevas de Cañart), die Dienstleistungen für das Fahrrad anbieten und auch als Touristenbüro fungieren
- Zusätzliche Leistungen, um das Fahrradfahren zu erleichtern: Fahrradverleih, Parkplatz, Waschstellen, Duschen und Toiletten, etc.
- Verschiedene zusätzliche Information Points (Cantavieja, Castellote, La Iglesuela del Cid, Mirambel y Molinos) befinden sich in Touristenbüros, die den Nutzern Informationen über die Routen, touristische Möglichkeiten und das Angebot für Übernachtungen und Restaurants bieten.
- Bezüglich des Qualitätsstandards folgt dieses MTB Zentrum den gleichen Formatparametern wie andere MTB Zentren im Land

TARIFF OF PRICES 2011	
Service	Rate
Rental bike 1/2 days	5 euros
Full day bike rental	10 euros
Helmet rental	2 euros
Individual Accident Insurance	2,5 euros
Waterproof jacket	3 euros

Das MTB Zentrum hat zehn Rundwege. Diese Rundwege laufen durch ein landschaftlich reizvolles und auch kulturell-historisch-interessantes Gebiet. Die Routen wurden verschiedenen Schwierigkeitsstufen angepasst.

Rechtlicher Rahmen:

Sustainable Rural Development Programme 2010-2014

- Förderung durch das Ministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Umwelt.
- Genehmigt durch Königlichen Beschluss 752/2010, vom 4 Juni.

Finanzrahmen:


Das gesamte Projekt kostete 192.000 €, von denen:

- 78,880 € an das Unternehmen gegangen sind, welches das Projekt entwickelt hat (Prames SA).
- Der Rest wurde verwendet, um die Einrichtungen, markierten Strecken aufzubauen oder zu erneuern und andere Kosten während der Projektumsetzung.

Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:

Ihre Leistungen haben einen großen Einfluss auf die Bevölkerung von kleinen Gemeinden. Zusätzlich wurden die öffentlichen Dienstleistungen ausgeweitet, aus denen andere Gruppen einen Nutzen gezogen haben, wie Gemeindezentren, Verbände, Unternehmen, Nachbarschaftsgruppen, Schulen, Krankenhäuser, Rehabilitationszentren,

	etc...	
6.	Evaluation	
	<p><u>Nachweisbare Ergebnisse (unter Verwendung von Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist ein gut organisierter Tourismus, der großen Wert auf natürliche Ressourcen legt. • Diese Maßnahme trägt positiv zu den lokalen Ökonomien in den ländlichen Gebieten bei. • Es ist ein Weg, um neue Arbeitsplätze durch nachhaltige Entwicklung zu schaffen (Green Economy). <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gibt verschiedene Sportereignisse, die viele Menschen außerhalb des Landes angezogen haben. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Wartung und ständige Kontrolle der Routen und Ausschilderung sind sehr wichtig für diese Art der Aktivität. 	
7.	Lessons learnt from the practice	Es ist möglich, eine vernünftige und nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen parallel zur Förderung der wirtschaftlichen Aktivität der Region zu erlangen.
8.	Contact information	Centro BTT MAESTRAZGO Phone: + 34 964 18 52 42 E-mail: info@centrobtmaestrazgo.com
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<p>Nextbike: Fahrrad-Sharing in ländlichen Gebieten in Österreich (P8)</p>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>In Österreich ist der Verkehr hauptsächlich für die Zunahme der CO₂ – Emissionen verantwortlich, darum ist es eines der Ziele der Regierung in Bezug auf den Klimaschutz, diese Emissionen zu reduzieren, indem den Gemeinden alternative Transportmittel des öffentlichen Verkehrs angeboten werden, wie die Leihfahräder.</p>
3.	Objectives of the practice	<p>Das Hauptziel ist die Reduzierung der schädlichen Treibhausgase, insbesondere in ländlichen, dünn besiedelten Gebieten.</p> <p>Um das Ziel des Projektes zu erreichen, hat sich nextbike die folgenden Ziele gesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung eines Netzwerkes von Fahrradverleihstationen an Bahnhöfen oder Busbahnhöfen, um vollständigen öffentlichen Transport anzubieten. • Hohe Nutzbarkeit und einfache Mietprozedur • Öffentlicher Zugang und Fahrradverfügbarkeit rund um die Uhr • Geringe Leihgebühr. • Den öffentlichen Verkehr attraktiver durch das Anbieten von Fahrrädern machen, um multimodale Mobilität zu unterstützen
4.	Location	<p>- Österreich - Niederösterreich und Burgenland</p> <p>In Zukunft erwartet man, dass dieses System auf alle österreichischen und Franchisepartner ausgedehnt wird.</p>
5.	Detailed description of the practice	
	<u>Ausgangspunkt:</u>	

- Das System nextbike wurde 2004 von Ralf Kalupner, Geschäftsführer von nextbike GmbH, geschaffen. Im Burgenland begann das Bike-Sharing-System im Jahr 2007 mit sechs Standorten und 100 Fahrrädern. Das Projekt wurde von der Mobilitätszentrale Burgenland im EU finanzierten übergreifenden Projekt "Nachhaltiger Verkehr und Tourismus" initiiert. Die Standorte befanden sich vor allem am lokalen Bahnhof und in den Städten Eisenstadt und Neusiedl am See. Zwei Jahre später startete Niederösterreich ein Pilotprojekt, und im Jahr 2010 hat die Landesregierung einen Franchise-Vertrag abgeschlossen, um das System in ihren Territorien zu etablieren. Der Betreiber, der "angeheuert" wurde, um den Plan umzusetzen, ist die Energie- und Umweltaгентur Betriebs-GmbH in Niederösterreich:

Zeitraumen:

- Burgenland: Nach dem Projektstart im Jahr 2007 wurde das Netzwerk der nextbike-Terminals von Jahr zu Jahr erweitert. Heute besteht das Netzwerk aus über 40 Terminals und 200 Fahrräder.
- Niederösterreich: Der Plan besteht darin, ein Netzwerk von Fahrradverleih-Stationen bis zum Ende des Jahres 2014 zu etablieren. Nach Ablauf dieser Frist wird das Projekt ausgewertet, und die Ergebnisse werden bestimmen, wie das Projekt fortgesetzt wird.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

- Mobilitycenter Burgenland.
- Pro Umwelt GmbH (Betreiber in Niederösterreich bis Ende 2011), seit 2012: NÖ Energie-und Umweltaгентur Betriebs GmbH.
- Michael Chibin / oemobil GmbH: Verantwortlich für die Wartung und Distribution der Fahrräder.
- Im-plan-tat: Planungsbüro.
- Drachhübler & Socher: Grafikbüro.
- ÖBB - Österreichische Bundesbahn.



Prozess und genauer Inhalt der Practice:

- Burgenland: Innerhalb des übergeordneten Projektes "Nachhaltiger Verkehr und Tourismus" begann die Mobilitätszentrale ein Vergabeverfahren, in dem lokale und internationale Unternehmen aufgefordert wurden, eine automatische Fahrradverleihregelung, insbesondere für ländliche Regionen, zu entwickeln. nextbike, ein deutsches Start-Up, das einige Jahre zuvor ein Verleih-System in Leipzig gegründet hat, nahm an der Ausschreibung teil, bot die beste Lösung und gewann.
- Vor der Wahl von nextbike hat die Regierung von Niederösterreich darum gebeten, alle verfügbaren Leihfahrradsysteme zu untersuchen und zu vergleichen, um das am besten geeignete System angesichts ländlicher Bedingungen auszuwählen.
- nextbike bot die beste Lösung, somit begannen im Jahr 2007 (Burgenland) / 2009 (Niederösterreich) mit der Einführung von nextbike.
- In beiden Bundesländern wurde ein Netz von 320 Mietstationen innerhalb der letzten 6/4 Jahr eingerichtet.
- Interessierte Gemeinden können sich für das System bewerben. Der beste Weg, um dieses System in den ländlichen Gebieten zu implementieren, besteht für mehrere Gemeinden darin, sich an dem Projekt zu beteiligen, um ein Netz von Stationen von Anfang an zu etablieren.

Rechtliche Rahmenbedingungen:


	<p>* Burgenland: das nextbike Unternehmen betreibt das System zusammen mit einem lokalen Franchise-Partner. * Niederösterreich: Betreiber erhalten eine Service-Lizenz von der Landesregierung zur Realisierung des Projekts.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeinden oder Gesellschaften zahlen einen bestimmten Betrag für die Einrichtung einer nextbike - Station. <p><u>Nutzungsgrad (%):</u> Nutzer / Gesamtbevölkerung (wenn möglich)</p> <ul style="list-style-type: none"> Registrierungen: 15.000 Personen haben nextbike in Österreich (Burgenland und Niederösterreich) bisher genutzt.
<p>6. Evaluation</p>	<p><u>Mögliche aufgezeigte Ergebnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Errichtung eines Verkehrssystems mit 320 Stationen und 1.350 Fahrrädern, erzielt innerhalb von 6 Jahren. 15.000 registrierte Kunden, die das Fahrradverleihsystem nutzen Steigende Zahl der Fahrradverleihe, im Jahr 2012 gab es eine Steigerung um 40% bei den Vermietungen im Vergleich zu 2011 ÖAMTC hat alle europäischen Verleihsysteme bewertet and "nextbike" wurde mit "gut" (B) eingestuft. 35 Tonnen CO₂ hätten im Jahr 2011 vermieden werden. Im Jahr 2012 wird das Einsparungspotential 67 Tonnen betragen. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Fokus auf entsprechenden Ort: häufige Nutzung von nextbike ist an touristischen Plätzen oder in städtischen Bereichen mit einer hohen Bevölkerungsdichte wahrscheinlich Verbindung von Bike-Sharing-Systemen mit öffentlichem Verkehr unter Einrichtung von nextbike – Stationen an Zug- oder Busbahnhöfen Sonderangebote (Tarife), wie "erste Stunde frei" helfen dabei, den Nutzern das Leihen von Fahrrädern schmackhaft zu machen. Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen (e.g. Österreichische Eisenbahnvereinigung oder VOR - Verkehrsvereinigung Ostregion) ermöglicht das Angebot von Sonderangeboten für Tickets. Die Gemeinden unterstützen die Förderung des Systems freiwillig in ihrer Region. Der wichtigste Erfolgsfaktor für ein langfristiges Projekt ist der Verkauf von Werbung, die auf den Bikes angebracht ist. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Eine ausgeglichene Verteilung der Fahrräder ist eine der größten Herausforderungen. Der Verkauf von Werbung in ländlichen Gebieten ist schwieriger als in hoch frequentierten Städten. Diese Einnahmen sind wesentlich für ein lang anhaltendes, wirtschaftlich nach-

		haltiges Geschäft.
7.	Lessons learnt from the practice	Eine daraus gezogene Lehre ist, dass, bevor ein Bike-Sharing-System eingeführt wird, ein genauer Geschäftsplan und eine strenge Kalkulation wesentlich sind.
8.	Contact information	Franchise Partner im Burgenland: OEMOBIL O.G. Michael Chibin, Franz Schubertgasse 25 A-3420 Kritzendorf - Webpage: www.nextbike.at
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung von nextbike Burgenland 2011 • EuroTEST von 40 öffentlichen Fahrradsystemen in Europa.

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Test von E-Bikes während der Mobilitätswoche 2012 in Lettland (P11)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Nullemission durch Nutzung der E-Bikes
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Suche nach alternativer Mobilität bedeutet, dass dies am Besten für bestimmte Fahrten passt. • Senkung der Kosten für Mobilität. • Umweltaspekt – Nutzung von Verkehrsmitteln, die keine Treibhausgase verursachen.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Lettland <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Liepāja ▪ Gemeinde Ventspils ▪ Gemeinde Valmiera ▪ Gemeinde Saldus ▪ Gemeinde Talsi ▪ Gemeinde Cēsis ▪ Gemeinde Kuldīga ▪ Ministerium für Gesundheit (Riga) ▪ Ministerium für Umwelt und Raumentwicklung (Riga) ▪ TVNET Ltd. (Riga) ▪ Agentur «Riga 2014» (Riga) ▪ Jāņa Sēta Ltd. (Riga)
5.	Detailed description of the practice	
		<p><u>Augangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vollständig private Initiative von der Firma "Blue Shock Bike, Ltd. ». • Durchgeführt als eine gezielte Versuchsaktivität. • Hauptziel - das öffentliche Bewusstsein für die Möglichkeiten, Elektro-Bikes im Alltag zu nutzen, zu erhöhen und ihre Wettbewerbsvorteile in der Praxis zu testen. • Bikes, ausgestattet mit speziellen GPS / GSM-Tracking-Geräten, um die zurückgelegten Kilometer zu erfassen. • Zeitrahmen - Versuch lief 1Woche im September 2012 (mit Ausnahme für die Gemeinden Casis und Valmiera, in denen die Studie 5 Wochen andauerte). • Beteiligte Stellen / Umsetzung:


	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Untersuchung - 7 Gemeinden, 2 Ministerien, 1 städtische Agentur und 2 private Unternehmen waren beteiligt. Diese Gemeinden können als die Oberzentren für die umliegenden ländlichen Gebiete und Regionen erachtet werden. • Mix aus 4 Arten von Akteuren (lokale Regierungen, nationale Regierung, private Unternehmen und "normale" Menschen) waren beteiligt. • Zielgruppen der Nutzer - Kommunalpolitiker und Beamte, Entscheidungsträger im Bereich Verkehr, Unternehmern, Massenmedien, Stadtbewohner. • Die Teilnehmer der Studie erhielten die E-Bikes (ohne Berechnung) für die tägliche Geschäftstätigkeit. Die Studie musste die Nützlichkeit und Wirtschaftlichkeit der E-Bikes im wirklichen Leben nachweisen. • 4 Stufen können innerhalb dieser Praxis identifiziert werden: • Einführungsphase - Information der lokalen Regierungen, Vorführen der E-Bikes und Ermöglichen von Probefahrten. • Entscheidungsphase für die Beteiligten (es dauert länger bei öffentlichen Institutionen). • Umsetzungsphase - 2 Wochen insgesamt. • Analyse und Schlussfolgerungen - 1 Woche nach dem Test. <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine rechtlichen Hindernisse festgestellt. • Es erfordert einfach nur eine gewisse Bereitschaft und Unterstützung für innovative Ideen seitens der Vertreter der öffentlichen Hand. • Technisch kann der Prozess auf der gleichen Rechtsgrundlage organisiert werden, wie der Kauf oder die Vermietung von Autos für Aufgaben der öffentlichen / privaten Institutionen. <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kein finanzieller Beitrag von den Teilnehmern am Versuch erbeten. • Für Initiatoren war die unmittelbare Kosten-Effizienz negativ, weil sie elektrische Fahrräder kaufen und sie entsprechend anpassen mussten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der teuerste Teil für die Nutzung der E-Bikes ist der Einkauf dieser. Die Kosten variieren von 500-1500 EUR. • Lade- und Abschreibungskosten sind relativ niedrig - 6,5 Cent / km (Laden selbst kostet nur etwa 1 Cent pro 10 km). • Langfristig gesehen kann die Kosten-Effizienz beachtlich sein, wenn viele kürzere Strecken (bis zu 30 km in 1 Richtung) mit Elektro-Bikes abgedeckt werden würden. Rein kostenmäßig ist der Einsatz von E-Bikes 4 Mal billiger als für ein Elektroauto und fast 6 Mal billiger als für ein reguläres (Verbrennungsmotor) Auto. • Eine effiziente Lösung für Unternehmen und öffentliche Institutionen könnte langfristig das Mieten der Elektro-Bikes sein, was auch die Wartung dieser Flotte beinhalten würde.
6.	Evaluation	<p><u>Aufgezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einflüsse auf die Umwelt: <ul style="list-style-type: none"> - E-Bikes haben Null-Kohlenstoffemissionen (der Produktionsprozess wird nicht gezählt).

		<ul style="list-style-type: none"> - In 1 Testwoche wurden insgesamt 107 kg CO₂ Emissionen eingespart. • Gesellschaftlich-wirtschaftliche Einflüsse: <ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb 1 Testwoche wurden insgesamt 211,7 EUR über 764 km eingespart. - ~28 Cents gespart pro km, wenn mit dem E-Bike anstelle mit dem normalen Auto gefahren. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Innovationsorientierte leitende Angestellte und Angestellte • Interesse für Kostenoptimierung. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanziell problematisches Start-Up aufgrund der Logistik und dem Beginn des Projektes.
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Wartungsservice sollte lokal sein. • Es sollte berücksichtigt werden, dass „Ausbildung“ und Überzeugung der Menschen zum Benutzen der E-Bikes Zeit erfordert. • Es kann geschlussfolgert werden, dass das E-Bike eine große Nischenlösung für die Verbesserung der Mobilität in Lettland ist, aber wir dürfen die entsprechende Jahreszeit nicht vergessen (gutes Wetter für Fahrradfahren ist ungefähr 6 Monate pro Jahr.) • Da die Nutzung von E-Bikes eine große Alternative für Fahrten bis zu 30 km in eine Richtung ist, kann man schlussfolgern, dass es auch eine gute Alternative für Menschen in ländlichen Gebieten ist.
8.	Contact information	<p>Neils Kalniņš, SIA „Blue Shock Bike” board member</p> <p>e-mail: neils.kalnins@blueshockbike.lv</p> <p>Tel. +371 29105076</p> <p>http://www.blueshockbike.lv/</p>
9.	Other possible interesting information	<p>SIA „Blue Shock Bike” Präsentationen (in Lettland):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ilgtspējīga elektrotransporta sistēma, risinājumi un inovācijas” – 2012 • „Bezizmešu transporta vīzija Latvijā” – 2012 <p>MOG presentation in Rzeszow workshop:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Trial of Electric Bikes in Lettland während der Mobility Week 2012” – 05.12.2012.

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	CYCLO: Sinnvolles Fahrrad-Sharing in der Region Epirus (P4)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Innovatives Fahrrad-Sharing als lokales Transportmittel
3.	Objectives of the practice	<p>Das Ziel der Practice ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsfragen in einer gesunden und umweltfreundlichen Art anzugehen • Die ländliche Bevölkerung mit den notwendigen Einrichtungen für die Nutzung der öffentlichen Fahrräder als Verkehrsmittel auszustatten, um deren Bedürfnisse bezüglich des Nahverkehrs abzudecken.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Griechenland - Region Epirus – Regionale Einheit Ioannina
5.	Detailed description of the practice	
<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die Regionaleinheit Ioannina (wie der Rest der Region) ist durch eine niedrige Bevölkerungsdichte, bergige Morphologie und eine breite Streuung der Siedlungen (Isolationsbedingungen) gekennzeichnet.</p> <p>Territoriale Mobilität besteht hauptsächlich aus lokalen Bussen & KTEL Fernverkehrsbusse (privat).</p> <p>Dörfer & Siedlungen werden nicht oder nur spärlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (KTEL) bedient. In einigen Fällen ist die nächste Buslinie Dutzende von Kilometern entfernt. Ein großer Teil der Bevölkerung, vor allem ältere Menschen, bleibt praktisch unversorgt. Aufgrund der schwachen Nachfrage in diesen Bereichen ist die Beförderungsleistung nicht finanzierbar.</p> <p>Die Gemeinde Ioannina und die Region Epirus nahmen an dem Projekt CYCLO unter dem MED - Programm 2007-2013 teil.</p> <p>Im Rahmen des Projekts arbeiteten alle beteiligten Gebiete daran, wie das Radfahren als alternatives Transportmittel unterstützt werden kann. In bestimmten Bereichen (schwache Nachfrage) und zu bestimmten Zeiten (keine Spitzenzeiten) kann der lokale öffentliche Verkehr nicht seine Dienstleistungen auf einem zufriedenstellenden Niveau anbieten, und die Menschen nutzen ihre privaten Fahrzeuge, um ihre Bedürfnisse zu decken. Ein Mangel an ausreichender Nachfrage in bestimmten Bereichen und zu bestimmten Zeiten macht es un-</p>		

	<p>möglich, dass Buslinien betrieben werden.</p> <p>Zu diesem Zweck versuchen die oben genannten Organisationen, das Radfahren als eine Antwort auf dieses Problem zu fördern.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> Die neuen innovativen Radshare-Einrichtungen wurden der Öffentlichkeit im September 2012 übergeben.</p> <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u> Gemeinde Ioannina. Region Epirus.</p> <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice :</u> Die Gemeinde Ioannina hat innovative Radverkehrsanlagen eingerichtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Phase 1: Entwicklung von modernen Radwegen ■ Phase 2: Piloteneinrichtung von automatischen Bike-Sharing-Stationen in Igoumenitsa. <p>Diese Phase sieht die Installation von zwei Automatischen Bike Sharing-Stationen sowie 70 Stellplätzen in der Gemeinde vor. Jede automatisierte Station verfügt über 10 Fahrräder. Jeder Benutzer muss eine Registrierung an bestimmten Punkten vornehmen und eine Smartcard für die Nutzung der öffentlichen Fahrräder erwerben. Das System wird online betreibbar sein.</p> <p>Momentan sind keine Kosten für den Dienst auferlegt (Begrenzung auf maximal 4 Stunden Nutzung).</p> <p>Eine Machbarkeitsstudie zeigte, dass eine Gebühr von 0,50 € pro 30' das System nachhaltig und machbar machen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Phase 3: Erweiterte Informationskampagne zur Förderung des Radsports im Allgemeinen und der neuen Anlagen im Besonderen. <p>Broschüren, Karten, Tipps, Veranstaltungen und Informationsmaterial wurden produziert, um das Fahrrad als ein Mittel für den Nahverkehr zu fördern.</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u> Es ist keine spezieller Rahmen erforderlich.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Die Kosten für die Einrichtung des Systems betragen 40.000 €. In Bezug auf die Betriebskosten zeigte eine Machbarkeitsstudie, dass eine Gebühr von etwa 1 € pro Stunde die Kosten und Abschreibungen / Schaden decken könnte. Es gibt Pläne für den Ausbau des Dienstes im breiteren Bereich der Gemeinde, da die Nachfrage nach dem Service wirklich ermutigend ist.</p> <p><u>Nutzungsgrad (%): Nutzer / Gesamtbevölkerung (wenn möglich):</u> Von September 2012 bis Februar 2013 zählt das Pilot-System 300 registrierte Benutzer. Dies ist eine Tatsache, die genug Masse für den weiteren Ausbau des Dienstes in der weiteren Umgebung gibt.</p>
6.	<p>Evaluation</p> <p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Nutzung von Fahrrädern durch die Bevölkerung als Verkehrsmittel mit grundlegenden Umwelt- und Gesundheitsvorzügen.

		<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Mobilität der Menschen in einer grünen Art. • Bewußtseinserhöhung gegen private Fahrzeuge. • Alternative Optionen für die Mobilität, wenn der öffentliche Verkehr versagt. • Breite Akzeptanz durch die Öffentlichkeit (große Anzahl an registrierten Nutzern). <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausgedehnte Informationskampagne, um die Idee zu verbreiten, dass Fahrradfahren eine sichere und effektive Verkehrsart sein kann. • Innovatives System mit Online-Merkmalen und Smart-Card-Nutzung. • Leichte Nutzung und Handhabung. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsfragen. • Die Bodenmorphologie gestaltet die Fahrradeinrichtung nicht für jedes Territorium ideal. • Die Tatsache, dass der Dienst kostenfrei für die Nutzer angeboten wird, kann zu fehlerhaften Ergebnissen führen. Wir warten bis zum Ende der Pilotumsetzung, um den Dienst unter dem Aspekt einer Mindestgebühr zu bewerten.
7.	Lessons learnt from the practice	<p>Mobilitäts- und Verkehrsfragen können effektiv durch das Kombinieren von Innovation und Technologie mit herkömmlichen und grünen Verkehrsarten kombiniert werden.</p> <p>Die Popularität der Dienstleistung ermutigt uns, dass diese Initiativen die Mobilitätssituation in einer umweltfreundlichen und wirtschaftlich machbaren Art und Weise verbessern können.</p>
8.	Contact information	<p>Mr Dimitriadis +30 2310-829729 (BRAINBOX S.A.)</p> <p>Mr Anastasoulis +30 26510 01035 (Gemeinde Ioannina)</p> <p>http://www.ioanninabikes.gr</p>
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	“Mit dem E-Bike bin ich mobiler.” (P9)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Hauptthema ist die Förderung der grünen und sozial gerechten E-Bike-Mobility, um die nachhaltige Entwicklung der ländlichen Gebiete und der gleichen Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen der Region Oberkrain zu unterstützen.
3.	Objectives of the practice	<p>Die Ziele des Projektes sind wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge (E-Bikes) für Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkten psychischen Fähigkeiten durch Erstellen eines „gedrängten Paketes“ aller notwendigen Voraussetzungen. • Förderung des Umweltschutzes an touristischen Orten und Naturschutzgebieten. • Unterstützung der Nutzung von erneuerbaren Energien. • Ausnutzung der Möglichkeiten, die durch den grünen Verkehr in ländlichen Gebieten für andere Bereiche der nachhaltigen Entwicklung angeboten werden (z.B. grüner Tourismus). • Erhöhen des ökologischen Bewusstseins der lokalen Bevölkerung und der Touristen.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Slowenien - Region oder Bezirk oder Gemeinde: Region Oberkrain, mit Hauptteil der Aktivitäten in Gemeinden der Zentral- und Oberregion Oberkrain
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>In der Region Oberkrain, wo mehr als 40% des gesamten Gebietes sich innerhalb von Natura 2000 befinden oder einen anderen Naturschutz-Status haben, gefährden Umweltbelastungen durch den Verkehr (Lärm und Treibhausgase, Staus, visuelle "Verschmutzung" der natürlichen und Landschaft im ländlichen Raum) sensible Alpentäler und andere touristische Orte in den ländlichen Gebieten. Der oben genannte Verkehrstrend gefährdet auch die Lebensqualität und damit die nachhaltige ländliche Entwicklung.</p> <p>Diese schöne und gut erhaltene Natur und die ländlichen Landschaften der Oberkrain Region sind äußerst attraktiv für den Radsport. Diese Form des Verkehrs gewinnt allmählich als eine Art der grüne Mobilität im ländlichen Raum und als eine wirksame und beliebte Frei-</p>

zeitbeschäftigung mit Nutzen für die Gesundheit an Bedeutung, auch unter den Älteren.

Aufgrund der typischen subalpinen Landschaft könnten jedoch einige der Leute (Ältere, Menschen mit bestimmten gesundheitlichen Problemen und Behinderungen) einzelne Abschnitte der Radwege in der Region Oberkrain als zu anspruchsvoll für traditionelles Radfahren empfinden. Deshalb neigen diese Menschen dazu, Ausflüge in die Natur mit dem Auto zu machen. So berauben sie sich selbst einer erheblichen Menge an Freizeit und Lebensqualität.

Sich schnell entwickelnde und wachsende Zahlen von Elektrofahrzeugen, sowohl große (Autos) als auch kleine (Fahrräder, Roller) haben neue Möglichkeiten mit sich gebracht, "grünen" Verkehr einzuführen. Als solche bieten Elektro-Bikes auch eine Lösung für ein schwieriges Gelände in Oberkrain, da sie eine Kombination des traditionellen Radfahrens - und des elektrisch betriebenen Radfahrens erleichtern. Elektro-Fahrräder, die sich wenig auf die Umwelt auswirken, ermöglichen auch körperlich weniger leistungsfähigen Nutzern, sich auf anspruchsvollere und längere Radtouren zu begeben und eine entspannende Tätigkeit in einer grünen Umgebung zu genießen.

Zeitraumen: 2011-2012

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Das Projekt wurde beim Call in 2011 der lokalen Aktionsgruppe (LAG) "Gorenjska košrica" innerhalb der LEADER-Achse des Entwicklungsprogrammes des ländlichen Raums 2007-2013 ausgewählt und durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums kofinanziert.

Nach privaten und öffentlichen Einrichtungen wurden an der Vorbereitung und Durchführung des Projekts beteiligt:

- Tourismus Bohinj d.d. - Lead Partner
- Gemeinde Preddvor - Partner
- Regionale Union der Seniorenverbände Oberkrain - Partner
- Zentrum für nachhaltige ländliche Entwicklung Kranj - Externer Projektkoordinator

Prozess und detaillierter Inhalt der Practice:

Das Projekt wurde implementiert, um E-Bikes als umweltfreundliche und gesellschaftlich angemessene Freizeitgestaltung und Mobilitätsart in der öffentlichen Wahrnehmung zu etablieren. Darüber hinaus zielte es auf die Förderung anderer Möglichkeiten ab, die mit Elektrofahrzeugen verbunden sind, z. B. die Möglichkeit, nachhaltige Aktivitäten im ländlichen Raum zu entwickeln, die Förderung des Öko-Tourismus, die Festlegung der Gebiete, die für den Verkehr gesperrt sind - z. B. Natura 200, ...

Um all diese Ziele zu erreichen, haben wir ein benutzerorientiertes Programm eines E-Bikes in der Provinz Oberkrain entworfen und Elektrofahräder mit der entsprechenden Ausrüstung gekauft, in dieser ersten Phase für 2 ausgewählte Pilot-Infopoints.

Aber um ein neues Mittel der Mobilität auszuwählen, müssen die Menschen das Fahrzeug nicht nur gut im technischen Sinne beherrschen und über ausreichende Finanzen verfügen, um es zu kaufen oder einen Ort, um es zu mieten, sondern auch genügend hohe Motivation und Bewusstsein für die positiven Folgen haben, welche die nachhaltige Verkehrspolitik für die Natur sowie die Qualität des Lebens mit sich bringt. Wir haben daher eine Reihe von Werbe-, Informations- und Bildungsaktivitäten in Bezug auf das Radfahren

erstellt und implementiert.

All dies führt nun dazu, dass E-Biking all jenen zugänglich wird, die weniger mobil sind, während sie gleichzeitig umweltfreundlich sind. Das Projekt bestand aus 2 Phasen, die beide sehr wichtig sind:

Projektvorbereitungsphase:

- Vorbereitung der Projektidee, Bildung der Partnerschaft und Aufbau aller notwendigen Aktivitäten;
- Suche nach der Finanzierung für die Realisierung des Projektes und erfolgreiche Anwendung der LAG 2011 Ausschreibung

Projektumsetzungsphase:

- Definition und Planung 5 E-Bikes Rundstrecken in der Region Oberkrain
- die Einrichtung von 2 Infopunkten für Ausflüge in die grüne Landschaft und Kauf von 12 Elektro-Fahrrädern (6 für jeden Infopunkt);
- Erstellung und Druck von Informationswerbebroschüren in 3 Sprachen (Slowenisch, Englisch, Deutsch)
- Organisation von Meetings/Workshops mit lokalen Akteuren der Entwicklungszusammenarbeit und Einwohnern, um ihnen das E-Bike und alle neuen Möglichkeiten zur Erholung und der Entwicklung des Tourismus zu präsentieren;
- Erstellen von Artikeln über das Projekt und die Elektromobilität für Web-Seiten des Projektes und lokaler Partner
- Erstellen von Karten des Rundkurses in der Region Oberkrain (5 Karten)
- Ausstattung aller Touristen-Informationen in den teilnehmenden Gemeinden mit allen notwendigen Informationen über E-Biking (Artikel und alle Ergebnisse auf ihrer Web-Site, durch Broschüren, verfügbar in diesen Zentren, durch Schulung der Mitarbeiter dieser Zentren),

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Das Projekt wird in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) "Gorenjska košrica" innerhalb der LEADER-Achse des Entwicklungsprogrammes des ländlichen Raums 2007-2013 umgesetzt.

Finanzrahmen:

Der Gesamtwert des Projektes betrug 29.200,00 EUR, von denen 60% der förderfähigen Kosten (ohne MwSt.) durch LEADER und 40% von den Partnern finanziert wurden.

Nutzungsgrad (%): Nutzer / Gesamtbevölkerung (wenn möglich)

Diese Best Practice war ein Pilotprojekt, es sollte nützliche und umfassende Erfahrungen, Ergebnisse und Motive für eine weite Verbreitung der E-Bike-Mobilität und ihre positive Aspekte für andere Gemeinden in Oberkrain und in Slowenien aufzeigen. Daher ist der Grad der Nutzung niedrig im Vergleich zur Gesamtbevölkerung der Region. Aber wenn man den zunehmenden Anteil der Älteren in der Region berücksichtigt, das Bewusstsein für den Naturschutz und eine gesunde Lebensweise und sehr positive Reaktionen von anderen Gemeinden in der Region, können wir eine rasche Ausdehnung der gesamten Region erwarten. In der Tat gibt es immer mehr Touristenzentren, die E-Bikes kaufen.

	<p>Dieses Projekt bedeutet, dass trotz der Tatsache, dass die Zahl von Elektrofahrzeugen (Fahrräder, Autos ...) immer noch sehr niedrig ist, die Region Oberkrain vorbereitet und ausgestattet ist, auch mit Know-how, für eine erwartete massive Produktion und Nutzung von Elektrofahrzeugen in den folgenden Jahren als eine "elektromobilitätsfreundliche Region".</p>
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p>
	<p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u></p> <p>Das Projekt erreichte alle Ergebnisse, geplant in der Vorbereitungsphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Errichtung von 2 markierten Infopoints für "grüne" Ausflüge in die Landschaft (Preddvor, Bohinj). • Kauf von 12 Elektro-Fahrrädern, welche die regelmäßige Durchführung von E-Bike-Ausflügen ermöglichen, die im Rahmen des Projekts entwickelt wurden. • Schaffung von 1 Gesamtprogramm für aktive grüne Fahrten mit E-Bikes auf dem Land in Oberkrain. • 5 neue Rund-Radwege für E-Biking. • 5 Karten von Oberkrain - grüne Fahrten mit dem E-Bike. • 2000 Exemplare der Werbebroschüre in slowenischer Sprache, 1000 Exemplare in Englisch und 1000 Exemplare in deutscher Sprache. • 2 Meetings / Workshops mit der lokalen Bevölkerung und entwicklungspolitischen Akteuren, um ihnen neue Möglichkeiten durch die E-Bikes vorzustellen. • über 15 Artikel in TV, Radio, elektronischen und Druckmedien über neue Möglichkeiten durch E-Bikes für eine nachhaltige Entwicklung (sanfter Tourismus) und Lebensqualität (z.B. Erholung, Reisen ...) für alle Generationen. <p>Das Projekt wurde auch von allen einbezogenen Gemeinden, touristischen Akteuren sowie vom Fachpublikum und den Medien angenommen. Die Hindernisse und Umsetzung der Aktivitäten verliefen ohne Hindernisse, und wir haben alle Aktivitäten im geplanten Zeitrahmen umgesetzt.</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompetenzen der Partner, die alle verschiedene Bereiche im Projekt abdecken (Projektmanagement, soziale Frage der Rentner, die Entwicklung des Tourismus und dessen Förderung, Event-Management ...). • Effiziente Zusammenarbeit zwischen den Partnern, welche die Motivation und die gleichen Ziele geteilt haben, so wie sie gut bei früheren Projekten zusammengearbeitet haben. • Gute Konzeption des Projekts mit klarer Verteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten, jede Aktivität hatte ihr klares Ziel für das gesamte Projekt und war sinnvoll mit anderen Tätigkeiten verknüpft, und die Aktivitäten wurden gegenseitig unterstützt. • Gute Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen, die verschiedene Genehmigungen, Dokumentationen, Informationen ... anbieten, die für die Durchführung von Aktivitäten benötigt werden. Gemeinden haben auch die erforderliche Kofinanzierung bereitgestellt.

	<ul style="list-style-type: none"> • Innovativer Ansatz des Projekts hat eine hohe Aufmerksamkeit der Medien nach sich gezogen. • <u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Die Projektaktivitäten wurden ohne Komplikationen durchgeführt. 		
7.	Lessons learnt from the practice		
	<p>Es war sehr wichtig, dass sich alle Partner engagiert und kompetent an dem Projekt beteiligt haben. Auf diese Weise konnten alle wichtigen Themen angesprochen werden, wurde eine beträchtliche Anzahl von Zielgruppenmitgliedern zur unmittelbaren Teilnahme bewegt oder durch Information über Aktivitäten in das Projekt einbezogen.</p> <p>Ein gesunder Lebensstil ist ein sehr starkes verkaufsförderndes Element, welches das Interesse der Menschen für Themen wie grüne Mobilität steigern kann, die in der Regel als wesentlich ökologisch anzusehen sind. Um es noch deutlicher zu sagen, man muss jedem Einzelnen zeigen und beweisen, dass der Schutz der Natur / Umwelt auch direkt einen Vorteil für ihn / sie bringt (gesünder, fitter ...).</p> <p>E-Bikes werden manchmal immer noch als Spielzeug angesehen und so muss man immer wieder darauf hinweisen, dass es nicht nur zur Erholung genutzt werden kann, sondern auch für die tägliche Mobilität, vor allem, da man es mit dem klassischen Radfahren in weniger anspruchsvollem Gelände kombinieren kann. Auf diese Weise können die Menschen momentan auch viel höhere Preise für E-Bikes verstehen und akzeptieren.</p> <p>Auf der anderen Seite haben die Älteren oft Vorbehalte in Bezug auf E-Bikes, sogar mehr als jüngere Nutzer. Sie haben Angst, dass sie durch die Nutzung von E-Bikes anstatt klassischer als älter und kränklicher angesehen werden. So ist es notwendig, zu betonen, dass E-Bikes nur eine teilweise Hilfe sind und dass sie tatsächlich die Reichweite ihrer Reisen und Mobilität ohne Auto vergrößern.</p> <p>Somit sind gute Information, Bildung und Förderung sehr wichtig, um ausreichende und echte Informationen sowohl für die gezielte Bevölkerungsgruppen, die Akteure des Tourismus, die Kommunen, die allgemeine Öffentlichkeit sowie, und was sehr wichtig ist, für die speziellen und allgemeinen Medien zu erhalten. Auf solche Weise ist es möglich, dass die Leute wirklich alle positiven Aspekte der E-Bike-Grünen Mobilität, ohne schädliche Stereotypen, verstehen.</p>		
8.	<table border="1"> <tr> <td>Contact information</td> <td> Centre for Sustainable Rural Development Kranj (CSR D Kranj) Uroš Brankovič, director, Vlasta Juršak, project manager Tel.: +386 4 257 88 28, +386 4 257 88 26 E-mail: info@ctrp-kranj.si Website: www.ctrp-kranj.si </td> </tr> </table>	Contact information	Centre for Sustainable Rural Development Kranj (CSR D Kranj) Uroš Brankovič, director, Vlasta Juršak, project manager Tel.: +386 4 257 88 28, +386 4 257 88 26 E-mail: info@ctrp-kranj.si Website: www.ctrp-kranj.si
Contact information	Centre for Sustainable Rural Development Kranj (CSR D Kranj) Uroš Brankovič, director, Vlasta Juršak, project manager Tel.: +386 4 257 88 28, +386 4 257 88 26 E-mail: info@ctrp-kranj.si Website: www.ctrp-kranj.si		

<p>9.</p>	<p>Other possible interesting information</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen werden vom Informationsgeber bereitgestellt: • Verschiedene Dokumente (Berichte, Präsentationen) <ul style="list-style-type: none"> - Präsentationen: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohinj.si - Projektbroschüre: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohinj.si - Gorenjska Circular E-bikes Routes: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohohinj.si - Websites der Partner: <p>www.bohohinj.si</p> <p>www.preddvor-tourism.si</p> <p>www.ctrp-kranj.si</p>
-----------	--	---

4

Good Practices in:

“Energieeffizienz und sonstige positive Seiten des Mobilitätsverhaltens”

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Kurzzeitverleih von E-Fahrzeugen zum Preis von einem Busfahrtschein in Sagunto (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Kurzzeitverleih von E-Fahrzeugen ohne Notwendigkeit des Kaufs, Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und sparsamer Umgang mit knappen Ressourcen (Öl, Luft, Raum)
3.	Objectives of the practice	Bereitstellung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrs, basierend auf dem Kurzzeitverleih von E-Fahrzeugen.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Das Dorf Sagunto in der Region Valencia. - Bevölkerung: 65.595 Einwohner - Fläche: 6.632 km² - Bevölkerungsdichte: 496,93 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Aufgrund steigender Emissionen fordert die Europäische Verkehrsstrategie, dass die EU-Länder die Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 20% reduzieren sollten. Darüber hinaus sollten die europäischen Staaten eine 0%ige Verbrennung bei konventionellen Fahrzeugen im Jahr 2050 erlangen (das bedeutet die Beseitigung von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen).</p> <p><u>Zeitrahmen:</u> Beginn der Aktivität: 2008</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der registrierten Nutzer (2012): 100 • Hauptaltersklasse der Kunden: 25 -50 Jahre • Es ist eine bahnbrechende Aktion in Spanien und eine der ersten Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen in Europa • Flotte von 8 Elektroautos. • 2 Car-Sharing-Stationen in verschiedenen Teilen der Stadt.

- Jede Station verfügt über Parkplätze für 6 Fahrzeuge.
- Der Wagen wird wieder aufgeladen ist, wenn er geparkt wird.
- Preise je den gefahrenen Kilometer und Nutzungsdauer.
- Kostengünstig und erschwinglich für die Bevölkerung. (Der Stundensatz beträgt 1 € für 15 Minuten, und der Tarif für die Entfernung beträgt 0,25 € / km)

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Die Finanzierung: Ministerium für Entwicklung von Spanien und Valencia Energy Agency (Aven).

Kooperationspartner: Gemeinde Sagunto.

Ausgeführt von: Movilidad Urbana Sostenible S.L. (MOVUS)

Gerichtet an: Allgemeine Öffentlichkeit. Tanto usuarios frecuentes como ocasionales.

Entwicklung: Registrierung:

- Schritt 1: Ausfüllen des Online-Antragsformulars.
- Schritt 2: Ihr Vertrag wird per Post eintreffen. Senden Sie uns Ihren unterschriebenen Vertrag zusammen mit Ihrer unterzeichneten Bankzustimmung zur Lastschrift und einer Fotokopie des Führerscheins und des nationalen Identitätsdokumentes zu.
- Schritt 3: Um die Dinge zu beschleunigen, senden Sie Ihre Unterlagen per Fax oder E-Mail. Wenn Ihr Antrag bearbeitet und genehmigt wurde, werden wir Sie kontaktieren.

Fahrzeugabholung:

- Schritt 1: Schieben Sie die Karte durch das Lesegerät an der Ladestation, wodurch Sie das Fahrzeug wieder aufladen können.
- Schritt 2: Legen Sie die User-Karte in den Kartenleser auf der linken Seite der Windschutzscheibe. Halten Sie die Karte in Position, und warten Sie, bis das Leserlicht von gelb, belegt, zu rot, im Einsatz, übergeht.
- Schritt 3: Steigen Sie in das Auto, und entnehmen Sie die Autoschlüssel aus der Seite der Fahrertür. Der Bordcomputer wird Ihre Reservierung bestätigen.

Rückgabe des Fahrzeugs:

- Schritt 1: Bei Rückkehr zur E.sharing Station, schalten Sie das Licht aus, schalten Sie das Fahrzeug aus, und wählen Sie RETURN VEHICLE auf dem Bordcomputer.
- Schritt 2: Verbinden Sie das Fahrzeug mit der Steckdose.
- Schritt 3: Schieben Sie die Karte durch das Lesegerät, wobei überprüft wird, ob der Wagen verriegelt ist, und dass das Leserlicht von "in Nutzung" auf "frei" wechselt.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Es war sehr wichtig, die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Sagunto zu pflegen, wegen:

- Berechtigungen für die Installation von Ladestationen.
- Genehmigung zur Nutzung von öffentlichen Straßen.

Die Good Practice ist vorgeschlagen vom Ministerium für Entwicklung, aufgeführt in:

- Planeinsparungen und Energieeffizienz im Verkehr und Wohnungsbau.

	<p><u>Finanzrahmen:</u> Das ganze Projekt hat Kosten in Höhe von ungefähr 1 Millionen Euro, und wurde:</p> <ul style="list-style-type: none"> durch das Ministerium für Entwicklung und dem Valencia Energy Agency finanziert. 270,000 € sind an das Unternehmen geflossen, welches das Projekt (Movus) leitet. <p>Einige Ausgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> Jede Ladestation kostet 4.000 €. Jedes Fahrzeug kostet rund 24.000 Euro. <p><u>Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:</u> 100 Menschen haben sich seit 2008 registriert</p>									
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p> <p><u>Aufzeigbare Ergebnisse (unter Verwendung von Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Vermeidung der Notwendigkeit, ein Privatfahrzeug zu kaufen und zu unterhalten. Rationalisierung der Fahrzeugnutzung, Reduzierung der Fahrkilometer. Gleiche Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, dass Carsharing-Systeme ungefähr das 4,5-fache der Kosten einer vergleichbar langen Reise in einem Privatfahrzeug einsparen. Ermöglichung einer intelligenteren Art der Mobilität. Jedes Carsharing-Fahrzeug vermeidet die Nutzung von 6 bis 9 Privatfahrzeugen. Integriert sich in andere nachhaltige Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, Laufen und Fahrrad). Reduzierung von Verkehr und damit verbundenen Staus. Weniger Kraftstoffverbrauch. Reduzierung von CO₂ Emissionen. <table border="1" data-bbox="523 1279 1166 1487"> <thead> <tr> <th>economic and energy savings</th> <th>foresight 2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>petrol savings in litres</td> <td>9.450</td> </tr> <tr> <td>energy saving (ETP)</td> <td>7.22</td> </tr> <tr> <td>emissions savings (tones CO₂)</td> <td>24.6</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Flexibilität: Kunden nutzen – im Vergleich zum herkömmlichen Autoverleih - das Fahrzeug, so lange, wie sie es wollen. Diese Initiative hat mehrere namhafte Preise erhalten. Gegenwärtig wird die Aktivität auf andere Gebiete der Provinz Valencia ausgedehnt. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Eine hohe Anfangsinvestition ist erforderlich, um dieses Projekt lebensfähig zu machen.</p>		economic and energy savings	foresight 2012	petrol savings in litres	9.450	energy saving (ETP)	7.22	emissions savings (tones CO ₂)	24.6
economic and energy savings	foresight 2012									
petrol savings in litres	9.450									
energy saving (ETP)	7.22									
emissions savings (tones CO ₂)	24.6									
<p>7.</p>	<p>Lessons learnt from the practice</p>	<p>Carsharing-Systeme sparen ungefähr 4,5 Mal der Kosten einer vergleichbar langen Reise in einem Privatfahrzeug ein.</p>								

8.	Contact information	MOVUS - MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE S.L. Phone: + 34 96 135 11 50 E-mail: info@movus.es
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<p>Reisen in Gorenjska mit einem E-Fahrzeug (Gorenjska Electric Route) (P9)</p>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Entwicklung der ländlichen Gebiete: Nutzung von umweltfreundlichen Fahrzeugen – Umweltschutz in touristischen Orten und Naturschutzgebieten, Nutzung erneuerbarer Energien, Ausnutzung der Möglichkeiten, die durch den grünen Verkehr in der ländlichen Umgebung angeboten werden und ein Appell an das ökologische Bewusstsein der Anwohner und Besucher.</p>
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Routennetzen für E-Fahrzeuge mit der gesamten Infrastruktur, die benötigt wird, um innerhalb der Region Oberkrain, innerhalb und zwischen lokalen Gemeinden und potentiell aus Österreich und Italien zu reisen. • Erhöhung des Bewusstseins, des Vertrauens und der Motivation sowohl der Einwohner als auch ausländischer Besucher, E-Fahrzeuge zu nutzen (sowohl große als auch kleine). • Erhöhung des Wissens und der Motivation bezüglich der grünen Mobilität als eine Möglichkeit der nachhaltigen Entwicklung.
4.	Location	<p>- Land: Slowenien - Region oder Bezirk oder Gemeinde 5 Gemeindem von Inner- und Oberkrain: Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska gora</p> <p>Im Rahmen des Projektes wurde eine weitere Ladestation in Oberkrain in der Gemeinde Naklo eingerichtet, und eine in Österreich in der Gemeinde Eisenkappel, wodurch die Verbindung zwischen Slowenien und Österreich hergestellt wird. Einige andere slowenische Regionen haben ihren Wunsch zum Ausdruck gebracht, dieses Netzwerk in ihrer eigenen Region einzurichten.</p>
5.	Detailed description of the practice	
	<p><u>Ausgangspunkt:</u> In der Region Oberkrain gefährden Umweltbelastungen durch aktuelle Formen von Verkehr und Tourismus mit ihren negativen Auswirkungen, z. B. Lärm und Treibhausgasen, sensible alpine Täler und Orte des Tourismus in ländlichen Gebieten. Rund 40% aller Flächen in den ländlichen Gebieten von Oberkrain liegen innerhalb von Natura 2000 oder haben einen anderen Naturschutz-Status. Der oben genannte Verkehrstrend gefährdet auch die Lebensqualität,</p>	

den Naturschutz und damit die nachhaltige ländliche Entwicklung. Die sich schnell entwickelnde und wachsende Zahl von Elektrofahrzeugen, sowohl große (Autos) als auch kleine (Fahrräder, Roller) bringen neue Möglichkeiten für Oberkrain mit sich, um "grünen" Verkehr einzuführen.

Das Projekt wurde mit dem Ziel der Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge und der Nutzung der Möglichkeiten entwickelt, die Elektrofahrzeuge für die Menschen und die Region in Oberkrain anzubieten (z. B. die Möglichkeit, nachhaltige Aktivitäten im ländlichen Raum zu entwickeln, Förderung des Ökotourismus, die Festlegung der Gebiete, die für den Verkehr gesperrt sind - z. B. Natura 2000, reduzierte Luftverschmutzung, etc.).

Trotz aller Potenziale der Elektromobilität haben Elektrofahrzeuge ihre spezifischen Einschränkungen und Auflagen. Eine der wichtigsten Anforderungen ist die Ladeinfrastruktur, da ein durchschnittliches Elektro-Auto eine Reichweite von 100-150 km (und Fahrräder 20-30km) mit einer einzelnen Batterie erreichen kann. In Slowenien wurden nur 5 Ladestationen bis zum Frühjahr 2010 installiert, und auch sie wurden in ganz Slowenien eingerichtet.

Auf der anderen Seite brauchen die Menschen, um ein neues Mittel der Mobilität auszuwählen, nicht nur gute Fahrzeuge im technischen Sinne und ausreichende Finanzen, um dieses zu kaufen, sondern auch genügend hohe Motivation und Bewusstsein bezüglich der positiven Folgen, welche der nachhaltige Verkehr für die Natur sowie die Lebensqualität mit sich bringt.

Zeitrahmen: 2010

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Das Projekt wurde beim Call 2010 der lokalen Aktionsgruppe (LAG) "Gorenjska košrica" im September 2009 innerhalb der LEADER-Achse des Entwicklungsprogrammes des ländlichen Raums 2007-2013 ausgewählt und durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums kofinanziert. Die an der Durchführung beteiligten Stellen waren:

- Elektro Gorenjska d.d. (das größte Unternehmen für die Verteilung von elektrischer Energie in Oberkrain) - Lead Partner.
- Zentrum für nachhaltige ländliche Entwicklung Kranj (ländlicher Entwicklungskern von Mittel-Oberkrain, unterstützende Maßnahmen für eine umweltfreundliche, ökonomisch und sozial nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums von Oberkrain) - Projektpartner.
- Just-EE d.o.o. (Unternehmensverband für die Entwicklung von Elektrofahrzeugen) - Projektpartner.
- Gemeinden Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska Gora
- Živomodro, Bund für Umwelt (Vorbereitung der Konzeption des Projektes).
- BSC Ltd. Kranj (Koordination beim Finanzierungsprozess als Manager der lokalen Aktionsgruppe).
- Prozess und genauer Inhalt der Practice:
 - Erstellung der Projektidee und Bildung der Partnerschaft.
 - Suche nach der Finanzierung für die Realisierung des Projektes und erfolgreiche Anwendung der LAG 2010 Ausschreibung
 - Strategische Einrichtung eines Netzes von Ladestationen in Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj und Kranjska Gora, welche Fahrten in Oberkrain ohne die Befürch-

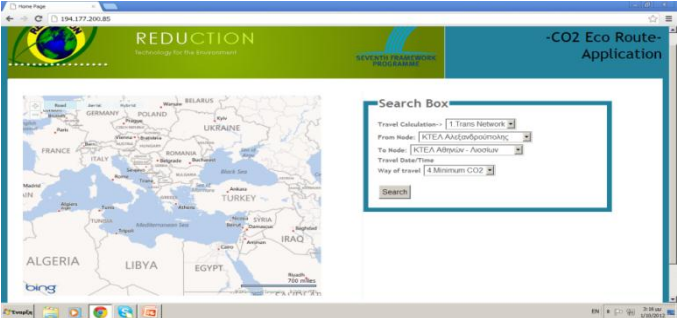
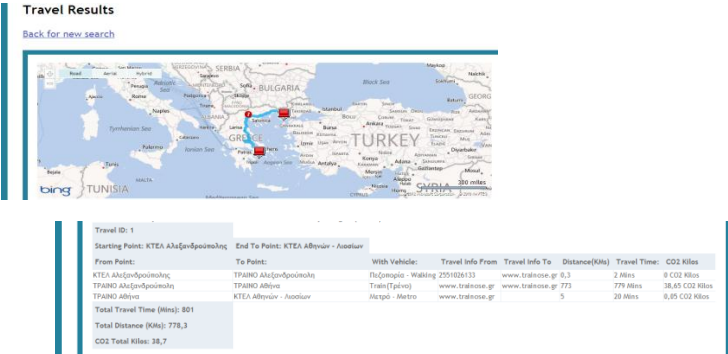
	<p>tung ermöglichen, dass unerwartet "Brennstoff" ausgeht, und zur gleichen Zeit wird die Verbindung mit den Nachbarländern Italien (über Reteče) und Österreich (via Jezersko) ermöglicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Definition und Planung der Route. – Vorbereitung der Dokumentation und Genehmigungen für die Einrichtung von 5 Ladestationen für Elektrofahrzeuge. – Technische Umsetzung (Bezeichnung, Anordnung der Stationen und Verbindung der Stationen mit dem Netz und Testen dieser): jede Station hat eine Drei-Phasen-Steckdose (3x16) für größere und 2 Ein-Phasen-Steckdosen (16A) für kleinere Fahrzeuge. – Organisieren von Oberkrain Electro Caravan als großes öffentliches Werbe- und Bildungsevent, wo <p>* Die Besitzer von Elektrofahrzeugen neu eröffnete Stationen und die Elektroroute Oberkrain durchweg testen konnten.</p> <p>* Die Bewohner und Besucher lernten das Projekt und seine Idee kennen und ihnen wurde angeboten, einige Testfahrten zu machen, um sich mit umweltfreundlichen Fahrzeuge vertraut zu machen.</p> <p>- Information und Sensibilisierung der Bevölkerung / Besucher über Elektrofahrzeuge, grüne Mobilität und das Projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung und Druck einer Informationswerbebroschüre in 3 Sprachen (Slowenisch, Englisch, Deutsch) ■ Organisieren von Meetings / Workshops mit lokalen Akteuren der Entwicklung und Einwohnern ■ Erstellen von Artikeln über das Projekt und die Elektromobilität für Webseiten des Projektes und lokale Partner ■ Erstellen einer interaktiven Karte der Route für Web-Sites ■ Projektinformationen, zugänglich in Tourist-Informationszentren innerhalb der beteiligten Kommunen <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Ladestation sind sehr streng im Vergleich zu der Größe des Objekts (Baugenehmigung etc.). Die Stationen wurden auf den Parzellen eingerichtet, die sich im Besitz vom Lead Partner und den Grundstücken, die sich in öffentlichem Besitz befinden, so dass keine Dienstbarkeitsvereinbarungen erforderlich waren.</p> <p>Partner waren in vielerlei Hinsicht gezwungen, "Pioniere" in Bezug auf Elektromobilität zu sein, vor allem beim Einholen von allen Unterlagen und Berechtigungen, um Ladestationen zu installieren und über die Ausstattung von Ladestationen für den täglichen Gebrauch. Ihre Erfahrungen werden die Arbeit der neuen Projekte in anderen Bereichen rund um Slowenien ebenen.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Der Gesamtwert des Projektes betrug 50.500,00 EUR (60% wurden durch den LEADER finanziert, 40% durch den Partner).</p> <p><u>Nutzungsgrad (%): Nutzer / Gesamtbevölkerung (wenn möglich)</u></p> <p>Im Jahr 2010: 2 Besitzer eines Elektroautos in Oberkrain von 162.000 Einwohnern im Gebiet (<1‰)</p> <p><u>Aktuelle Daten:</u> ungefähre Anzahl der Aufladungen jährlich: 20 - Obwohl die Zahl an E-Fahrzeugen immer noch sehr niedrig ist, wird die Region Oberkrain für eine prognos-</p>
--	---

	tizierte massive Produktion und Nutzung von Elektroautos in den folgenden Jahren als "E-mobilitätsfreundliche Region" vorbereitet und ausgestattet.	
6.	<p>Evaluation <u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 neue Ladestationen für Elektrofahrzeuge, welche die erste vollständige und miteinander verbundene Route für Elektrofahrzeuge in Oberkrain und in Slowenien darstellen • 1 Oberkrain Electro Caravan Werbe- und Bildungsevent. • 2000 Exemplare der Werbebroschüre in slowenischer Sprache, 1000 Exemplare in Englisch und 1000 Exemplare in deutscher Sprache. • 1 interaktive Karte der Oberkrain Elektro Route. • 2 Meetings/ Workshops mit der lokalen Bevölkerung und entwicklungspolitischen Akteuren. • Mehr als 20 Artikel in TV, Radio, elektronischen und Printmedien, darunter alle nationalen, regionalen und lokalen Medien. <p>Das Projekt wurde auch in allen einbezogenen Gemeinden sowie beim Fachpublikum und den Medien angenommen. Die Hindernisse und Umsetzung der Aktivitäten verliefen ohne Hindernisse, und wir haben alle Aktivitäten im geplanten Zeitrahmen umgesetzt.</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompetenz der Partner. • Effiziente Zusammenarbeit zwischen den Partnern. • Gute Konzeption des Projekts • Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen. • Innovativer Ansatz des Projekts hat eine hohe Aufmerksamkeit der Medien nach sich gezogen <p>Aufgrund der sehr guten "Mischung" von Partnern mit sehr spezifischen Fähigkeiten, die alle an der Vorbereitung und Durchführung des Projektes beteiligt waren, verlief das Projekt ohne Hindernisse. Sehr wichtig war auch eine hohe und klare Motivation, nicht nur zwischen den Partnern, sondern auch bei den Verantwortlichen der beteiligten Kommunen, die ihren Teil der Arbeit (z. B. bei der Erstellung der Dokumentation für Berechtigungen, die Teilnahme an Werbemaßnahmen) beigetragen haben. Dies machte die täglichen Kommunikation und das Arbeiten leichter und reibungslos. Innovativer Ansatz des Projekts - die Schaffung einer ersten vollständigen und miteinander verbundenen Route für Elektrofahrzeuge in Oberkrain und in Slowenien - hat für das Projekt eine hohe Aufmerksamkeit der Medien erzielt.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Eine schnelle Durchführung des Projekts war erforderlich, um im richtigen Moment die notwendige öffentliche Aufmerksamkeit zu erzielen.</p>	
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p>	<p>Die Partner in dem Projekt müssen engagiert und sehr kompetent sein, Die "Vorliebe" der beteiligten Kommunen kann sicherlich das Zünglein an der Waage sein, ob das Ganze ein Erfolg wird. Es ist auch notwendig, das Bildungsbewußtsein bei der allgemeinen Öffentlichkeit (vor allem Jugendliche) und den lokalen Entwicklungsakteuren zu erhöhen, um Potentiale des nachhaltigen Verkehrs zu nutzen. Aufgrund seiner Fortschrittlichkeit verstehen die Menschen noch immer nicht alle Dimensionen und Potenziale der E-Mobilität.</p>
8.	<p>Contact informati-</p>	<p>Centre for Sustainable Rural Development Kranj (CSR D Kranj)</p>




	on	<p>Institute for Development Uroš Brankovič, director Tel.: +386 4 257 88 28 E-mail: info@ctrp-kranj.si Website: www.ctrp-kranj.si</p>
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen, bereitgestellt durch den Informierenden • Verschiedene Dokumente (Berichte, Präsentationen) <ul style="list-style-type: none"> - Projektbroschüre: http://www.envo.si/zivomodro/images/pdf_doc/09-Gorenjsko%20elektro%20potovanje_zlozenka.pdf - Bilder der Ladestation und des Werbe-Events (zu Beginn dieses Dokumentes) - Werbefilm, verfügbar auf Youtube: http://www.youtube.com/watch?v=8b0AL-LdemU http://www.youtube.com/watch?v=6eLovq4iaF0 - Digitale Karte der elektrischen Ladestationen: http://maps.google.si/maps/ms?hl=sl&ie=UTF8&msa=0&msid=113629456765023233860.000489c19c23902f93604&z=11 <p>Websites der Partner: www.ctrp-kranj.si , www.elektro-gorenjska.si</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Infrastruktur zum Aufladen von E-Fahrzeugen am Balaton (P7)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Die Europäische Union erwartet, dass die Mitglieder die Nutzung von herkömmlichen Kraftstoff-Fahrzeugen auf 50% bis 2030 reduzieren. Und bis 2050 werden wir die Gesamtzahl dieser Fahrzeuge reduzieren müssen (Weißbuch). So hat EON begonnen, elektrische Ladestationen überall in Ungarn zu installieren.
3.	Objectives of the practice	Förderung der neuen Verkehrsarten
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Zentralungarn - Zentraltransdanubien - Westtransdanubien
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Nutzung von herkömmlichen Kraftstoff-Fahrzeugen • Förderung der neuen Verkehrsarten <p><u>Zeitrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2011-2012 <p><u>Stellen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eon Energy Service Ltd. • Fullsopron Ltd. • EH-SZER Ltd. • Hotel Kempinski • Hotel Normafa • Old Lake Golf Hotel • Jókai Parking House • Hotel Corvina • Hotel Azúr • Festetics Castle • Torony Restaurant • Hotel Jancsár • Hotel Flamingó • Council of Győr <p><u>Prozess:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kempinski Hotel-Budapest: 2011.10 • Tata-Győr-Mosonmagyaróvár: 2012.04 • E-Route um den Balaton: Siófok-Fonyód-Keszthely-Balatonfüred-Székesfehérvár (2012.08) <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Hauptaspekt der Einrichtung: touristisches Gebiet

		<ul style="list-style-type: none"> Die Einrichtung war hauptsächlich auf den westlichen Teil des Landes (und Budapest) orientiert, hinsichtlich der möglichen und systematischen touristischen Standorte. <p><u>Finanzrahmen:</u> ca. 72 000 € (mit PR Kosten)</p> <p><u>Zahl der Nutzer:</u> keine Daten</p>
6.	Evaluation	<p><u>Ergebnisse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 13 Ladestationen Es ist eine gute Verbreitung der umweltfreundlichen Verkehrsarten kostenfrei Es richtet sich an potentielle Touristen und die beliebtesten Gebiete des Lands. Es ist eine Null-CO-Emissionsoption im Verkehr <p><u>Erfolg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Es war eine Infrastrukturinvestition, wir werden in der Lage sein, den Erfolg mit der steigenden Anzahl an E-Nutzern und vom Standpunkt der Umwelt aus zu messen. <p><u>Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anzahl der Elektro- oder Hybridautos ist relativ gering in Ungarn. Diese Transportarten werden von größter Bedeutung in der Zukunft sein. Die Abdeckung des Netzes ist unvollständig.
7.	Lessons learnt from the practice	Leider ist der Bedarf nicht zu groß, und momentan sind die meisten Hybrid- oder Elektrofahrzeuge zu teuer, so sind diese Ladestationen ungenutzt.
8.	Contact information	<p>Balázs Nyőgér</p> <p>+36-96/521-733</p> <p>balazs.nyoger@ehszer.hu</p>
9.	Other possible interesting information	nein

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	<ul style="list-style-type: none"> Reisepräferenzen festlegen:  <ul style="list-style-type: none"> Reiseergebnisse erhalten und CO₂ Emissionen: 
1.	Title of the practice	"Reduzierung der Umweltbelastung in Thessaly" (P3)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Die gesamte Region von Thessaly wird nicht nur von Verkehrs - mitteln bedient, die in der Region angesiedelt sind, sondern auch von Verkehrsmitteln (d.h. Überlandbussen), welche die Region mit Abfahrt & Ziel in anderen Regionen durchqueren.
3.	Objectives of the practice	Aktivierung der Idee der Intermobilität durch das Internet für die gesamte Region. Reduzierung der CO ₂ -Emissionen durch bessere Reiseplanung und bessere Nutzerinformationen
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> Griechenland Region Thessaly
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsdienste der gesamten Region anbieten, unabhängig von Abfahrt-Ziel der Route Verkehrsdienste müssen kunden- & umweltfreundlich sein <p><u>Zeitrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anwendung wird bis Juni 2013 abgeschlossen sein (gegenwärtig sind bis zu 90% abgeschlossen) <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Züge (OSE, TRAINOSE) Private Überlandbusse Private Städtische Busse Private Taxifahrer Gemeinden <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u></p> <p>Der Nutzer definiert den Beginn & Endpunkt seiner Reise und</p>

		<p>erhält alle Reiseoptionen und den besten Reiseplan. Reiseoptionen bestehen aus allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Nutzer können alle Einwohner der Region mit Ziel außerhalb der Region sein.</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u> Rechtlich festgelegtes Monopol der Überlandbusse beim Transport zwischen Städten bis Ende 2019 ist ein Problem. Jedoch kann die Schaffung von Win-Win-Partnerschaften das rechtliche Hindernis überwinden.</p>
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Mögliche aufgezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren) • Mögliche Erfolgsfaktoren • Einhergehende Schwierigkeiten
7.	Lessons learnt from the practice	
8.	Contact information	<p>Athanasios Lois athanasioslois@gmail.com</p>
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen durch den Informationsgeber bereitgestellt • Verschiedene Unterlagen (Berichte, Präsentationen)

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Schulung im effizienten Führen von Fahrzeugen (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung hat eine bedeutende Zunahme bei der Fahrzeugnutzung erzeugt. Dies ist mit einem Anstieg der Verschmutzung und Verkehrsstaus verbunden. Diese Kurse zielen auf diese negativen Einflüsse ab und fördern einen effizienteren und nachhaltigen Verkehr.
3.	Objectives of the practice	Das Ziel des Kurses besteht darin, einen neuen Weg des Fahrens von Tourismusfahrzeugen zu unterstützen. Durch diesen neuen Weg können Reduzierungen des Kraftstoffverbrauchs von nahezu 15% gegenüber dem herkömmlichen Fahren erreicht werden.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: in der Region Aragon - Bevölkerung: 1.346.293 Einwohner - Fläche: 47.719 km² - Bevölkerungsdichte: 28,21 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Familien sind direkt für 30% der Energie verantwortlich, die in Spanien verbraucht wird. Dieser Verbrauch wird gleichmäßig zwischen Haus und Auto aufgeteilt. - Obwohl der private Pkw seinen Nutzern Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit bietet, ist anzumerken, dass Autos 15% des gesamten Endenergieverbrauchs in Spanien ausmachen. Für jeden Liter Diesel und Benzin werden jeweils 2,64 bzw. 2,35 kg CO₂ in die Umwelt abgegeben. - Deshalb ist, um das Kyoto-Protokoll zu erfüllen und die festgelegten Ziele der europäischen Politik zu erreichen, die rationale und effiziente Nutzung von privaten Fahrzeugen von entscheidender Bedeutung. <p><u>Zeitraumen für die Entwicklung der Erfahrungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Fahrkurse wurden von Oktober 2010 bis August 2012 abgehalten.

- Es wurden insgesamt 731 Kurse zu effizientem Fahren geplant. Dazu wurden ca. 2.400 Studenten in den Provinzen Zaragoza, Huesca und Teruel in den Jahren 2011-2012 ausgebildet.
- Diese Kurse wurden im Rahmen des Aktionsplans zur Strategie der Energieeinsparung und Energieeffizienz in Spanien (PAE4+) und dem Energie-Plan der Regierung von Aragon 2005-2012 vom Institute for Diversification and Saving of Energy (IDEA) und der Abteilung für Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung der Regierung von Aragon, in Zusammenarbeit mit CIRCE organisiert.

Beteiligte Stellen:

- Organisation: Ministerium für Industrie, Energie und Tourismus von Spanien und Abteilung für Industrie und Innovation, Regierung von Aragon
- Kooperation: Research Center of Energy Resources and Consumption (CIRCE).
- Adressaten: Allgemeine Öffentlichkeit mit einem Führerschein, mit Interesse an einem verantwortlichen Verbrauch von Energie und nachhaltiger Entwicklung

Entwicklung:


Alle Fahrkurse sind kostenlos. Für eine Teilnahme und weiterführende Informationen können Circe oder die Regierung von Aragon kontaktiert werden.

Jeder Kurs dauert etwa vier Stunden, wobei die Zahl der Teilnehmer pro Kurs auf 3 beschränkt ist. Der Kurs besteht aus mehreren Phasen:

1. – Begrüßung. (10 Minuten)
2. - Erste Fahrrunde: Jeder Schüler wird das Fahrzeug in seinem eigenen Stil fahren. Der Lehrer begleitet die Studenten. (1 Stunde und 5 Minuten)
3. - Es gibt einen theoretischen Unterricht (1 Stunde). Der Lehrer wird die Vorteile des effizienten Fahrens gegenüber dem herkömmlichen Fahren erläutern, die Energieeinsparung und die Reduzierung der Umweltverschmutzung. Darüber hinaus werden die theoretischen Konzepte und die zehn Schlüsselaspekte dargelegt, um das Auto effizient zu fahren:
 - Starten Sie das Auto ohne Berührung des Gaspedals.
 - Nutzen Sie nicht den ersten Gang länger als 2 Sekunden.
 - Nicht 2000 Rpm (Umdrehungen pro Minute) übersteigen
 - Fahren Sie so viel wie möglich in hohen Gängen.
 - Halten Sie eine gleichmäßige Geschwindigkeit bei.
 - Versuchen Sie, nicht abrupt zu stoppen.
 - Wann immer möglich, das Auto stoppen, ohne Herunterschalten.
 - Bei längeren Unterbrechungen wird empfohlen, den Motor abzustellen.
 - Immer mit ausreichendem Sicherheitsabstand fahren.
 - Versuchen Sie, den richtigen Reifendruck zu halten.
4. - Es wird eine praktische Demonstration durch den Lehrer unter Verwendung von




	<p>effizienten Fahrtechniken erfolgen. (20 Minuten)</p> <p>5. - Zweite Fahrrunde: Jeder Teilnehmer wird unter Anwendung der neuen Techniken fahren, die während des Kurses unterrichtet worden sind. (1 Stunde und 5 Minuten)</p> <p>6. - Analyse und Meinungen. (20 Minuten)</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Es gibt zwei rechtliche Rahmenbedingungen, die dieser Maßnahme zugrunde liegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nationale Ebene: Aktionsplan 2008-2012 für die Strategie der Energieeinsparung und Energieeffizienz von Spanien (PAE4+). Im Juli 2007 genehmigte der Ministerrat den Aktionsplan für den Zeitraum 2008-2012. Er zielt auf Einsparungen von 87,9 Millionen Tonnen Öl-Äquivalent (entspricht 60% des Primärenergieverbrauchs in Spanien im Jahr 2006) ab und ermöglicht eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in die Atmosphäre von 238 Millionen Tonnen. - Regionale Ebene: Der Energie-Plan der Regierung von Aragon 2005-2012 zielt darauf ab, die Qualität der Energieversorgung, die Wettbewerbsfähigkeit und Kompatibilität mit dem Umweltschutz zu gewährleisten. Die Förderung von erneuerbaren Energien und die Verbesserung der Energieeffizienz können zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung beitragen. <p><u>Finanzrahmen:</u> Der Aktionsplan 2008-2012 für die Strategie der Energieeinsparung und Energieeffizienz von Spanien sieht 713.000 € für Circe vor, um eine Reihe von Aktivitäten durchzuführen, zu denen diese Maßnahme gehört.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>SUBSIDIZED ACTIVITIES:</p> <p><u>Agriculture and Fisheries Sector.</u></p> <p>1. Campaign promotion, training and improved techniques for efficient use of energy in agriculture through 60 training classroom courses located throughout the region.</p> <p><u>Transport Sector.</u></p> <p>1. Training courses mobility managers. 2. Courses efficient fleet management. ➔ 3-A. Courses on efficient driving of vehicles. 3-B. Efficient driving of commercial vehicles, buses and trucks.</p> <p><u>Public services.</u></p> <p>1. Energy training courses for municipal technicians that enable energy improvement of municipal facilities.</p> </div> <p><u>Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:</u> Im Zeitraum der Jahre 2011-2012 wurden ungefähr 2.400 Studenten in den Provinzen Zaragoza, Huesca und Teruel für diese Maßnahme geschult.</p>
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p> <p><u>Zu zeigende Ergebnisse (unter der Verwendung von Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Effizientes Fahren ermöglicht eine durchschnittliche Verringerung des Kraftstoffes und der CO₂ Emissionen um 15%. • Während des Fahrens mit höheren Gänge wird der Kraftstoffverbrauch beträchtlich reduziert. • Ein einziges Auto bei 4.000 Rpm (Umdrehungen pro Minute) erzeugt den gleichen Lärm wie 32 Fahrzeuge bei 2.000 Rpm.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Fahrzeug mit einer größeren Zylinderkapazität verbraucht mehr Kraftstoff. • Der Kraftstoffverbrauch steigt bedeutend mit zunehmender Geschwindigkeit. • Andere Faktoren, die den Kraftstoffverbrauch steigern: Hinzufügen von Zusatzteilen, Benutzen der Klimaanlage, Fahren mit offenem Fenster, 100 kg zusätzliches Gewicht und zu geringer Reifendruck <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedeutende Reduzierung der Schadstoffemission in Verbindung mit dem Verkehr. • Die Kurse sind sehr erfolgreich bei Fahrschulen oder privaten Unternehmen (General Motors). <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Die Kapazität eines jeden Kurses ist sehr begrenzt (3 Teilnehmer), so dass die Kurse teuer sind und es schwierig ist, viele Leute zu erreichen.</p>
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p> <p>Mit einfachen Empfehlungen ist es möglich, eine bedeutende Abnahme des Kraftstoffverbrauches und eine Reduzierung der Verunreinigung zu erreichen.</p>
8.	<p>Contact information</p> <p>Elisa Domínguez Phone: + 34 976 761 863 E-mail: infoaae4@unizar.e</p>
9.	<p>Other possible interesting information</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	“Sanfte Mobilität im Bereich Bohinj” (P9)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Der Hauptgrund für die Entwicklung dieser Maßnahme war die Frage nach der Erhaltung von Schutzgebieten und der Förderung der sanften Mobilität und des grünen Tourismus in der Region Bohinj.
3.	Objectives of the practice	<p>Das allgemeine Ziel war es, die Transport-Lösungen für die mikrotouristische Region Bohinj zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsames Ziel: Entwicklung einer natur- und menschenfreundlichen Verkehrsregelung, die eine hohe Lebensqualität für die lokale Bevölkerung ermöglicht und zur Entstehung eines nachhaltigen Tourismus beitragen wird. -Vorschlagen einer Mobilitätslösung in dem geschützten Gebiet. - Förderung der E-Mobilität im geschützten Gebiet. -Lösungen finden, die zu einer guten "Governance" der E-Mobilität in der Zukunft führen können. - "good practice"-Beispiel als Instrument zur Entwicklung von E-Mobilität und sanftem Tourismus geben.
4.	Location	Bohinj Gemeinde (zum Teil mit dem See verbunden)
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Zeitraumen:</u> Green Card ab 2000, Green Weekend ab 2010.</p> <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u> Bohinj Gästekarte:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Initiator: Tourismus Bohinj (öffentliche Einrichtung, gegründet von der Bohinj Gemeinde für die Entwicklung des Fremdenverkehrs) - private und öffentliche Akteure des Netzwerkes bezüglich von Rabatten: Busunternehmen, Museen, Restaurants, Sportzentren, "Natur-Sehenswürdigkeiten" usw.

	<p>Grünes Wochenende in Bohinj:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tourismus Bohinj und Gemeinde Bohinj <p><u>Netzbetreiber:</u> Bahngesellschaft (Slovenske železnice), Busunternehmen (Alpetour), Anbieter von Unterkünften (Hotels, Ferienwohnungen usw.), Lebensmittel-Anbieter</p> <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Praxis:</u> Bohinj Gästekarte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% Ermäßigung für Elektro-Fahrradverleih - 10% Ermäßigung auf Busfahrten durch Oberkrain und auch nach Ljubljana (Alpetour Bus Unternehmen. - bis zu 50% Rabatt auf Bootsfahrten - bis zu 20% Rabatt auf Fahrradverleih - Ermäßigungen für Eintritte zum Besuch von Natur- und Kulturattraktionen, sportlichen Aktivitäten, Essen und Getränke, Seilbahnen usw. um Oberkrain und Ljubljana - Kostenlose Parkplätze und reservierte Parkplätze <p>Grünes Wochenende in Bohinj</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Wochenende in Bohinj im Frühjahr (Samstag und Sonntag) - Kostenlose Unterkunft, Verpflegung und Busfahrten um Bohinj, unter 2 Bedingungen: - Sie kommen in Bohinj mit dem Zug an (50% Rabatt auf ein Bahnticket - von Ljubljana oder Nova Gorica) - Sie beteiligen sich an einer kurzen "Säuberungsaktion" in dem Gebiet <p><u>Rechtliche Grundlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind keine Rechtsvorschriften für Events vorhanden. <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt von der lokalen Tourismusorganisation, welche wiederum von der Gemeinde und Unternehmen gefördert wird
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p>
	<p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Umfang der Nutzer: - Bohinj Gästekarte: ca. 2530/Jahr (Saison): 955 Familien + 1575 Einzelpersonen - Grünes Wochenende: ca. 110 Gäste (pro Wochenende) <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gezieltes Programm mit guten Ergebnissen. - Low Cost-Initiative, wachsende Zahl von Nutzern und Anbietern im Netz. - Entwicklung neuer E-Mobilitätslösungen, z.B. Wild Flower Festival. - Umweltauswirkungen: * Höheres Bewusstsein für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und der grünen umweltfreundlichen Mobilität. *Umweltschutz (Reduzierung der Treibhausgasemissionen, Lärmreduzierung) und nachhaltige Nutzung des Naturschutzgebietes. - Gesellschaftlich-wirtschaftliche Auswirkungen:

	<ul style="list-style-type: none"> - Anerkennung von Bohinj als nachhaltiges Tourismusgebiet. - Erhöhung der Zahl der Touristen um 13% von 2010 bis 2011. - Ausbau des stationären Tourismus. - Bessere wirtschaftliche Bedingungen für Dienstleistungs- Anbieter in der Umgebung – ländliche Entwicklung. - Erschwingliche Wochenendausflüge aufgrund von Rabatteinsparungen. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Programm erfordert eine gute Zusammenarbeit, Koordinierung und einen aktiven Einsatz aller Beteiligten. Es hängt von den lokalen Experten ab, wie sich Bohinj weiter entwickelt.
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p> <p>Es ist ein effizientes Programm, welches gute Ergebnisse auch mit niedrigem Kostenaufwand erzielt. Die Zahl der Mitglieder im Netzwerk ist steigend.</p>
8.	<p>Contact information</p> <p>Local tourist board Bohinj Triglavska cesta 30, Bohinjska Bistrica Contact person: Klemen Langus www.bohinj.si</p>
9.	<p>Other possible interesting information</p> <p>Homepage der Gemeinde und des lokalen Tourismusrates www.bohinj.si</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Evo Mobile: Nachhaltige Elektromobilität in einem universitären Pilotgebiet (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Vorschlag eines Modells nachhaltiger E-Mobilität für die Nutzergemeinde der Universität Valencia. Untersuchung der Möglichkeiten, dass das E-Fahrzeug als eine neue Geschäftsform angeboten wird. Potential der Übertragung auf bestimmte Gebiete gleicher Größe.
3.	Objectives of the good practice	Förderung der Nutzung von E-Fahrzeugen als nachhaltiges Verkehrsmittel an der Universität Valencia (ca. 70.000 Nutzer über drei Campus: Blasco Ibañez, Tarongers und Burjassot-Paterna).
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Valencia Province. Stadt Valencia. - Bevölkerung: 797.028 Einwohner - Fläche: 135 km² - Einwohnerdichte: 5.919,26 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die universitäre Gemeinschaft hat eine große Zahl von Studenten, etwa 70.000. Durch die Streuung der Universitäten und die Entfernung zum Stadtzentrum erzeugt dies ein großes Verkehrsaufkommen, das viele Staus und eine große Umweltverschmutzung durch den hohen Einsatz von privaten Fahrzeugen verursacht. Ein weiteres Problem ist das geringe Angebot an Parkplätzen innerhalb der Universität.</p> <p><u>Zeitrahmen:</u> Das Projekt beginnt im Januar 2012 mit folgenden Umsetzungsphasen:</p>

FASE / mes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 - Planificación estrategia											
2 - Promoción usuarios											
3 - Acuerdos con automoción											
4 - Red puntos de recarga											
5 - Ejecución											
6 - Análisis / Modelización											
7 - Difusión resultados											

Im Jahr 2013 wird das Programm mit der Einbeziehung der E-Mobilität an der Universität Valencia fortgesetzt.

Einbezogene Stellen:



Entwicklung:

Diese Initiative umfasst eine Reihe von Maßnahmen, um neue Formen des nachhaltigen Verkehrs zwischen den Zweigstellen der Universität von Valencia zu fördern.

Es ist beabsichtigt, auf der einen Seite die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren an den verschiedenen Standorten der Universität Valencia zu verringern und auf der anderen Seite, mögliche Modelle für eine nachhaltige Elektromobilität zu erkunden.

Das Projekt umfasst die Errichtung eines Netzes von Ladestationen für Elektrofahrzeuge an drei Standorten der Universität (Blasco Ibañez, Tarongers und BurjassotPaterna).

Das Projekt zielt darauf ab, der universitären Gemeinschaft eine Reihe von Testfahrzeugen (Auto, Motorrad und Fahrrad) für folgende Zwecke zur Verfügung zu stellen:

- Bewertung der Rentabilität dieser Verkehrsart.
- Testen der Funktionalität von verschiedenen Elektrofahrzeugen und den Technologien, die mit den Ladestationen verbunden sind.
- Beurteilung der sozialen Auswirkungen, die eine solche Maßnahme erzeugen kann.
- Dient als Piloterfahrung

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Das Projekt ist Bestandteil des strategischen Planes der Universität "Sustainable Campus" (<http://www.uv.es/campus-sostenible>), und es wurde von der AVEN (Valencia Energy Agency) kofinanziert.

In Bezug auf die Installation von Ladestationen waren keine besonderen Genehmigungen erforderlich, da die Stationen in den Bereichen der Universität installiert wurden.

Finanzrahmen:

Darüber hinaus haben die beteiligten Unternehmen bei der Bereitstellung von Elektrofahrzeugen zusammen gearbeitet und bei der Umfrage-Plattform und den Online-Reservierungen unterstützend geholfen.

	<p><u>Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:</u> Es gibt viele Universitätsstudenten, die Elektrofahrzeuge nutzen. Größere Akzeptanz besteht seitens der Universitätsgemeinde.</p>	
6.	<p>Evaluation</p> <p><u>Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u> Die erwarteten Ergebnisse dieses Projektes sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Förderung des Verkehrs frei von Verunreinigungen in der universitären Gemeinschaft. - Die Schaffung einer grundlegenden Infrastruktur in Form eines Netzwerkes von Ladestationen innerhalb des Univeritätsgeländes. - Das Erlangen neuer Kenntnisse für die Verwaltung von neuen Infrastrukturen. - Die Erhebung der Daten für die Durchführung von Sensibilisierungskampagnen. Verbreitung der Ergebnisse des Pilot-Projektes. - Die allmähliche Ersetzung der in der Stadt derzeitigen eingesetzten Verkehrsmittel. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u> Der Einsatz von Elektrofahrzeugen breitet sich aus. Diese Fahrzeuge sollen bei allen universitären Dienstleistungen, wie der Reinigung und dem Sicherheitsdienst eingeführt werden.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Es ist notwendig, hohe Anfangsinvestitionen zu tätigen, da diese Technologie teuer ist.</p>	
7.	Lessons learnt from the practice	Es ist möglich, einen nachhaltigen und effizienten Verkehr innerhalb der Universitätsgemeinde zu haben. Aufgrund der großen Zahl an Studenten wird diese Art von Transport eine beträchtliche Reduzierung der Verschmutzung erzeugen.
8.	Contact information	Project EVOMOBILE Phone: + 34 963 54 39 95 E-mail: evomobile@uv.es
9.	Other possible interesting information	

5

Good Practices in: „Dem sozialen gewidmete Mobilitätsaktivitäten“

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0.	Photograph	 <p>PROSAME FEAFES - Burgos Asociación Pro Salud Mental de Burgos</p> <p>AFAMER</p> <p>ASAMIMER FEAPS Castilla y León</p>
1.	Title of the Practice	Gemeinsam genutzter Transport für Menschen mit Behinderungen im ländlichen Burgos; verschiedene Organisationen teilen ihre Ressourcen. (P2)
2.	Exact topic addressed by the Good Practice	Geteilter Sozialtransport, entstanden auf Initiative von verschiedenen Vereinigungen in der Region Burgos von Merindades, die mit behinderten Menschen arbeiten.
3.	Objectives:	<ul style="list-style-type: none"> - den Zugang zu den Diensten für alle behinderten Menschen zu garantieren, d.h. zu den Orten, wo sich Pflegeeinrichtungen und / oder Schulungszentren befinden - Förderung der Nutzung der sozialen Ressourcen des Gebietes - Förderung der gegenseitigen Unterstützung zwischen den verschiedenen sozialen Einrichtungen. - Vermeiden von "Aussteigern" aus Tagesstätten und Aktivitäten
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Landkreis oder Gemeinde: - Region Merindades (Provinz Burgos) 
5.	Detailed description of the experience:	

Ausgangspunkt:

Im Oktober 2010 hat AFAMAR (Vereinigung für Familien mit Menschen mit Alzheimer Merindades) ASAMIMER (Verband zur Unterstützung von Menschen mit geistiger Behinderung Merindades) gebeten, einen Nutzer von Villasana de Mena nach Villarcayo zu befördern, unter Ausnutzung der Tatsache, dass ihre Strecke durch Mena geht. Es war der Beginn einer Zusammenarbeit, die sich allmählich ausweiten wird.

Zeitraumen:

Die erste Zusammenarbeit fand im Oktober 2010 statt, und diese Zusammenarbeit wurde zwischen AFAMER und ASAMIMER fortan normalisiert; ein dritter Verband, PROSAME Merindades (Pro-Mental Health Association of Burgos) trat dieser Zusammenarbeit im August 2012 bei.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

AFAMER (Vereinigung für Familien mit Menschen mit Alzheimer Merindades).
 ASAMIMER (Verband zur Unterstützung von Menschen mit geistiger Behinderung Merindades)
 PROSAME Merindades (Pro Mental Health Association of Burgos)

Entwicklung:

Es gibt verschiedene Gründe, warum dieser Prozess der gegenseitigen Unterstützung zwischen den verschiedenen sozialen Einrichtungen in ländlichen Raum begonnen hat: durch Zusammenarbeit ist es möglich, die Transportkosten für die Endverbraucher zu senken, es gibt Vereine, die ihre eigenen Fahrzeuge haben, während es andere Vereine gibt, die nicht über diese Ressourcen verfügen, somit sind mehrere Optionen offen, um ihre Verwendungen zu bündeln, etc.

Die verschiedenen Verbände des Merindades Gebietes - in der Provinz Burgos - haben eine Vereinbarung über Fahrpläne, Höhe und Bedingungen des Dienstes erzielt, so dass die tatsächlichen Nutzer von jedem Verein die Transportmittels nutzen können, die sich im Besitz von den anderen Verbänden befinden.

Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit auch erweitert, so dass die Nutzer die Fahrzeuge nutzen können, um Zugang zu anderen Gemeinschaftsressourcen, wie Schwimmbädern oder den Besuch von anderen geplanten Freizeitaktivitäten erlangen können.

Die Routen sind auf die Bedürfnisse der Menschen angepasst, die von den Leistungen profitieren und / oder Unterstützung empfangen.


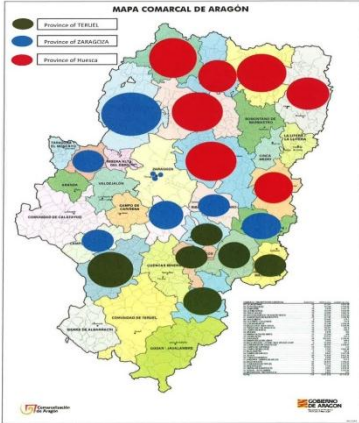
Es gibt derzeit 7 Routen, von denen 5 jeden Tag sowohl Hin- als auch Rückfahrt anbieten. Die übrigen Routen bedienen die Fahrten am Montagmorgen sowie Freitagnachmittag.



Finanzrahmen:

Es gibt einen festen Betrag pro Kilometer. Sobald die Route einmal festgelegt wurde,

	<p>wird die Berechnung vorgenommen und am Ende des Monats stellt der Verein, der die Beförderung durchführt, eine Rechnung an den Verein aus, der davon profitiert hat.</p> <p><u>Grad der Nutzung durch Nutzer:</u> Abgesehen von sporadischen Nutzern gibt es derzeit ständige Nutzer, die von dieser Zusammenarbeit profitieren.</p>
6.	<p>Evaluation</p> <p><u>Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u> Es sind derzeit 7 Strecken in Betrieb, die offen sind für eine weitere mögliche Zusammenarbeit. Es gibt Benutzer aus allen Verbänden, welche Nutznießer der Verkehrsmöglichkeiten sind. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen wurde erweitert, um Zugang zu anderen Ressourcen zu erhalten, die nicht strikt den Ressourcen der Vereine im Gesundheitswesen zugeordnet werden können. Es werden auch Fahrten zu anderen Freizeitaktivitäten abgedeckt, z. B. Fahrten zum Schwimmbad.</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u> Wir glauben, dass der wichtigste Erfolgsfaktor die Zusammenarbeit ist. Diese Verfügbarkeit zum Kooperieren ist es, die es ermöglicht, dass die verschiedenen Benutzer weiterhin die Tagesstätten -trotz der verkehrsbedingten Nachteile- besuchen können.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Möglicherweise liegt der einzige Nachteil in den verschiedenen Bürozeiten der drei beteiligten Einrichtungen. Das ist jedoch eine geringe Schwierigkeit, welche im täglichen Tagesgeschäft gelöst werden kann.</p>
7.	<p>Lessons learned from the experience</p> <p>Wir haben bei den einbezogenen Vereinigungen gelernt, dass Vorteil aus den Verkehrsressourcen zu ziehen, bedeutet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterter Wirtschaftlicherer Verkehr. • Erweiterter Ökologischerer Verkehr. • Erweiterter Sozialerer Verkehr.
8.	<p>Contact information</p> <p>prosamemerindades@gmail.com</p>
9.	<p>Other information of interest</p> <p>Die Good Practice wird als eine Erfahrung weitergeführt, die mit den Partnern des europäischen Projektes MOVE ON GREEN zu teilen ist.</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph Move on Green	
1.	Title of the practice	Sozialer Dienst eines angepassten Transportes für Menschen mit Behinderungen in der ländlichen Region Aragon. (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Dieser Service zielt auf behinderte Menschen für deren Transport und ihre Begleitung in den ländlichen Gebieten von Aragon ab.
3.	Objectives of the practice	Transfer von Personen mit körperlichen und geistigen Behinderungen in Situationen der Abhängigkeit und bei Gefahr der sozialen Exklusion. Diese Menschen leben in ländlichen Gebieten der Provinz. Und sie müssen reisen, um zu verschiedenen sozialen Einrichtungen zu gelangen: Pflegeheim, Tageszentren, Podologe, Altenheim, grundlegende soziale Dienste und andere Einrichtungen.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Region Aragon, diese wird in 20 Bezirke eingerichtet. <ul style="list-style-type: none"> • 7 Landkreise der Provinz Huesca - La Jacetania, La Ribagorza, Sobrarbe, Hoya de Huesca, Los Monegros, Alto Gállego y Bajo Cinca. • 7 Landkreise der Provinz und 3 des Commonwealth - Cinco Villas, Tarazona y El Moncayo, Campo de Borja, Campo de Daroca, Ribera Baja del Ebro, Bajo Aragón Caspe y Campo Belchite más las siguientes mancomunidades- Mancomunidad Ribera Bajo Huerva, Mancomunidad Bajo Gállego, Mancomunidad Ribera Izquierda del Ebro. • 6 Landkreise der Provinz Teruel - Bajo Martín, Jiloca, Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Aragón, Maestrazgo und Matarraña. 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Das ISEAL Programm besteht seit 2000, obwohl das Ziel dieses Programms nicht das gleiche wie ursprünglich ist.</p>

Das ISEAL Programm begann im Jahr 2000 im Rahmen der europäischen Unterstützung für die Entwicklung und Beschäftigung (Human Resource Plan of Aragon. Ziel 3. Europäischer Sozialfonds ESF). Dieser Plan zielt darauf ab, das Potenzial zur Schaffung von Arbeitsplätzen auf lokaler Ebene und in der Sozialwirtschaft in den ländlichen Gebieten der Region Aragon zu nutzen.

Im Jahr 2007 wurden die Leistungen, die solche Mittel abdecken, geändert. Diese Mittel wurden für den Transport von abhängigen Personen (Senioren - körperlich und geistig behindert und sozial ausgegrenzte Menschen) in den ländlichen Gebieten genutzt. Diese Bevölkerungsgruppen haben Schwierigkeiten beim Zugang zu sozialen Diensten, obwohl mehrere private Unternehmen ihre eigenen Transportleistungen hatten.

Bis 2007 gab es keine Erfahrungen mit dieser Art von Transport. Das Aragon Institute of Social Services und die örtlichen Behörden identifizierten diese Bedürfnisse der Bevölkerung. Zuvor hatten einige Bezirke begonnen, eine Aktion durchzuführen, um das Problem zu lösen.

Zeitraumen:

Das ISEAL Projekt wird voraussichtlich bis zum Jahr 2014 fortgeführt.

Das Szenario begann im vorigen ESF-Programm (2007 - 2008), und es wird bis zum Jahr 2013 fortgesetzt und kann bis 2014 verlängert werden. Beginnend im Jahr 2014 wird die Fortsetzung des Plans davon abhängig sein, welche finanziellen Mittel bereitstehen und wie der Grad der Kofinanzierung von den verschiedenen beteiligten Stellen sich gestaltet.

In der ersten Einberufung wurden Verträge mit allen lokalen Beteiligten formalisiert. In den folgenden Jahren blieb der vorhandene Service bestehen.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Förderer: Aragon Institute of Social Services / Service of European Funds.

Antragsteller: Regionale Stellen / Lokale Stellen

Die Umsetzung erfolgt durch die lokalen Behörden, die Mittel werden an die lokalen Behörden übergeben, und sie werden für soziale Dienste verwendet.


Entwicklung:

- Das ISEAL-Programm wurde vom Aragon Institute of Social Services für alle interessierten Kreise und lokalen Einheiten angeboten.
- Die Stellen, an die das Projekt vergeben wurden, sind für das Selbstmanagement des Programms verantwortlich.
- Jede Kommune ist der Koordinator des angepassten Verkehrsdienstes. Ein Sozialarbeiter ist die fachliche Referenz, unterstützt von einer Verwaltung, die für die wirtschaftlichen und organisatorischen Fragen verantwortlich ist.
- Der Sozialarbeiter bestimmt und schreibt den Dienst vor. Ein Benutzer kann den Dienst nicht frei nutzen, aber er kann es beantragen.
- Abhängig von der Zahl der Begünstigten und der Anzahl der Ressourcen, die koordiniert werden können, werden die Routen erstellt. Der Entwurf der Strecken erfolgt auf Anfrage, jeder Bereich ist anders, mit unterschiedlichen Anforderungen.

Vom Aragon Institute of Social Services wurden keine Richtlinien festgelegt, um den Service durchzuführen, die einzige Voraussetzung ist, dass Transporte nur in solchen Orten durchgeführt werden können, die Zentren der sozialen Dienste sind.

	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Entwicklung der Aktivität ist es notwendig, einen Sozialarbeiter, einen Verwaltungsangestellten, ein oder zwei Fahrer und einen begleitenden Projektbetreuer zu haben. Das Aragon Institute of Social Services hat keine Beschränkungen für die Einstellung festgesetzt. Dieses Programm hat 68 neue Arbeitsplätze in den Regionen geschaffen. Die eingesetzten Fahrzeuge sind Vans. Sie haben 10-12 Sitzplätze und wurden durch Leasing erworben. • Jedes Jahr wird ein Treffen durchgeführt, das von IASS gesponsert wird. Alle Sozialarbeiter im Programm ISEAL treffen sich, um Erfahrungen, Probleme und Lösungen auszutauschen. <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> In den Jahren 2000-2006 hat das Human Resource Plan of Aragon (Ziel 3) Aktionen im Bereich HR vermerkt. Das ISEAL Programm bietet eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Human Resources als Teil des Ziel-3.</p> <p>Das Ministerium für Gesundheit, Verbrauch und Human Services der Regierung von Aragon ist für die Koordinierung, Überwachung und Durchführung von einigen der Programme und Projekte verantwortlich, die aus EU-Mitteln finanziert werden, insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen 8.1.1.</p> <p>Diese besondere Aktion (angepasster Transport-Service) wird im folgenden Kontext des Gemeinschaftsprogrammes aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basis: 8. Förderung und Unterstützung für Initiativen zur lokalen Entwicklung. • Maßnahme: 8.1. Unterstützung lokaler Initiativen, die zur Schaffung von Arbeitsplätzen beitragen. • Maßnahme 8.1.1. Pilotprojekte der örtlichen Beschäftigungsinitiativen. <p>Innerhalb des ISEAL Programmes wurden Kooperationsvereinbarungen zwischen dem Ministerium für Gesundheit, Verbrauch und Human Services der Regierung von Aragon und der Regionen geschlossen. Diese Abkommen legen die finanzielle Beteiligung der einzelnen Parteien zur Umsetzung des Programms fest.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Subventionen, verbunden mit Landkreisen bzw Regionen. Die jährlichen Zuschüsse werden von IASS festgelegt, diese Zuschüsse finanzieren bis zu maximal 80% eines jeden Projekts (Fahrzeug-Wartung, Verträge für die benötigte Belegschaft, Benzinkosten, Medien, etc.).</p> <p>Diese Maßnahme wird finanziell von IASS und den Landkreisen unterhalten, mit Unterstützung vom Europäischen Sozialfonds. Der Dienst hätte zu 100% finanziert werden können, aber die IASS hat festgelegt, dass es besser ist, die Kosten mit den Regionen zu teilen. Dies mit der Vorausschau, dass in der Zukunft möglicherweise die Subventionen wegfallen und schon jetzt an Kompromisse und Nachhaltigkeit gedacht werden soll. Im Allgemeinen tragen die lokalen Behörden oft mehr als 20% zur Finanzierung bei.</p> <p><u>Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:</u> Über 600 Personen / Jahr nutzen den Service regelmäßig. Zwischen 25 und 30 Personen pro Region.</p>
6.	Evaluation
	<u>Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u>

	<ul style="list-style-type: none"> • Von den 33 Landkreisen von Aragon wurde der Transport-Service in 20 von ihnen umgesetzt. • Insgesamt 68 neue Arbeitsplätze wurden in diesen Landkreisen seit 2008 geschaffen. • 600 Menschen mit Gehbehinderung nutzen den Service jährlich, etwa 25 bis 30 Personen pro Landkreis. <p><u>Mögliche Faktoren des Erfolgs:</u></p> <p>Nach der Unterzeichnung der Vereinbarung haben das Ministerium für Gesundheit, Verbrauch und Human Services der Regierung von Aragon und der Landkreis eine Gemischte Kommission gebildet, um das Programm zu überwachen. Diese Kommission ist für die Überwachung der Vereinbarung verantwortlich, die den Grad der Entwicklung und Umsetzung der Verpflichtungen und die Ziele für die ordnungsgemäße Durchführung des Programms untersucht.</p> <p>Das Projekt ist auf einen bestimmten Bereich mit der Bevölkerung und den Bedürfnissen des Gebiets abgestimmt.</p> <p>Soziale Dienstleistungen sind der Schlüssel für den Erfolg des Projekts. Sie waren diejenigen, die zuerst die Notwendigkeit dieses Dienstes erkannt haben, und sie sind diejenigen, die den Dienst vorgeben. Die Dienstleistung wird von Anwendern und deren Familien hoch geschätzt.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <p>Die wirtschaftlichen Begründungen dafür, welche Kosten förderfähig sind und welche nicht. Die Umsetzung des Programms selbst. Die Schwierigkeit der Finanzierung des Projektes nach 2014.</p>
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p> <p>Bedeutung der Einbeziehung der lokalen Behörden in die Initiativen, die von der Regionalen Regierung gefördert werden. Hohes Niveau der Verpflichtung von verschiedenen Verwaltungen.</p>
8.	<p>Contact information</p> <p>Laura VELASCO Aragon Institute of Social Services Area Director of Social Services Phone: + 34 976 714.160 E-mail: lvelasco@aragon.es</p>
9.	<p>Other possible interesting information</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 <p>http://www.kamond.hu/page.php?37</p>
1.	Title of the practice	Dorfhausemeisterdienst (P7)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Direkte persönliche Dienstleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilnahme am Catering. - Beitrag zur Bereitstellung der häuslichen Pflege. - Die Teilnahme in der Gemeinde und an sozialen Informationsdiensten - Beitrag zum Zugang zu anderen grundlegenden Diensten. - Die Förderung des Zugangs zur Gesundheitsversorgung. - Beförderung von Kindern, Vorschulkindern, Schülern und Jugendlichen. <p>Direkte, persönliche Dienstleistungen innerhalb der zusätzlichen Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hilfe bei der Organisation von Gemeinschafts-, Kultur-, Sport- und Freizeitveranstaltungen. - Hilfe bei den persönlichen behördlichen Angelegenheiten, Wohnungsnachfragen. - Unterstützung bei der Gewährleistung anderer Dienstleistungen im Wohngebiet. <p>Indirekte Dienstleistungen in den kommunalen Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensmittellieferung - Logistik - Übertragung von Informationen vom Rat an die Bevölkerung <p>Sonstige Dienstleistungen</p>
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhen der Chancengleichheit der Betriebe und kleinen Ansiedlungen mit Mangel an Dienstleistungen. - Ausbau der Service-Funktionen. <p>Erreichen einer besseren Lebensqualität.</p>
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land (Ungarn)
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> - Es resultiert aus den Problemen der kleinen und getrennten Dörfer, die ihre sozialen Grundbedürfnisse nicht selbst lösen können. - Seit 1993. - Gemeinden, Regierung - Wir können den Prozess nicht bestimmen, weil eine Gemeinde mit einer Verordnung darüber entscheidet. - Bevölkerung weniger als 600, Regulierung, Lizenz wird benötigt.

		- Normativ. - Keine Daten, und sehr schwer zu bestimmen, weil sie von den Senioren, Schülern und jedem Einwohner gelegentlich verwendet werden.
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Ungefähr 1300 Dörfer • Der gut organisierte Service und die Person als Fahrer. • Zu viele Aufgaben und Anforderungen, es fehlen finanzielle Mittel • Ressourcen und Regierungsunterstützung.
7.	Lessons learnt from the practice	Es wäre großartig, wenn der Service als Lieferant für die Einzelhändler betrieben wird. Die Regierung sollte diese Initiativen mehr unterstützen.
8.	Contact information	Erélyi Valéria, László Bikádi – mayor, 06/88/459-150 solyert@gmail.com
9.	Other possible interesting information	nein

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<i>Dorfbus (P10)</i>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Der Hauptgrund für die Entwicklung dieses Praxisbeispiels war der nicht ausreichende und unbefriedigende öffentliche Verkehrsservice für die Bevölkerung der Region, da sie nahezu keinen Zugang zu Schulen, zum Gesundheitssystem, der öffentlichen Verwaltung und Einkaufsmöglichkeiten hatte.
3.	Objectives of the practice	<p>Das allgemeine Ziel des landesweiten "Dorfbus-Programms" bestand in der Verbesserung der Verkehrslösungen für die Mikroregionen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Mobilität der ländlichen Bevölkerung ohne Fahrzeug. • Verbesserung der Gleichberechtigung von benachteiligten Mikroansiedlungen. • Verbesserung der Lebensqualität. • Erleichterung des Zugangs zu öffentlichen Dienstleistungen. • Erleichterung des Zugangs zu grundlegenden sozialen Dienstleistungen.
4.	Location	Ungarn – Landkreis Vas – Bezirk Vasvár - Gemeinde Gersekarát.
5.	Detailed description of the practice	
	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Das allgemeine Ziel des landesweiten "Dorfbus"- Programmes war es, die Transport-Lösungen für Mikroregionen zu verbessern.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> Die Ausschreibung für den `Dorfbus'-Antrag wurde im Rahmen des New Hungary Rural Development Program 2007-2013 für die Entwicklung zur Verbesserung der Verkehrslösung für Mikroregionen ins Leben gerufen.</p> <p>Das New Hungary Rural Development Program 2007-2013 (UJ Magyarország Vidékfejlesztési Program - ÜMVP) ist das nationale Programm für ländliche Entwicklung für</p>	

den Zeitraum 2007-2013. Bewerbungsfrist war zwischen dem 14.01.2008 und 26.11.2008.

Gemäß der Entscheidung Ende 2008 wurden 1086 Anträge im ganzen Land genehmigt (Gesamtsumme der Zuschüsse: 8,5 Milliarden HUF - ca. € 28,3 Mio.). Im Landkreis Vas wurde der Antrag von 63 Siedlungen genehmigt. Die Gemeinde Gersekarát hat zwei Busse im Jahr 2009 gekauft, sie sind als "Dorfbusse" in Betrieb.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Gemeinde Gersekarát

Prozess und genauer Inhalt der Praxis:

Der "Dorfbus" wird im Rahmen des "Dorf Hausmeisterdienstes" betrieben.

Dorfhausmeisterdienst:

- In Siedlungen mit unter 600 Einwohnern und ohne öffentliche Dienstleistungen.
- Kann von der Gemeinde oder durch eine zivile Organisation durchgeführt werden.
- Die Aufgaben werden von der Gemeinde festgelegt.
- Basierend auf der Tätigkeit einer Vollzeitkraft als Beamter und ein Fahrzeug.
- Die Lizenz für den "Dorfhausmeister" wird vom Notar der zuständigen Gemeindeverwaltung ausgestellt.

Die konkreten Aufgaben des Dorfhausmeisters sind:

- Transport älterer Menschen zum Arzt, zur medizinischen Versorgung, zum medizinischen Check, etc.
- Einsammeln von Medikamentennachfragen in der Siedlung, Bereitstellung der Medizin von der Stadt ins Dorf, Verteilung der Medizin.
- Lieferung von gekochten Mahlzeiten an die älteren Menschen.
- Einkaufen von Verbrauchsgütern für die ältere Bevölkerung, Transport von Haushaltsgeräten der lokalen Bevölkerung in die Stadt zwecks Reparatur, Transport von Kleinmöbeln oder Tierfutter.
- Transport der Anwohner zum regionalen Zentrum für Verwaltung.
- Einkauf für die Gemeinde.
- Gelegentliche Beförderung von Kindergartenkindern und Schülern zu Ausflügen, Schulwettbewerben.
- Bereitstellung von Informationen zwischen der Gemeinde und der lokalen Bevölkerung.
- Transport der lokalen kulturellen Vereinigungen (z.B. Volkstanzgruppen) zu Aufführungen.
- Transport der lokalen Sportteams zu Sportveranstaltungen.
- Wartung vom Fußballplatz und anderen öffentlichen Plätzen.

Täglicher Service des Busses: er sammelt Kindergartenkinder und Schüler aus 3 Dörfern (Gersekarát, Andrásfa, Telekes) ein und bringt sie zum Kindergarten und zur Schule.

Jede 1.-2. Woche: Transport von Patienten zur Gesundheitsversorgung: nicht einzeln, sondern in einer Gruppe in der Nähe größerer Siedlungen (Körmend, Szombathely).

Dennoch, wenn jemand eine einmalige besondere Behandlung benötigt, ist ein individueller Transport möglich.

Gelegentlich:

- Für besondere Anlässe bringt der Bus die Einheimischen in benachbarte Siedlungen, z.B. einmal im Monat zur Csehimindszent Siedlung.
- Einheimische (ältere und bedürftige Personen) werden zu lokalen Veranstaltungen gefahren, z.B. zum „Seniorentag“
- Jährlicher Schulausflug oder der Transport zu Kindergarten- oder Schulveranstaltungen.
- Ausflüge, Transport zu Gemeinde- oder kulturellen Veranstaltungen für alle Altersgruppen der lokalen Bevölkerung.
- Der Bus bringt die lokalen Arbeitslosen kostenlos zu Schulungen, Informationsforen.
- Der Bus kann auch durch Externe zum Marktpreis gemietet werden, auch für Auslandsreisen.

Schüler, Kindergartenkinder, Ältere und behinderte Menschen nutzen den "Dorfbus" kostenlos.

Lokale zivile Organisationen können den "Dorfbus" kostenlos für eine Strecke von insgesamt 150 km pro Jahr verwenden.

Für die Anmietung durch Externe:

22-Sitzer-IVECO-* 180 Ft / km (ca. 0,6 € / km)

9-Sitzer-FORD-* 110 Ft / km (ca. 0,36 € / km)

Rechtlicher Rahmen:

Vorschrift Nr. 9/2008 (I. 24.) des Ministers für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung → zur ELER Unterstützung bezüglich der grundlegenden Dienstleistungen für die ländliche Wirtschaft und Bevölkerung für die Verbesserung der mikroregionalen Verkehrslösungen

Abschnitt 4 der Vorschrift: 'Die maximale Höhe des Zuschusses entspricht 40.000 €.' Der Nettopreis des Fahrzeuges wurde durch den Zuschuss abgedeckt, die Mehrwertsteuer (20%) musste als Eigenanteil von dem Antragsteller bezahlt werden. Die Busse können durch Externe gemietet werden. Das deckt einen Teil der Wartungskosten ab.

Finanzrahmen:

1. Preis IVECO 22-Sitzer-Bus: 10.970.000 HUF (ca. 36,566 €) + 2.742.500 HUF

Mehrwertsteuer (ca. 9142 €) = 13.712.500 HUF (ca. 45,708 €)

2. Preis FORD Transit 9-Sitzer-Bus: 1.700.000 HUF (ca. € 5,666)

Gesamtsumme: 15.412.500 HUF (ca. € 51,375)

Zuschuss erhielt die Gemeinde Gersekarát: 8.847.000 HUF (ca. 29,490 €)



Der Rest des Kaufpreises wurde von der Gemeinde bezahlt.

Regelmäßige Kosten:




- Gehalt des Busfahrers (Dorfhausmeister)
- Spritkosten
- Wartungskosten

Die Servicekosten des "Dorfbus"-Services können durch den "normativen staatlichen Beitrag" abgedeckt werden, der für Schüler erhalten wird, die aus den benachbarten

	<p>Siedlungen zur Schule transportiert werden. Eine weitere finanzielle Ressource ist die Busvermietung an Externe.</p> <p><u>Nutzungsgrad (%): Benutzer / Gesamtbevölkerung (wenn möglich)</u> Gesamtzahl der Einwohner: 730. Der Anteil der Benutzer pro Tag des "Dorfbusses": 10%</p>	
6.	Evaluation	
	<p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u> Anzahl der Einwohner der Siedlung Gersekarát: 730. Der Anteil der Benutzer pro Tag des "Dorfbusses": 10% der Gesamtbevölkerung Mögliche Nutzer: Gesamtbevölkerung von Gersekarát und die Bewohner der benachbarten Siedlungen. 109 Kinder besuchen die Schule von Gersekarát, davon fahren 47 Kinder täglich mit dem "Dorfbus". (43% aller Schulkinder) 4 Kindergartenkinder fahren jeden Tag mit dem "Dorfbus"</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u> - Gezieltes Programm auf nationaler Ebene. - Engagierte, aktive Gemeinde. - Gut funktionierender 'Dorf-Hausmeister-Service'- in der Siedlung.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Im Falle einer schwerwiegenden Störung des Busses würde die Kostendeckung der Reparatur schwierig sein. Das gleiche gilt für einen eventuellen Austausch des Busses (wegen Abschreibungen). Leider ist keine Fortsetzung des Programms vorgesehen. Daher ist die Nachhaltigkeit die größte Herausforderung für dieses Programm.</p>	
7.	Lessons learnt from the practice	<p>Es ist schwierig, alternative Verkehrslösungen für ländliche Gebiete ohne die Unterstützung nationaler oder EU-Mittel bereitzustellen. Jedoch können gut ausgerichtete Programme dazu beitragen, Verkehrslösungen in ländlichen Gebieten zu verbessern. In Ungarn arbeitet der „Dorfhausmeisterservice“ seit vielen Jahren mit Erfolg. Er kann den nachhaltigen Rahmen für das Betreiben des „Dorfbusses“ zusammen mit EU/ nationalen Mitteln anbieten.</p>
8.	Contact information	<p>Ms. Gabriella Szöllösy, Notary of the municipality Address: 9813 Gersekarát, Béke u. 12. Tel.: +36-94/574-019</p>
9.	Other possible interesting information	<p>Homepage der Gemeinde Gersekarát http://gersekarat.hu/kozigazgatas/onkormanyzat/szolgalatasok</p>


NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	"Dorfreisebus" (P8)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Vorwiegend sehr junge oder ältere Menschen ohne Auto haben nur eingeschränkten Zugang zur Mobilität. Mit für öffentliche Verkehrsmittel werden immer mehr gekürzt, so sind neue Lösungen notwendig, um die Mobilität dieser Menschen zu verbessern, da Purbach einerseits über Wohngebiete weit entfernt vom Zentrum verfügt und andererseits über Supermärkte, die sich am Rande des Dorfes befinden.
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Mobilität der Menschen ohne Fahrzeug, damit diese am sozialen Leben der Gemeinde teilnehmen und ihre Bedürfnisse abdecken können (Nahrungsmittel, medizinische Versorgung, gesellschaftliches Leben...). • Nachhaltigkeitsgedanke. • Service für Touristen.
4.	Location	Dorf
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Beginn als Teil des Projektes "Nachhaltiger Verkehr und Tourismus in sensiblen Gebieten - Lake Neusiedl Region Fertő-Tó" 2006.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> Montag bis Freitag 05:30 -19:30 Sonnabend 05:30 – 13:00</p> <p><u>Einbezogene Stellen / Umsetzung:</u> Die Gemeinde Die Regionalregierung des Burgenlandes Österreichische Bundeswirtschaftskammer</p> <p><u>Prozess und detaillierter Inhalt des Praxisbeispiels:</u> Der Busservice arbeitet innerhalb des Dorfes ohne festgelegten Zeitplan oder Bushaltestellen. Einzeltickets: 1,50 € (Tagesticket 3,00 €) Jahresticket: 150,00 € 4 Busfahrer (Angestellte auf 20 h-Basis der Gemeinde) teilen sich den Betrieb des Services</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p>



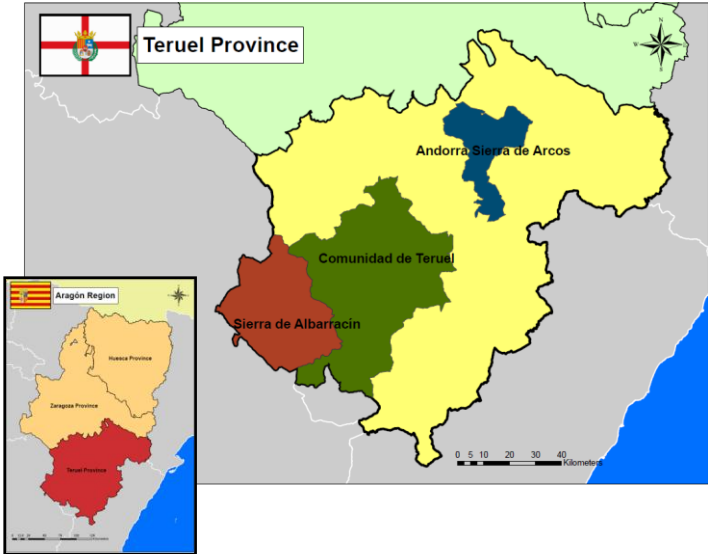
		<p>Handelsrechtliche Vereinigung wurde gegründet, der Manager hat das Recht auf einen Taxiservice (notwendig in Österreich). Der Bürgermeister ist der Direktor der Vereinigung.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Kosten pro Jahr: ca. 105.000 € Einnahmen aus den Tickets: ca. 15.000 € Zuschlag von der Gemeinde: ca. 30.000 € EU-Projekte: ca. 60.000 €</p> <p><u>Nutzergrad (%): Nutzer/Gesamtbevölkerung:</u> Bevölkerung Purbach: 2701 Einwohner (Stand: 1.1.2012) ein Durchschnitt von 100 Busreisen pro Tag; Alter der Nutzer: 13%: 6 - 15 Jahre 33%: 15 – 64 Jahre 54%: > 64 Jahre</p>
6.	Evaluation	<p><u>Mögliche aufgezeigte Ergebnisse:</u> Machbarkeitsstudie Purbach: Analysen und Entwicklungspotential des "Gmoa-Bus" 2010</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u> Persönlicher Dienst: allseits bekannter Fahrer aus dem Dorf. Leichte Organisation: Anruf 10 Minuten vor Beginn der Fahrt. Kosten für Nutzer: sehr angemessen.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Neue finanzielle Möglichkeiten müssen gefunden werden: neue Projekte, neue Einkünfte durch Werbung am Bus; leichter Anstieg der Ticketpreise.</p>
7.	Lessons learnt from the practice	
8.	Contact information	Mayor Richard Hermann Stadtgemeinde Purbach Hauptgasse 38 7083 Purbach am See Tel: 02683/5116-10 Fax: 02683/5116-15 stadtgemeinde@purbach.at www.purbach.at
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen durch den Informierenden • Verschiedene Unterlagen (Berichte, Präsentationen)

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	  
1.	Title of the practice	Entlastung der Mobilitätskosten durch die Lokale Regierung P12)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>- Die Notwendigkeit, bestimmte soziale Gruppen und Arbeiter bei deren täglicher Ausführung von Aufgaben zu unterstützen. - Ziel: soziale Hilfe</p> <p>- Unterstützung seitens der lokalen Regierung ist festgelegt: → bestimmten sozialen Gruppen ermäßigte Tickets anbieten. → bestimmte soziale Gruppen ermutigen, aktiver zu werden. → als Versuch, Barrieren beim Zugang zu den potenziellen Ressourcen und der Entwicklung von Rzeszów (Hauptstadt der Region Podkarpackie) zu beseitigen, z.B. der Zugang zu Schulen, Universitäten, kulturellen Institutionen, Arbeitsmarkt, Gesundheitszentren, Unterhaltung. → das Phänomen der sozialen Ausgrenzung (z.B. aufgrund des Alters oder einer Behinderung) beseitigen.</p> <p>Entlastungen der Gemeindeverwaltung, obwohl erhebliche Belastungen der Haushalte der Kommunen auf lange Sicht bestehen, ermöglichen den Gemeinden die Möglichkeit einer schnellen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung.</p>
3.	Objectives of the practice	<p>Gesamtschlussfolgerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gelder, investiert von den Gemeindebudgets in das System der Subventionen für ermäßigte Tickets werden in Form höherer Steuereinnahmen und geringerer Ausgaben für soziale Dienste wiedererlangt.
4.	Location	<p>Abdeckungsbereich des Praxisbeispiels:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 Gemeinden der Region Podkarpackie: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głogów Małopolski, Trzebownisko, Stadt Rzeszów - Zahl der Gemeinden im Gebiet: 6 - Anzahl der Einwohner im Gebiet: 86.312 - Tage / Saison des Betriebs: ganzjährig

5.	Detailed description of the practice
	<p>Das System der Entlastungen, das von den lokalen Regierungen für bestimmte soziale und berufliche Gruppen verwendet wird, wurde ab April 2010 eingeführt. Seither wurde das System kontinuierlich erweitert und modifiziert. Das System der Entlastungen wurde durch die Gemeindevereinigung "Podkarpacka Car Communications" gegründet.</p> <p>Dank der lokalen Gesetze können:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menschen mit schwerer Behinderung, die nicht in der Lage sind, unabhängig zu leben und zu arbeiten, - Behinderte Menschen mit einer Bescheinigung, die eine leichte Behinderung oder Vollinvalidität festlegt, - Blinde mit einer Begleitperson, - Behinderte Kinder mit einer Begleitperson, - Menschen, die älter als 70 Jahre sind, - Verdienstvolle Blutspender, die mindestens 20 Liter Blut gespendet haben, - Kinder ab 4 Jahren, bis sie eine Schule besuchen, - Gehörlose, - Rentner, - Menschen, die Sozialrente erhalten, - Menschen, die Familienrente erhalten, <p>mit einem Ticket zum halben Preis oder einer andere Ermäßigung reisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche/ private Akteure sind beteiligt. <p>Verband der Gemeinden "Podkarpackie Car Communication", einberufen von 5 Gemeinden aus der Region Karpatenvorland.</p> <p><i>- Zielgruppen der Nutzer</i> Alle Einwohner - vor allem jene, die in Rzeszów arbeiten oder studieren und Menschen, die in Unternehmen angestellt sind, die sich in Industriezonen befinden.</p> <p><i>- Anzahl der Nutzer:</i> Monatliche Ermäßigungsregelung von Gemeinden betrifft etwa 100.000 Einzelfahrten und 800 Monatskarten.</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Gesetz der Lokalen Regierung Relevante Aspekte / Hindernisse müssen berücksichtigt werden -Instabiles Gesetz: Neue Regelungen, wie das neue polnische Öffentliche Verkehrsmittelgesetz, führen zu Schwierigkeiten bei der freien Durchführung der Zuschläge für Entlastungen durch die Verbände der Kommunen.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Kosten des gesamten Projekts - 4 Millionen PLN jährlich (ca. 952.380 Euro)</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für den Benutzer → Ungefähr 1 PLN (ca. 0,24 €) für jede Einzelfahrt (für Passagiere, die Anspruch auf Unterstützung haben) - Betriebstage: ganzjährig, täglich
6.	Evaluation	
7.	Lessons learnt from the practice	Gelder, investiert von den Gemeindebudgets in das System der Subventionen für ermäßigte Tickets werden in Form höherer Steuereinnahmen und geringerer Ausgaben für soziale Dienste wiedererlangt.
8.	Contact information	<p>Związek Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa"</p> <p>al. Wyzwolenia 6</p> <p>35-959 Rzeszów, POLAND</p> <p>Tel. +48 17 86 03 203</p> <p>Fax. + 48 17 86 03 205</p> <p>E-mail: biuro@zgpk.rzeszow.pl</p>
9.	Other possible interesting information	Jede lokale Regierung in Polen ist per Gesetz berechtigt, Entlastungen für bestimmte Gruppen von Einwohnern in Kraft zu setzen und ihnen einen billigeren öffentlichen Verkehr bereitzustellen.

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Das Familienticket: die Menschen überzeugen, den öffentlichen Personenverkehr zu nutzen (P12)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Die Nutzung von privaten Fahrzeugen gestaltet den öffentlichen Transport unökonomisch. Dadurch wurden die nicht profitablen Verbindungen geschlossen. Dies führte zu einer großen Abhängigkeit der Bevölkerung von ihren eigenen Fahrzeugen.
3.	Objectives of the practice	Das Ziel des Familientickets besteht darin, die Menschen –besonders Familien- in der Region davon zu überzeugen, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.
4.	Location	- Land: Polen - 5 Gemeinden in der Region Podkarpackie: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Boguchwała • Gemeinde Chmielnik • Gemeinde Czarna • Gemeinde Głogów Małopolski • Gemeinde Trzebownisko
5.	Detailed description of the practice	Der Inhaber eines Familientickets kann mit öffentlichen Bussen ohne Einschränkungen fahren. Das gleiche Ticket ermöglicht es dem Inhaber der Familienkarte, zusammen mit seinen unmittelbaren Familienangehörigen (Ehepartner und Kinder) kostenlos von Montag bis Freitag ab 17:00 Uhr und an Sonnabenden, Sonntagen und an Feiertagen rund um die Uhr ohne zeitliche Begrenzung zu fahren. Mitglieder der "unmittelbaren" Familie sollten zum Zeitpunkt des Kaufs des Familientickets gemeldet werden.
6.	Evaluation	
7.	Lessons learnt from the practice	Der Ticketpreis und die entsprechend veranschlagten Stunden während der Werkzeuge, wenn Verwandte das Familienticket nutzen können, bestimmen den Erfolg des Projektes.
8.	Contact information	Związek Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa" al. Wyzwolenia 6 35-959 Rzeszów, POLAND Tel. +48 17 86 03 203 Fax. + 48 17 86 03 205 E-mail: biuro@zqpkz.rzeszow.pl
9.	Other possible interesting information	



NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Rotes Kreuz: Mobilität für hilfsbedürftige Menschen (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	In ländlichen Gebieten der Provinz Teruel gibt es ein unzureichendes Angebot des öffentlichen Verkehrs. Dieses Problem vergrößert sich aufgrund eines begrenzten Angebotes von angepasstem Transport für Menschen mit Behinderungen.
3.	Objectives of the good practice	Bereitstellen von öffentlichem Verkehr in ländlichen Gebieten der Provinz Teruel. Dieser Transport ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität angepasst.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Comarca de la Comunidad de Teruel, Comarca de Andorra Sierra de Arcos y Comarca Sierra de Albarracín. - Bevölkerung: 59.660 Einwohner - Fläche: 3.919,4 km² - Bevölkerungsdichte: 15,22 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>Diese Idee wurde durch Cruz Roja Espahola geleitet und von einigen Landkreisen der Provinz Teruel unterstützt. Cruz Roja Espahola (CRE) ist eine Institution, die freiwillige humanitäre Aktivitäten entwickelt. Diese Institution hat eine Reihe von Initiativen entwickelt, um den am meisten benachteiligten Menschen zu helfen.</p> <p>Dieser Service ist ein Ergebnis der Bedürfnisse der Menschen in den ländlichen Gebie-</p>

	<p>ten der Provinz Teruel. Sie sind ältere Menschen mit Mobilitäts-Bedürfnissen, wie das Fahren in die Hauptstadt oder in andere Gemeinden. Mit diesem angepassten Transportmittel ist es möglich, eine größere Autonomie und Unabhängigkeit für Menschen mit Behinderungen zu erlangen.</p> <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Beginn der Aktivität: Jahr 2003 (Andorra und Albarracin). - Ausdehnung des Services aufgrund der guten Ergebnisse: Jahr 2012 (Teruel) - Täglicher Service, von Montag bis Freitag. <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation: Cruz Roja Espahola - Zusammenarbeit: Teruel County, Andorra County und Albarracin County. - Gerichtet an: Allgemeine Öffentlichkeit mit Schwierigkeiten der Fortbewegung in ländlichen Gebieten. <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u></p> <p>Cruz Roja Espahola sammelt Informationen und Daten und legt die Häufigkeit und Routen fest. Darüber hinaus verfügt diese Institution über eine Reihe von angepassten Fahrzeugen und über Freiwilligenarbeit. Die Maßnahme besteht darin, pflegebedürftige Menschen zu transportieren. Diese Transportziele können Gesundheitszentren, Krankenhäuser, Tagesstätten und alle Orte sein, die Teil des Alltags sind. Dieser Service ist völlig kostenlos für diejenigen, die ihn wirklich brauchen. Außerdem ist es wichtig, die großartige Arbeit hervorzuheben, die vom spanischen Roten Kreuz ehrenamtlich erfolgt. Deren Mitglieder haben eine besondere Hingabe und Liebe zu hilfsbedürftigen Personen.</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <p>Dieses Projekt wurde nach einer Reihe von Sitzungen gestartet, an denen verschiedene Organisationen und Verbände teilgenommen haben sowie der Träger des Cruz Roja. Darüber hinaus hat das Cruz Roja einen politischen Rahmen mit einer Reihe von Gesetzen und Verordnungen. Diese Regelung wurde von der Generalversammlung des Cruz Roja verabschiedet und legt die Funktionsweise der Institution in diesem Gebiet fest.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <p>Dieser Transport von hilfsbedürftigen Menschen wird von der Institution und durch die Landkreisvereinbarung in den Gebieten finanziert, in denen der Service angeboten wird. Die Mittel der Einrichtung basieren auf Spenden für Cruz Roja, getätigt durch öffentliche oder private Einrichtungen, Vereine, Unternehmen und jedem, der mit der Einrichtung zusammenarbeiten will.</p> <p><u>Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung:</u></p> <p>Die Dienste sind sehr gefragt. Derzeit werden etwa 600 Personen / Jahr befördert. Aufgrund der guten Akzeptanz von der Bevölkerung wird eine Verlängerung des Services in Betracht gezogen.</p>
6.	<p>Evaluation</p> <p><u>Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u></p>

	<p>Die erwarteten Ergebnisse dieses Dienstes sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des Angebots von Verkehrsleistungen in den ländlichen Gebieten. Verbesserte Zugänglichkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität. - Hilfe für benachteiligte Bevölkerungsgruppen. - Ein angepasstes Verkehrssystem ist wichtig für Menschen mit Behinderungen, da die gewöhnlichen öffentlichen Verkehrsmittel nicht über diese Art von Service verfügen. Dieser Transport wird auch auf die Bedürfnisse der hilfsbedürftigen bzw. behinderten Menschen angepasst. <p><u>Mögliche Faktoren des Erfolgs:</u> Der Mobilitäts-Dienst wurde sehr gut in den Gemeinden von Teruel akzeptiert. Dieser Transport wird auch an die Bedürfnisse der behinderten Menschen angepasst.</p> <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u> Es ist schwierig, wirklich alle Menschen zu bedienen, die den Service benötigen.</p>	
7.	Lessons learnt from the practice	Durch die Zusammenarbeit von Einzelpersonen, Organisationen und Institutionen durch Spenden oder Verträge ist es möglich, einen nachhaltigen und effizienten Verkehr innerhalb der Provinz Teruel aufrecht zu erhalten. Dieser Transport ist für Menschen, die ihn wirklich benötigen und Mobilitätsprobleme haben.
8.	Contact information	Susana Muñoz Izquierdo Phone: + 34 963 54 39 95 E-mail: sumuiz@cuzroja.es
9.	Other possible interesting information	

6

Good Practices in: „Der Freizeit gewidmete Mobilitätsinitiativen“

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0.	Photographs	
1.	Title of the practice:	“Nachteulen-Service” zur Verhinderung von Verkehrsunfällen in ländlichen Gebieten der Provinz Burgos (P2)
2.	Exact topic addressed by the Good Practice	Nächtlicher öffentlicher Verkehrsservice zwischen nahegelegenen Gemeinden, wo verschiedene Festivitäten stattfinden, so dass junge Leute dort nicht ihre eigenen Fahrzeuge nutzen.
3.	Objectives:	<ul style="list-style-type: none"> - Die Fahrten von Jugendlichen erleichtern, damit sie ihre eigenen Fahrzeuge nicht mehr nutzen müssen, da ihnen kostenloser Transport bereitgestellt wird. - Reduzieren von Verkehrsunfällen, die mit dem Konsum von Alkohol und anderen Drogen einhergehen. - Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die anschließende Reduktion der Luftverschmutzung. - Einbeziehen der öffentlichen Verwaltung und Zivilgesellschaft in lokale Risikopräventionspläne, die mit dem Konsum von Alkohol und anderen Drogen einhergehen.
4.	Location:	<p>- Land: Spanien</p> <p>- Region: Kastilien-León</p> <p>- Bezirk oder Gemeinde: Provinz Burgos</p> 
5.	Detailed description of the experience:	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die große Zahl der Verkehrsunfälle, an denen junge Menschen beteiligt sind, vor allem bei Fahrten zu den Schutzheiligen-Festlichkeiten der umliegenden Dörfer, wo Alkohol und anderen Drogen regelmäßig konsumiert werden.</p>

	<p><u>Zeitrahmen:</u> Projekt durchgeführt in den Monaten Juni, Juli, August und September der Jahre 2009, 2010, 2011 und 2012.</p> <p><u>Beeinflussende Einheiten:</u> <i>Förderer:</i> Landesinstitut für Sport und Jugend (Council of Burgos). <i>Antragsteller:</i> Stadträte von Alfoz de Quintanadueflas, Belorado, Ibeas de Juarros, Melgar de Fernamental, Poza de la Sal, Quintana Martin Galindez, Quintanar de la Sierra und Roa de Duero. <i>Weitere wichtige Gruppen:</i> Dörfer in der Nähe der Stadträte, oben erwähnt, Elternvereinigungen und Jugendverbände.</p> <p><u>Entwicklung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Projekt wird in Gebieten gefördert, wo es nur möglich ist, zwischen den Dörfern auf Nebenstraßen zu fahren. - Die Orte, die Teile des Programms bilden, sind Dörfer mit wenigen Einwohnern, die aber aufgrund der Schutzheiligen-Feste viele junge Menschen aus der Region anziehen. - Die Termine für die Feierlichkeiten sind im Voraus bekannt, und sie finden vor allem im gesamten Sommer statt. - Es gibt keine anderen alternativen Transportmittel, mit Ausnahme der privaten Fahrzeuge. - Die Stadträte arbeiten im Programm zusammen und finanzieren teilweise das Projekt. <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesetz 3/1994 über die Prävention, Soziale Unterstützung und Integration von Drogenabhängigen, durch das Gesetz 3/2007 vom 7. März geändert. - V Provinzialplan zur Drogenabhängigkeit. - III Jugendplan von Kastilien und León. <p><u>Finanzrahmen:</u> Das Gesamtbudget des Programms in den Gemeinden, wo es entwickelt wurde, belief sich auf 18.000 € pro Saison; im Jahr 2009 und 2010 wurde es vollständig von der Provinzregierung von Burgos finanziert; ab 2011 wird die Finanzierung zu gleichen Teilen zwischen der Landesregierung, dem Provinzrat und den beteiligten Stadträten zu Verfügung gestellt.</p> <p><u>Grad der Nutzung:</u> Das Programm ist sehr zufriedenstellend unter jungen Menschen und vor allem für ihre Familien, da sie keine privaten Autos nutzen müssen. Berichten der Busunternehmen und Stadträte zufolge sind die Busse in der Regel voll besetzt.</p> <p>Ein weiteres Detail, das den Grad der Zufriedenheit mit dem Programm widerspiegelt, ist, dass die Stadträte, die zum ersten Mal teilnehmen, dies wiederholen werden.</p>
6.	Evaluation

Aufzuzeigende Ergebnisse (durch Indikatoren):					
Jahr	Finanzierung	Orte	Routen	Tage	Nutzer
2009	100%	Belorado	6	2	410
		Roa de Duero	3	2	250
		Melgar de Fernamental	1	2	100
2010	100%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	120
		Roa de Duero	8	2	450
		Belorado	14	4	784
		Ibeas de Juarros	1	2	100
		Quintana Martin Galindez	3	3	270
		Melgar de Fernamental	1	2	100
2011	50%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	96
		Roa de Duero	4	1	200
		Belorado	16	3	840
		Ibeas de Juarros	1	1	60
		Melgar de Fernamental	1	1	58
		Quintana Martin Galindez	6	4	380
		Poza de Sal	3	1	150

Einhergehende Schwierigkeiten:
Keine relevanten

7. Lessons learned from the experience

- Die Unfallrate, verbunden mit dem Konsum von Drogen und Alkohol, wurde verringert.
- Die Familien der Jugendlichen fühlen sich viel besser, weil sie nicht ihre privaten Fahrzeuge nutzen müssen, wenn sie ausgehen.
- Junge Menschen aus den umliegenden Dörfern treffen sich, was positiv für die sozialen Kontakte und gesellschaftlichen Beziehungen ist.
- Die Zahl der Autos auf der Straße an den relevanten Tagen wurde reduziert, so dass es weniger Staus gibt, wenn Feste in den umliegenden Dörfern stattfinden, und es gibt auch weniger Parkprobleme in den Zielorten, die auftraten bevor der Nachteulenbus (Buho) eingerichtet worden ist.
- Reduzierung der Umweltverschmutzung


8. Contact information ldj@diputaciondeburgos.es

9. Other information of interest
Das Praxisbeispiel wurde während des transnationalen Meetings von MOVE ON GREEN am 4., 5. und 6. Dezember in Rzeszow (Region Podkarpackie, Polen) festgelegt.

	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<p>Jugend Mobil: Verbesserung der Jugendmobilität im ländlichen Raum: Beispiel: Discobus (Eventverkehr) (P13)</p>
2.	Precise theme/issue tackled by the mobility concept	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Aufmerksamkeit für die Interessen der Jugendlichen - keine angemessene Erreichbarkeit eines wichtigen Freizeitziels (Diskothek auf dem Lande, ca.20 km entfernt) - kein öffentliches Verkehrsangebot - Verkehrsgefahren (Discounfälle)
3.	Objectives of the mobility concept	<p>Erreichbarkeit des Freizeitziels deutlich verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> -Förderung der Initiativ-und Beteiligungsbereitschaft von Jugendlichen -Problemlösung durch Entscheidung der Jugendlichen -Förderung der Bindung an die Heimatregion -Minderung der Verkehrsunfallgefahren für die Jugendlichen
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> -Land: Deutschland, Land Brandenburg -Region: Mittelbereich Spreewalddreieck (ca. 100 km südlich von Berlin und 100 km nördlich von Dresden) -Landkreis Oberspreewald-Lausitz, Städte Lützenau, Vetschau und Calau

5.	Detailed description of the mobility concept	
	<p>-Herkunft: schlechte Erreichbarkeit der Diskothek schon seit langer Zeit Thema der Jugendlichen; Idee und Initiative des Jugendparlaments Lübbenau; Auftrag an das regionale „Netzwerk Mobilität“</p> <p>-Zeitplan: Februar 2012: Beginn einer Erhebung der potentiellen Nutzer; Fragebogenaktion in der Diskothek; Fahrplanentwurf für Fahrstrecke durch die Jugendlichen, unterstützt durch Verkehrsexperten; hoher Zeitaufwand für zahlreiche organisatorische Maßnahmen; Anfang November 2012: Ticketverkauf durch die Jugendlichen; 17.Nov 2012: erste Fahrt Februar und Mai 2013: zweite und dritte Fahrt Mai 2013: Planung der weiteren Fahrten;</p> <p>-Beteiligte Stellen / Umsetzung: Jugendliche, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Diskothekenbetreiber, beratende Experten u.a.m.</p> <p>-Funktionsweise und Inhalt der Mobilitätslösung: Aufnahmefahrt 22 Uhr, Rückfahrten 2:00 Uhr und 4:00 Uhr; 4 Zwischenstationen; Ticketpreis 5,00 €; außerdem halber Disco-Eintrittspreis für Teilnehmer; Begleitung durch Sicherheitspersonal; Kapazität für 65 Personen pro Fahrt; Bereitstellung des Busses durch Verkehrsunternehmen; Verkehrsvertrag mit Kommunen;</p> <p>-Rechtsrahmen: Zivilrecht, Allgemeines Verwaltungsrecht, ÖPNV-Recht, Personenbeförderungsrecht;</p> <p>-Finanzrahmen: Kosten ca. 7.000 € pro Jahr (Busmiete, Sicherheitspersonal, ca. 8 Fahrten pro Jahr) Einnahmen ca. 2.500 € Fehlbetrag ca. 4.500 € (Anschubfinanzierung durch Kommunen)</p> <p>-Benutzungsgrad (%): Benutzer / Gesamtbevölkerungsanzahl): ca. 6% Auslastung der Busse zu 100% (Nachfrage deutlich höher) Potenzieller Nutzer ca. 2.000 (16 bis 24jährige) Bevölkerungszahl des Mittelbereichs ca. 33.000 Davon Jugendliche ca. 250 pro Jahrgang (stark sinkend)</p>	
6.	Evaluation	<p>-Mögliche nachweisbare Ergebnisse (evtl. durch Indikatoren) und mögliche Erfolgsfaktoren: Erreichung der o. g. Ziele mit Durchführung von drei Testfahrten und mögliche weitere Fahrten des Discobusses Sichere Beförderung von ca. 200 Jugendlichen während der Testphase (65 Personen pro Fahrt) Erfahrung der Jugendlichen, dass sie selbst Verbesserungen bewirken können Übernahmeabsicht in zwei weiteren Regionen</p> <p>-Schwierigkeiten: Dauerhafte Beteiligung der Jugendlichen (jährlicher Jahrgangswechsel)</p>




		Noch keine dauerhafte Finanzierung des Fehlbetrags
7.	Lessons learnt from the mobility concept	<p>-für die Gewinnung von Jugendlichen sollte möglichst auf vorhandene, funktionierende Jugendorganisationen zurückgegriffen werden (z.B. Jugendparlamente)</p> <p>- Vorbereitungszeit sollte möglichst auf 3 bis 4 Monate begrenzt werden</p> <p>-finanzielles Engagement der Kommunen und Unternehmer sollte eingefordert werden</p>
8.	Contact information	<p>ContextPlan GmbH Herr Hoppe Köpenicker Straße 154a/157 DE-10997 Berlin Germany r.hoppe@contextplan-gmbh.de +49 (0)30 614 017 44 Stadt Lübbenau/Spreewald Herr Peter Brandt Kirchplatz 1 DE-03222 Lübbenau/Spreewald pbrandt@luebbenau-spreewald.de +49 (0)3542 85 440</p>
9.	Other possible interesting information	<p>Die Organisation von Gelegenheitsverkehren ist keine neue Idee, sondern Praxis in vielen ländlichen Regionen in Europa und vielfältig im Internet dokumentiert. Die Herausforderung liegt in den regionalen Anpassungsstrategien</p> <p>-zusätzliche Informationen erhältlich bei den Internetauftritten des Bundesministerium des Inneren und das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Präsentationen, Endbericht, Reporte)</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	"Disco-Bus" Burgenland (P8)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Das Problem besteht darin, es jungen Menschen (im Alter von 15-25 Jahren) in ländlichen Gebieten zu ermöglichen, an den Wochenenden auszugehen, ohne dass sie dafür ein eigenes Auto benötigen.</p> <p>Bis zum Start des „Diskobusses“ mussten Eltern sich entweder über die Sicherheit ihrer Kinder Sorgen machen - (hat die Person, die sie nach Hause bringen soll, wirklich keinen Alkohol getrunken) oder sie mitten in der Nacht von der Disco abholen.</p>
3.	Objectives of the practice	<p>Das Ziel besteht darin, jungen Leuten preiswerte Fahrten (Ticket 2,00 €) zu ermöglichen und am Wochenende sicher auszugehen.</p>
4.	Location	- Burgenland (118 von 171 Gemeinden nehmen teil)
5.	Detailed description of the practice	
<p><u>Ausgangspunkt/Zeitraumen:</u> Gestartet als ein Projekt von dem Dorf Frauenkirchen im Jahr 1993. Als weitere Dörfer schließlich im Jahr 2004 teilnehmen wollten, wurde der Non-Profit-Verein "Discobus" gegründet.</p> <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u> Der Verein "Discobus" arbeitet mit der wichtigsten öffentlichen Busgesellschaft (Postbus GmbH) in Österreich zusammen. Obwohl die Regionalregierung des Burgenlandes nicht direkt beteiligt ist, übernimmt sie die Rolle eines Mentors für dieses Projekt. Postbus hat Verträge mit allen teilnehmenden 118 Dörfer / Gemeinden des Burgenlandes. Die Dörfer müssen einen gewissen Betrag für die Strecken der verschiedenen "Discobus-Tracks" zahlen. Ab 2007 war es für die Dörfer möglich, dass bis zu 79 Prozent ihrer Kosten gefördert werden. Personen (15-25 Jahre), die den Service nutzen möchten, sollen einen Mitgliedsausweis bei sich tragen, um das ermäßigte Ticket für 2 € (Hin- und Rückfahrt) anstelle von 5 € erhalten zu können.</p> <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u> 18 verschiedene "Discobus-Linien" arbeiten in der Nacht von Samstag auf Sonntag vom hohen Norden bis zum Süden des Burgenlandes, und sie haben ihre Haltestellen in 118 Dörfern. Die Linien haben traditionell zwei frühe Abendlinien zu den Event-Locations (zwischen 20.00 und 22.00 Uhr) und zwei oder drei Rückfahrten (ab Mitternacht bis 4 - 5</p>		


	<p>Uhr morgens). Der Discobus fährt auch zu besonderen Anlässen als Shuttle-Service.</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> „Discobus“ ist ein gemeinnütziger Verein, gegründet im Jahr 2004, der Vorsitzender des Vereins ist Herr Illedits, der Mitglied des regionalen Parlamentes ist. Der Verein hat auch einen Betriebsleiter.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u> Die Dörfer, die teilnehmen, müssen die Differenz zwischen den Buskosten und den Einnahmen zahlen. Die nationale Regierung von Österreich finanziert "Nachtbusse" bis zu einem gewissen Grad. Der Verein Disco-Bus ist immer damit beschäftigt, Finanzierungsmöglichkeiten zu finden. Es gibt auch einige Unternehmen, die als Sponsoren daran beteiligt sind. Bis zum Juni 2012 gab es 2,5 Millionen Nutzer.</p>	
6.	Evaluation	Eine österreichweite Studie zeigt, dass der zukünftige Trend für verletzte oder verstorbenen Menschen im Alter von 15 bis 25 Jahren viel bessere Zahlen im Burgenland aufweist, als im Rest Österreichs.
7.	Lessons learnt from the practice	Eine Einrichtung, wie diese ist, in allen ländlichen Gebieten mit jungen Leuten notwendig.
8.	Contact information	Disco-Bus Christian Illedits Permayerstraße A-7000 Eisenstadt office@discobus.at www.discobus.at
9.	Other possible interesting information	Studie des "Kuratoriums für Verkehrssicherheit"

7


Good Practices in: „Dem Tourismus gewidmete Mobilitätsinitiativen“

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
		 
1.	Title of the practice	"The Mount Pelion Train": Thematischer Schienenverkehr zur Verbesserung der kulturellen Identität ländlicher Gebiete (P3)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Angebot einer historisch-kulturellen Erfahrung für griechische & internationale Besucher durch eine traditionelle Zugfahrt.
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Mehrwertes des angebotenen Tourismusproduktes. • Stärkung der lokalen & regionalen Identität bezüglich nachhaltiger Entwicklung.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Griechenland - Region Thessaly, Regionale Einheit Magnesia, Gemeinde Süd Pelion & Gemeinde Volos
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt / Zeitrahmen:</u> Es ist bereits im Einsatz, mit Saisonbetrieb von April bis Oktober und der Rest der Monate nach Vereinbarung.</p> <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u> Alle tourismusbezogenen Akteure, Gemeinden, Bäuerinnen, Genossenschaften, Entwicklungsorganisationen, NGOs, Universität von Thessalien, usw.</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Einschränkungen im Gebrauch der verfügbaren Züge. - Einschränkungen in der öffentlich-privaten Zusammenarbeit in Bereichen, die Bezug zur Bahn haben. - Einschränkungen in Fragen im Zusammenhang mit der Öffnung des Marktes in Bezug auf Besuchertransport. <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zugbetreiberkosten (von TRAINOSE, die griechische Eisenbahngesellschaft). - Bahnhofs- & Streckenwartung (von OSE).

		<ul style="list-style-type: none"> - Private Investitionen (die Kosten für verwandte Elemente, Verbreitung von Materialien und Investitionen für den Tourismus zugehörige Einrichtungen). - Nutzung neuer Finanzierungsinstrumente (z.B.. JESSICA). <p><u>Nutzergrad (%)</u>: 14,8% der Gesamtbevölkerung sind Nutzer (es ist hervorzuheben, dass es vor allem touristischen Zwecken dient)</p>
6.	Evaluation	<p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwierigkeiten des Rechtsrahmens • Finanzielle Schwierigkeiten
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzung des Pelion Zuges kann als Rückgrat einer regionalen Tourismusstrategie verwendet werden, welche die Bemühungen um einen nachhaltigen Verkehr verbessert. • Der rechtliche Rahmen für den Verkehr ist wahrhaft eng für den Besucherverkehr.
8.	Contact information	<p>Vaggelis Katsaros</p> <p>ekatsaro@gmail.com</p>
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen vom Informierenden bereitgestellt • Verschiedene Unterlagen (Berichte, Repräsentationen)

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Gauja River Tram: Wasser- Bus (P11)
2.	Precise theme / issue of the practice	Mobilitätsinitiative für Gesellschaft, Freizeit, Tourismus.
3.	Objectives of the practice	Angebot für die Einwohner und Touristen von Valmiera, in einer interessanten und attraktiven Art und Weise zu reisen: eine Fahrt auf dem Fluss Gauja mit der Gauja Tram und sich die schönsten Sehenswürdigkeiten von Valmiera ansehen.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Lettland - Valmiera
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Das Projekt wird durch eine private Initiative realisiert: Aktive Tourism Centre "Ezi" Ltd.</p> <p><u>Zeitrahmen:</u> Die Chance für eine Fahrt auf dem Gauja Fluss mit der Gauja Tram wurde am 12. Mai 2012 angeboten. Fahrten finden von Mai bis September statt.</p> <p><u>Beteiligte Strukturen / Umsetzung:</u> Aktivurlaub-Center "Ezi" Ltd Valmiera Stadtrat</p> <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u> Eröffnung der Sommertourismussaison in Valmiera, vom 12. Mai auf dem Fluss Gauja, im Herzen von Valmiera, wo die erste Wasser-Tramlinie in Lettland beginnt. Die Gauja Straßenbahn verläuft in die Innenstadt zu bestimmten Zeiten, so dass sowohl die Stadtbewohner als auch Gäste der Stadt bemerkenswerte Sehenswürdigkeiten von Valmiera erkunden können. Eine Fahrt dauert 30-40 Minuten.</p> <p>Dank Valmieras produzierenden Unternehmen, wurde die Tram in Valmiera produziert. Die Tram ist modern, umweltfreundlich, zugänglich für Menschen mit Behinderungen. Diese Art erleichtert wesentlich das Reisen für Gäste, die in der Lage sein werden, schnell und einfach zu den verschiedenen Attraktionen und touristischen Stätten zu gelangen.</p>

	<p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Das Projekt wurde umgesetzt, unter Erlangung aller erforderlichen Genehmigungen vom Valmiera Stadtrat und den Naturschutz-Organisationen.</p> <p><u>Finanzielle Bedingungen:</u> Das Projekt wurde auf der Grundlage von privaten Initiativen mit privaten Mitteln umgesetzt. Das Ausmaß der Nutzung der Ergebnisse (%): 4678 Personen, darunter 73 Gruppen (20 Personen pro Gruppe) haben die Gauja Tram im Jahr 2012 genutzt. 50% der Passagiere nutzten sie für verschiedene Veranstaltungen in Valmiera, aber andere nur an den Wochenenden.</p>	
6.	<p>Evaluation</p>	<p><u>Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u> Das Projekt hat sich selbst gerechtfertigt. Die Gauja Tram ist einer der Top-3 meistbesuchten touristischen Plätze im Jahr 2012. Ein großer Vorteil für die Vermarktung ist der Name der Stadt als touristisches Ziel.</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u> Dies ist die erste Fluss-Tram in Lettland. Mit ihrer Einzigartigkeit und Attraktivität zieht sie Touristen in Valmiera an. Die Gauja Tram ermöglicht es, die Stadt aus einer anderen Perspektive zu betrachten und ist somit ein Besuchermagnet. Einer der größten Erfolgsfaktoren wird darin gesehen, dass der Titel das Wort TRAM enthält.</p> <p><u>Schwierigkeiten:</u> Die relativ kurze Saison - von Mai bis September und das wechselhafte Wetter. Die Fahrten mit der Wasser-Tram sind nur außerhalb des Gauja Nationalparks möglich, da aufgrund der Strömungen der Motor genutzt werden müsste und dies im Gauja Nationalpark verboten ist.</p>
7.	<p>Lessons learnt from te practice</p>	<p>Eine spontane Idee mit einer einmaligen Vision kann ein großer Erfolg werden und neue Traditionen herbeiführen.</p>
8.	<p>Contact information</p>	<p>Active Tourism Centre "Ezi" Ltd VAT number: LV 44103021242 Address: Beate street 30a Valmiera, LV – 4201 Phone: + 371 64207263 Fax: + 371 64281763 E- mail: ezi@ezi.lv</p>
9.	<p>More interesting information</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen von der Auskunftsperson http://www.valmiera24.lv/zinas/48/136526 http://www.ezi.lv/lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs?page=lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs • Verschiedene Dokumente (Berichte, Präsentationen)

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Schmalspurbahn in Aluksne – Gulbene (P11)
2.	Precise theme / issue of the practice	Mobilitätsinitiative für Gesellschaft, Freizeit, Tourismus.
3.	Objectives of the practice	Angebot an die Einwohnern der Vidzeme Region, sich im Alltag fortzubewegen, sowie an Interessierte, die die Fahrt mit Blick auf die malerischen Orte von Vidzeme genießen wollen. Gulbene - Aluksne ist eine beliebte Touristenattraktion, es ist auch eine faszinierende Reise durch Vidzeme und eine Reise in die Vergangenheit. Die Gulbene - Aluksne - Bahn ist die einzige Schmalspurenbahn im Baltikum. Diese Bahn ist die einzige Bahn in Lettland, die zu einem nationalen Kulturdenkmal ernannt worden ist.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Lettland - Region Vidzeme – Gulbene and Aluksne - vereinigte Gemeinden
5.	Detailed description of practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>Betreibergesellschaft "Gulbene-Aluksne Banitis" Ltd, gegründet von Privatleuten und lokalen Kommunen im 21. Jahrhundert. "Gulbene - Aluksne Banitis" Ltd, die die Gulbene-Aluksne Schmalspurbahn betreibt, ist eine private Bahngesellschaft, die am 20. Februar 2001 gegründet wurde. Die Firmengründer sind die lokalen Regierungen von Gulbene, Aluksne und Stameriene, die lettische Gesellschaft für Eisenbahner und sechs Einzelpersonen. "Gulbene - Aluksne Banitis" Ltd wurde im Register der Unternehmen am 20. April 2001 angemeldet, und die neue Registrierung in das Handelsregister erfolgte am 15. Dezember 2004.</p> <p><u>Zeitraumen:</u></p> <p>Die ersten Informationen über die Gulbene - Aluksne Schmalspurbahn erschien im Jahr 1890. Das Projekt wird derzeit umgesetzt (in regelmäßigen Abständen werden die Gulbene-Aluksne Schmalspurbahn-Infrastruktur und der Betrieb verbessert).</p> <p><u>Beteiligte Strukturen / Umsetzung:</u></p> <p>Die Gemeinden von Aluksne und Gulbene, LR Ministerium für Verkehr, staatliche Aktiengesellschaft und die lettische Eisenbahn (Vas "Latvijas dzelzcejs", LDZ rolling stock Service"</p>

Ltd (SIA "LDZ Ritošā sastāva serviss"), "LDZ Cargo". Ltd "Riga Varnish and Paint Factory"

Prozess und genauer Inhalt der Practice:

Die "Gulbene-Aluksne Banitis" GmbH bietet Touren oder Urlaubsreisen an, sowohl täglich als auch zu speziell gewünschten Zeiten. Es ist möglich, eine spezielle Zusammensetzung des Zuges nach Kundenwunsch zu erstellen, solange dies nicht mit den Technischen Betriebsregeln der Eisenbahn in Konflikt gerät

Es gibt folgende Angebote bei regulären Zügen und Sonderzügen:

- geführte Tour auf dem Zug
- Improvisierte Performance mit Zugraub oder Zigeunern
- Aktivitäten für Hochzeitsfeiern im geschmückten Zug
- Catering im Freien an bestimmten Orten oder im Barwagen während der Fahrt; Sowjet-Stil
- Transport von Fahrrädern für Radfahrer (bis 40 Personen), nach vorheriger Absprache.

Sie können das Gulbene-Depot besuchen. Es ist typisch für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts mit Breit- und Schmalspur-Tracks sowie Werkstätten.

Besucher können bestellen:

- Eine Führung durch das Depot, einschließlich Demonstration der Drehscheibe;
- Fahren - von Hand angetrieben oder Motorfahrwerk;
- Unterkunft im Gästehaus "Depo"

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Gesetz über öffentliche Verkehrsdienste, Kabinetverordnungen und "Gulbene - Aluksne Banitis" GmbH-Satzung.

Finanzielle Bedingungen

- Das Projekt wird finanziert durch: Ministeriums für Verkehr; Kommunen; Private;, verschiedene Fonds; umgesetzte kofinanzierte Projekte.
- Das Ausmaß der Nutzung der Ergebnisse (%):
Genaue Statistiken werden nicht durchgeführt.

6.	Evaluation
	<p><u>Potentielle Ergebnisse (anhand von Indikatoren):</u> Im Moment sind ein Bahnhof (Gulbene) und 9 Bahnhaltstellen offiziell für den Betrieb auf der Gulbene-Aluksne-Strecke genehmigt. Am wichtigsten von ihnen sind Kalniena, Stameriene, Paparde, Umernieki und Aluksne, wo historische Bahnhofsgebäude erhalten wurden. Die Bahnstation Birze wurde zwischen den Bahnstationen Gulbene und Stameriene nach dem Zweiten Weltkrieg errichtet, aber die Bahnhaltstellen Purini, Dunduru, Vejini wurden zwischen 1970-1980 errichtet, wobei kleine Wartehäuschen für die Fahrgäste gebaut worden sind.</p> <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Am März 2007 wurden Änderungen an der Struktur des Kapitals zugunsten des privaten Kapitals vorgenommen - "Gulbenes - Aluksne banitis" Teilnehmerzahl ist auf acht Personen erhöht worden. • "Gulbene - Aluksne banitis" GmbH war die erste lettische Bahnbetreibergesellschaft, die das neue EU-Safety Certificate im Jahr 2008 erhalten hat. • Es ist möglich, die Eisenbahn-Geschichte und Traditionen zu erforschen, eisenbahn-historisches und industrielles Erbe zu fördern. • Um das Interesse der Öffentlichkeit und vor allem junger Menschen an der Bahn zu erhöhen, werden Möglichkeiten geschaffen, sich an Bahnindustrieprozessen zu beteiligen. <p><u>Schwierigkeiten:</u> Die Planung Öffentlicher Verkehrsmittel hat keine einzige methodische und wirtschaftlich angemessene normative Grundlage.</p>
7.	<p>Lessens learnt from the practice</p> <p>„Banitis“ ist sehr beliebt bei den Touristen, der Zug fährt in einer malerischen Umgebung, sowie an interessanten natürlichen und historischen Objekten. Die Bahnbetreiber sind Gastgeber einer Vielzahl von Veranstaltungen, wie Urlaubsreisen - Oster- und Weihnachtsreisen und des jährlichen Schmalspurfestivals. "Banitis" zeigt, dass zusätzlich zur traditionellen Mobilität, mit einer relativ kleinen Investition attraktive Reisen mit dem Zug zu tätigen sind. Darüber hinaus stellt es einen Anziehungspunkt für Touristen da und fördert das Nachdenken über die Umwelt und nachbarschaftliche Vereinbarungen.</p>
8.	<p>Contacts information</p> <p>"Gulbene - Aluksne banitis" Ltd Address: Viestura street 16G, Gulbene Gulbene district, LV-4401 Phone / Fax: 64473037 Mobile phone: 20228884 E-mail: info@banitis.lv</p>
9.	<p>More interesting information</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen werden durch die Auskunftsperson bereitgestellt. www.banitis.lv • Verschiedene Unterlagen (Berichte, Repräsentationen)

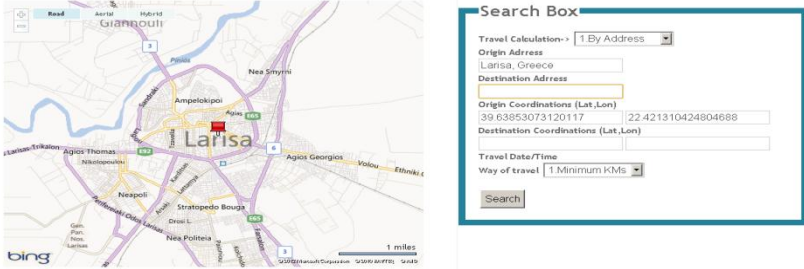
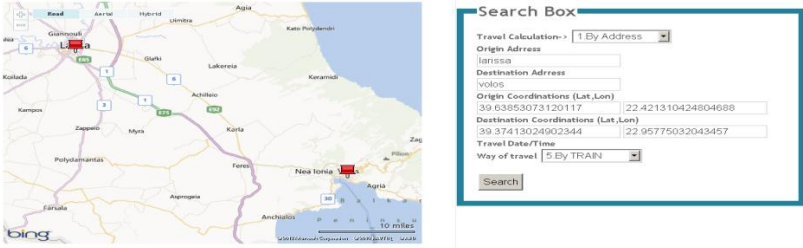
8

Good Practices in:

“Leitung und/oder Koordination im Bereich der Mobilität”

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<i>Umgestaltung des lokalen Busservices auf den Shetland Inseln (P5)</i>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Bau und Ausschreibung eines fairen und gerechten Netzes von öffentlichen Busleistungen auf Shetland.
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgerichtet auf Ungerechtigkeiten bei den Leistungsniveaus • Verbesserung der Integration von Dienstleistungen • Erhöhung des Niveaus der Zugänglichkeit • Identifizierung von wesentlichen Einsparungen • Nachhaltigkeit: sozial, finanziell, umweltmäßig.
4.	Location	- Shetland – Inseln, GB
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung und Priorisierung von lokalen Faktoren an Reisebedürfnissen: <ul style="list-style-type: none"> – Beschäftigung – Ausbildung – Zugang zur Gesundheitsversorgung – Zugang zu Geschäften – Soziale Chancen und Freizeitmöglichkeiten – Externe Verkehrsverbindungen – Tourismus • Traditionelle Methode der untersuchten und analysierten Contracting-Leistungen: <ul style="list-style-type: none"> – Ausschreibungsverfahren festgelegt – Alle Verträge müssen auf einmal für ein höheres Maß an Effizienz ausgeschrieben werden – Detaillierte Beurteilung von Optionen und Beurteilung der enthaltenen Angebotspreise – Vorlaufzeit für den Kauf von Fahrzeugen vorgesehen • Berücksichtigung von Fahrzeug-Spezifikationen • Vollständige Bewertung der Tarife • Vereinfachung der Information an die Öffentlichkeit: Service-Karten, Fahrplan-Format • 2011-2013 • Shetland Islands Council und ZetTrans • Alle Leistungen werden durch den Rat subventioniert • 100% der Shetland Bevölkerung
6.	Evaluation	Kann nach Rückgabe der Ausschreibung beendet werden (14. Mai 2013)
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist ein langer und detaillierter Prozess, jedoch schätzen die Öffentlichkeit und der Rat, dass die Ausübung richtig durchgeführt wurde, was Vertrauen in die Ergebnisse gibt, die an-

		nehmbar sind.
8.	Contact information	Elaine Park, Transport Strategy Officer, Shetland Islands Council, 8 North Ness Business Park, Lerwick, Shetland +44 1595 743957 elaine.park@shetland.gov.uk
9.	Other possible interesting information	Dieses Projekt ist ein Pilot unter dem Northern Periphery Programme Projekt, Rural Transport Solutions

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	<ul style="list-style-type: none"> Festlegen des Ausgangspunktes, Bestimmungsortes  <ul style="list-style-type: none"> Reiseweg festlegen: 
1.	Title of the practice	Multimodaler Verkehr für das Dipoe Larissa-Volos (P3)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Bereitstellen von Wissen für die Nutzer der möglichen integrierten Mobilitäts Optionen zwischen zwei Städten & regionalen Einheiten. Beide regionalen Einheiten verfügen über ein städtisches Busnetz und werden von der Eisenbahn bedient.
3.	Objectives of the practice	Aktivierung der Idee der Intermobilität über das Internet für die Städte und Gemeinden Larissa-Volos.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> Griechenland Thessaly Region, Regionale Einheiten von Larissa & Volos
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Das Fehlen von Wissen über integrierte Mobilitäts Optionen für das Reisen von einer Stadt in eine andere.</p> <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Web-Anwendung: Dezember 2012 Dateneinholung bezüglich Verkehrsmittel & Netz: Beginn März 2013 Web - Anwendung Pilot: Mai 2013 Produktlieferung: Juli 2013 <p><u>Einbezogene Stellen /Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Behörden der Gemeinden TRAIANOSE

		<p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u> Der Nutzer legt den Anfangs- und Endpunkt seiner Reise fest und erhält alle Reiseoptionen und den besten Reiseplan. Reiseoptionen bestehen aus Bahn, Bus & Laufen in den Städten Larissa & Volos.</p>
6.	Evaluation	
7.	Lessons learnt from the practice	
8.	Contact information	Athanasios Lois athanasioslois@gmail.com
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Koordinierung der Behörden, die den Verkehr in benachbarten Gebieten organisieren , Auvergne (Frankreich) (P6)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Es gibt 13 Behörden, die den Verkehr in der Region Auvergne organisieren (Authorities Organising Transport: AOTs), jede von ihnen deckt dabei ein anderes Gebiet mit möglichen Überschneidungen ab. Seit 2008 wurde ein Prozess zur besseren Koordinierung dieser 13 Behörden implementiert.
3.	Objectives of the practice	Die 13 Behörden der Auvergne organisieren die öffentlichen Verkehrsmittel auf dem ganzen Gebiet der Region Auvergne. Sie sind vielfältig in der Art des verwendeten Transportmittels (Bahn, Bus), in der Größe und Art des abgedeckten Gebiets (Stadtgebiet von Clermont-Ferrand oder ländliche Gemeinschaften der Gemeinden). Aufgrund dieser Vielfalt und der zahlreichen Behörden, die eine Rolle in dem Gebiet spielen, schlug der Regionalrat vor, einen Abstimmungsprozess mit den Zielen zu starten: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination des Angebotes des öffentlichen Verkehrs. - Vereinfachung des Zugangs zum Netz des öffentlichen Verkehrs.
4.	Location	- Region Auvergne, Frankreich
5.	Detailed description of the practice	
	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Der Verkehr macht 1/3 des Energieverbrauchs aus und fast die Hälfte der Treibhausgasemissionen in Auvergne (Zahlen von 2005). Um diese Zahlen zu verbessern, ist es notwendig, das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Darüber hinaus muss jede Region in Frankreich einen regionalen Infrastruktur- und Transportplan einrichten (<i>Schéma régional des infrastructures et des transports</i>) und einen Regionalplan für Raumplanung (<i>Schéma régional d'aménagement du territoire</i>). In diesem Rahmen erschien es interessant, sich mit der Frage des Verkehrs auf regionaler Ebene zu beschäftigen.</p> <p>Es gibt 13 Behörden, die den Verkehr in Auvergne organisieren (AOTs). Jede von ihnen ist für die Organisation des Verkehrs auf ihrem Gebiet verantwortlich. Allerdings arbeiten einige dieser AOTs auf überlappenden Gebieten: die Gemeinschaften der Gemeinden sind in die <i>Départements</i> einbezogen, und die <i>Départements</i> sind Teil der Region Auvergne. Es ist daher relevant, an der Koordinierung der Verkehrsaktionen zu arbeiten.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> Der Prozess begann im Jahr 2008: die Idee der Koordinierung der verschiedenen AOTs der Auvergne wurde während einer Konferenz der Gebiete (Oktober 2008) ins Leben gerufen. Diese Konferenz war eine Gelegenheit, die Erwartungen und Bedürfnisse der Bürger</p>	

(vor allem im Hinblick auf die Koordinierung von Flugplänen, multimodalen Informationen, etc.) zu sammeln. Nach der Konferenz wurden vorbereitende Arbeiten durchgeführt, um die Idee der Koordinierung der AOTs zu konkretisieren. Diese Arbeit dauerte ein Jahr, und am 15. Oktober 2009 wurde eine gemeinsame Vereinbarung für die Entwicklung der Intermodalität in öffentlichen Verkehr in Auvergne von den 13 AOTS der Region unterzeichnet (*Protocole d'accord "pour le développement de l'intermodalité dans les transports publics en Auvergne"*). Alle AOTs sind seit Beginn beteiligt, jedoch mit verschiedenem Grad der Beteiligung.

Der Prozess läuft seitdem und wird mit mehreren Aktionen durchgeführt. Es gibt kein Enddatum von dem Prozess, welches zu diesem Zeitpunkt definiert ist.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Die 13 AOTs der Auvergne sind Unterzeichner der Vereinbarung

- Regionalrat der Auvergne;
- Räte der 4 Departements der Auvergne - Puy-de-Dôme, Allier, Cantal, Haute-Loire, Gemeinschaften von Gemeinden und lokale Syndikate: Großraum von Montlugon, Großraum der Gemeinde Moulins, Großraum von Vichy Val d'Allier, Großraum von Bassin d'Aurillac, Großraum von Puy-en-Velay, Gemeinde Riom, Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération de Thiers et Peschadoires; Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise.

Das Verfahren wird durch die Region Auvergne geführt. Zwei Stellen wurden geschaffen:

- **Lenkungsausschuss:** alle Unterzeichner der Vereinbarung sind Mitglieder dieses Ausschusses, das auf die Gewährleistung der Umsetzung der Ziele der Vereinbarung abzielt,
- **Technischer Ausschuss:** Mitglieder der Dienstleistungen der AOTs sind Mitglieder, um einen Aktionsplan vorzuschlagen, um die Ziele des Abkommens zu erreichen.

Darüber hinaus können **externe Unternehmen** für bestimmte Aufgaben beauftragt werden. z.B. ein lokales IT-Unternehmen ist für die Realisierung der Online-Plattform zur Bestimmung der intermodalen Verkehrswege verantwortlich.

Prozess und genauer Inhalt der Practice:

Folgende Ziele werden in der Vereinbarung beschrieben:

1. **Die Koordination des Angebotes des öffentlichen Verkehrs.**
 - **Aufbau eines attraktiven Angebotes des öffentlichen Verkehrs**, um die Kohärenz zwischen Verkehrsnetzen und die Komplementarität zwischen den Netzen zu verbessern, mit der Optimierung von Fahrplänen und Verbindungen.
 - **Entwicklung der Intermodalität zwischen den Netzen des öffentlichen Verkehrs**, vor allem um die Entwicklung von Intermodal Exchanges Plattformen (*Pole d'échanges intermodaux*) zu verbessern, mit der Einrichtung von Plattformausschüssen.
 - **Abdecken des gesamten Gebietes der Auvergne mit einem angepasstem Transportangebot.**

2. Vereinfachung des Zugangs zum Netz des öffentlichen Verkehrs.

- **Erweiterung der multimodalen Preisgestaltung** durch die Erweiterung des bereits bestehenden Systems (multi-modale Preise für Bahn und öffentliche Verkehrsmittel im Stadtgebiet von Clermont-Ferrand) in andere Bereiche.
- **Entwicklung eines gemeinsamen Ticket-Systems**, mit Chipkarten-System
- **Umsetzen von multimodalen Informationen**, so dass Benutzer Informationen über ihre gesamte Reise erhalten

Generell nimmt jede AOT an den Diskussionen zu jedem Thema teil. Allerdings, wenn notwendig oder relevant, werden *Ad-hoc-Arbeitsgruppen* gebildet. Zum Beispiel arbeitet eine Arbeitsgruppe für einige Monate, um Informationen über die umgesetzten Systeme des Transport-On-Demand in der Region zu sammeln und auszutauschen.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Es gibt keine gesetzliche Verpflichtung, diese Koordinierung in einer Region zu beginnen, obwohl die Vorbereitung einer regionalen Regelung zu Infrastrukture- und Verkehrsangelegenheiten (*Schéma régional des infrastructures et des transports*) und eines Regionalplanes für Raumplanung (*Schéma régional d'aménagement du territoire*) Pflicht in jeder Region ist. Die Initiative ist ein freiwilliger Ansatz. Allerdings ist der Rahmen für die Koordinierung der Arbeit in der Vereinbarung festgelegt, die offiziell durch den Präsidenten aller AOTs unterzeichnet wird.

Generell stellt der **Französisch Rechtsrahmen hinsichtlich der Kompetenzen zum Verkehr derzeit einen Bruch für die Koordinierung der Aktionen** dar, wie die in Auvergne realisierte: alle lokalen Behörden haben die Kompetenz, im Bereich Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet zu arbeiten. Aber es gibt keine Zuweisung einer Kompetenz für die Koordinierung der Maßnahmen für einen nachhaltigen Verkehr. Diese Koordinierungsaktion wird oft freiwillig auf regionaler Ebene (wie die Koordinierung von Auvergne) durchgeführt, aber sie könnte auch von großen Städten realisiert werden. Es ist zu erwarten, dass über ein Gesetz, das die Aspekte verdeutlicht, in den nächsten Monaten abgestimmt wird.

In gleicher Weise gibt es Erwartungen bezüglich der Umsetzung eines neuen Gesetzes mit Auswirkungen auf "Intermodal Exchanges Platforms". Daher bevorzugen manche AOTs, die mit Tätigkeiten auf diesem Gebiet begonnen haben, nunmehr zu warten, anstatt voran zu schreiten.

Finanzrahmen:

Allgemeine Kosten für den Betrieb des Koordinierungsverfahrens:

Mitarbeiterzeit: die Koordination erfordert vor allem Mitarbeiterzeit aus jeder AOT. Jeder von ihnen investiert einige Zeit von seinen Mitarbeitern in den Prozess, mit einem Anteil, der von den globalen Mitteln von jedem AOT abhängt (einige AOTs haben auch eine Person, die nur zum Teil für die Verkehrsorganisation in dem Gebiet arbeitet).

Die anderen wichtigsten Kosten sind **Reisekosten für die Teilnahme an den Sitzungen, Aufwendungen für die Organisation der Sitzungen.**

Spezifische Kosten für die Errichtung der Online-Plattform zur bestimmung der intermodalen Verkehrswege. Ein privates Unternehmen hat seit 4 Jahren einen Vertrag, um die Plattform zu realisieren und sicherzustellen, dass sie im Laufe von 3 Jahren nach ihrer Einführung läuft. Die Investitionskosten werden vollständig von der Region Auvergne abgedeckt. Die laufenden Kosten werden zwischen den 13 AOTs in Abhängigkeit von der Art der AOT geteilt (1/3 von der Region bezahlt, 1/3 von den 4 Départements, 1/3 von den Gemeinschaften der Gemeinden gezahlt) und von der Bevölkerung, die auf dem Territorium jeder AOT lebt. Die Aufteilung der Kosten wird in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Part (%)	Collectivités	Population	Part (%)	Mise en œuvre en € TTC mars 2011 à août 2012	Exploitation en € TTC sept 2012 à sept 2013	Exploitation en € TTC sept 2013 à sept 2014	Exploitation en € TTC sept 2014 à sept 2015	Total exploitation en € TTC	Total global en € TTC
33,33%	Région Auvergne	1 382 000	33,34%	214 084 €	8 825,59 €	8 825,59 €	8 825,59 €	26 476,76 €	240 560,76 €
	CG 63	644 000	15,53%	0 €	4 111,02 €	4 111,02 €	4 111,02 €	12 333,06 €	12 333,06 €
	CG 03	354 000	8,54%	0 €	2 260,66 €	2 260,66 €	2 260,66 €	6 781,99 €	6 781,99 €
	CG 15	155 000	3,74%	0 €	990,03 €	990,03 €	990,03 €	2 970,10 €	2 970,10 €
33,33%	CG 43	229 000	5,52%	0 €	1 461,22 €	1 461,22 €	1 461,22 €	4 383,67 €	4 383,67 €
33,33%	SMTC de l'agglomération clermontoise	280 000	14,74%	0 €	3 901,89 €	3 901,89 €	3 901,89 €	11 705,68 €	11 705,68 €
	Riom Communauté	32 000	1,69%	0 €	447,37 €	447,37 €	447,37 €	1 342,10 €	1 342,10 €
	SITCA de Thiers-Peschadoires	15 000	0,79%	0 €	209,12 €	209,12 €	209,12 €	627,37 €	627,37 €
	CA Montluçonnaise	63 000	3,32%	0 €	878,85 €	878,85 €	878,85 €	2 636,56 €	2 636,56 €
	Moulins Communauté	56 000	2,95%	0 €	780,91 €	780,91 €	780,91 €	2 342,72 €	2 342,72 €
	Vichy Val d'Allier	75 000	3,95%	0 €	1 045,62 €	1 045,62 €	1 045,62 €	3 136,87 €	3 136,87 €
	CA du Bassin d'Aurillac	54 000	2,84%	0 €	751,79 €	751,79 €	751,79 €	2 255,37 €	2 255,37 €
	CA du Puy en Velay	58 000	3,05%	0 €	807,38 €	807,38 €	807,38 €	2 422,14 €	2 422,14 €
100%			100%					79 414,40 €	293 498,40 €

Subventionen wurden erhalten, um die Investitionskosten von ADEME (17.900 €) und EFRE (58.533 €) zu unterstützen.

Kosten für die **Kommunikationskampagne** zur Förderung der Online-Plattform: 65.000€ (5000€ pro AOT). Die Kampagne wird von allen lokalen Behörden zwecks größerer Auswirkung weitergegeben.

6. Evaluation

Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):

Der **Abstimmungsprozess ist im Gange**. Es gibt bereits einige Erfolge in Bezug auf einige der Ziele, die in der Vereinbarung definiert sind, aber die Arbeit geht weiter in Bezug auf andere, kompliziertere Aspekte.

- Ziel der Koordination des Angebotes des öffentlichen Verkehrs.

Es wurde während des Prozesses festgestellt, dass das Verkehrsangebot **bereits gut auf dem Gebiet koordiniert wurde**. Obwohl einige Überschneidungen zwischen den AOTs bestehen, bieten sie ergänzende Angebote (z. B. Bus und Bahn

oder Zusätze zu den Plänen). Es ist sehr selten, dass mehrere Transportlösungen auf demselben Gebiet in einer irrelevanten Weise angeboten werden. Allerdings **könnten Verbesserungen, um das Verkehrsangebot zu koordinieren, in wenigen Fällen** im Norden der Region erfolgen (z. B. mit der Vergemeinschaftung von Systemen des Verkehrs auf Nachfrage). Verbesserungen müssen noch in einigen Bereichen erfolgen, vor allem in Puy-de-Dôme.

- **Vereinfachung des Zugangs zum Netz des öffentlichen Verkehrs.**

Das dritte Teilziel wird bald erreicht (**Vorbereitung einer Online-Plattform zur Bestimmung der intermodalen Verkehrswege, um den Zugriff auf Informationen durch die Benutzer zu erleichtern**). Die AOTs haben beschlossen, ein regionales Online-Tool einzurichten, das Lösungen vorschlagen wird, um von einem Ort des Gebiets zum anderen zu reisen. Die Spezifität dieser Online-Plattform ist, dass sie **Lösungen für Beförderung auf Nachfrage umfassen wird**. Eine spezifische Arbeit der Analyse der TAD-Lösungen in Auvergne wurde daher durchgeführt. Ein Unternehmen wurde beauftragt, eine multimodale Informations-Online-Plattform zu erstellen. Die Website wird am 6. Dezember 2012 gestartet, und eine Kommunikationskampagne wird im Januar 2013 ins Leben gerufen werden. Anwendungen für Smartphones werden in einer zweiten Stufe entwickelt.

In Bezug auf die Teilziele der "**sich entwickelnden multimodalen Preisgestaltung**" und "**der Entwicklung eines gemeinsamen Ticket-Systems**" wurde eine explorative Studie von einer externen Agentur durchgeführt.

Mögliche Erfolgsfaktoren:

- **Ein starker politischer Wille aus der Region, übersetzt in ein finanzielles Engagement**

Das Projekt wurde eingeführt, um es umfassend umzusetzen: ein Mitarbeiter wurde eingestellt, um in Vollzeit an dem Prozess zu arbeiten, und die Region hat sich in finanzieller Hinsicht verpflichtet, den größten Anteil an den Kosten der Online-Plattform zu unterstützen. Diese Führung ist ein Schlüssel, um andere lokale Behörden zu ermutigen, sich an dem Prozess zu beteiligen.

- **Einbeziehung aller AOTs von Anfang an.**

Das Verfahren ist freiwillig, so hängt es vom Willen der einzelnen Behörden ab, den Prozess zu unterstützen, und von der Verfügbarkeit der Mitarbeiter. Im Falle von Auvergne haben alle AOTs zugestimmt, sich an dem Prozess zu beteiligen.

- **Die Verwendung von Open-Source-Technologie für mehr Flexibilität der AOTs und langfristig ein besseres Management**

Die Online-Plattform wurde mit Open-Source-Technologie entwickelt. Der Vorteil ist, dass das Unternehmen, welches die Plattform geschaffen hat, nicht der Eigentümer der Plattform ist. Somit hat die AOT also am Ende des Vertrages mit diesem Unternehmen gewisse Flexibilität, um zu entscheiden: sie können das gleiche Unternehmen oder ein anderes für die Wartung der Plattform auswählen oder sie können be-

schließen, jemanden zu beauftragen, der in der Lage ist, die Plattform zu pflegen und zu aktualisieren. Dieser Vorteil ist jedoch begrenzt, da es immer die Notwendigkeit gibt, eine andere Firma zu finden, die über Wissen bezüglich der spezifischen Technologie verfügt.

Einhergehende Schwierigkeiten:

- **Schwierigkeiten für einige AOTs, vollständig in den Prozess einbezogen zu werden.**

Einige AOTs haben nur sehr wenig Mitarbeiterzeit, um zu arbeiten und können dem Prozess nicht viel Zeit widmen. In einigen Fällen ist die Größe des Gebiets der Auvergne eine weitere Schwierigkeit: um nach Clermont-Ferrand zu kommen, benötigt man bis zu 2,5 Stunden Autofahrt von den entlegensten AOTs Büros. Es ist daher für die Mitarbeiter einiger AOTs nicht möglich, regelmäßig an Sitzungen teilzunehmen. Allerdings wird dieses Problem teilweise mit Telefon- oder Videokonferenzen gelöst.

- **Unterschätzung der Arbeitslast, um die Online-Plattform zu realisieren und aufrecht zu erhalten.**

Der **Start der Online-Plattform hat sich um ein Jahr verzögert**. Das System ist sehr komplex in Bezug auf den Entwurf und erfordert auch das Sammeln von vielen Informationen von allen AOTs. Umfangreiche Arbeiten mussten durchgeführt werden, um das Datenformat zu harmonisieren, damit es vom System verwendet werden kann. Da das System das Transport-Angebot auf Abruf einbezieht, mussten Informationen (manchmal nicht digital) von den Gemeinden gesammelt werden.

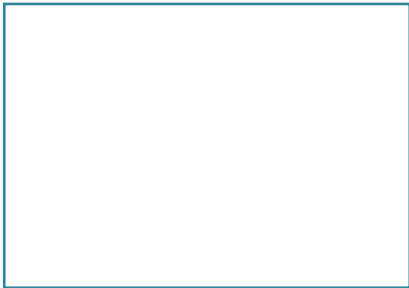
Es ist zu erwarten, dass ähnliche Probleme auch während der laufenden Phase der Website entstehen, welche mehr mehr Intervention seitens der AOT-Mitarbeiter erfordern als gewollt.

Aufgabe / Aufschub von einigen Ideen.

- Es wurde vorgesehen, die Buchungssysteme für die verschiedenen Transporte als Nachfragedienste zu gruppieren. Diese Idee wurde aufgegeben, weil es als nicht interessant erschien, eingerichtet zu werden. In vielen Fällen ist es ein lokaler Mitarbeiter, der für die Buchung von Transportdienstleistungen verantwortlich ist. Diese Person ist zu einem Bezugspunkt für die Nutzer geworden, und kennt das Gebiet gut. Es wäre auch teurer, die Buchung zu externalisieren, während es derzeit nur eine Teilzeit-Tätigkeit für den dafür verantwortlichen Mitarbeiter ist.

Ein integriertes Ticket-System erfordert viele Bedingungen. Alle Unternehmen müssen ihr Preissystem anpassen. z.B. die Definition eines "Kleinkindes" oder "Studenten" muss für alle gleich sein, damit die gleiche Regelung für ermäßigte Gebühren von allen Unternehmen genutzt werden kann. Die Unternehmen sollten auch alle das gleiche Ticketformat verwenden. Schließlich kann die Umsetzung eines integrierten Systems teuer sein: Wenn zwei Preise von verschiedenen Firmen verwendet werden, wird die Anpassung in Richtung des niedrigsten Preises erfolgen. Dies erfordert, dass eine

	<p>Entschädigung an die Firma erfolgt, die gewöhnlich einen höheren Preis fordert. Aufgrund der Komplexität des Projekts wird erwartet, dass es zuerst in der Region rund um Clermont-Ferrand angewendet wird, mit der Möglichkeit, danach auf andere AOTs ausgedehnt zu werden.</p>	
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Online-Dienste sind nur Werkzeuge. Sie können nicht vollständig den menschlichen Kontakt ersetzen. Zum Beispiel wurde beobachtet, dass viele ältere Leute gern den Buchungs-Service anrufen, um die Bestätigung der Angaben zu erhalten, die sie im Internet gefunden haben. • Dieser ehrgeizige Prozess der Koordinierung ist sehr lang. Man sollte sich von Anfang an bewusst sein, dass die Diskussionen mehrere Monate oder Jahre dauern werden.
8.	<p>Contact information</p>	<p>Damien DEROUET Chargé de mission mobilité durable Service mobilité et transports Direction Générale Adjointe Aménagement Durable des Territoires Conseil Régional d'Auvergne 00 (33) 4.73.31.93.67 / d.derouet@cr-auvergne.fr</p>
9.	<p>Other possible interesting information</p>	<p>Website der Online Plattform des intermodalen Reiseberechners:</p> <p>auvergne-mobilite.fr auvergnemobilite.fr auvergne-mobilite.com auvergnemobilite.com</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Alpine Bus: Busangebot in touristischem Gebiet ohne öffentliches Verkehrsangebot. Schweiz (P6)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Der Alpine Bus ist ein Busservice in den touristischen Gebieten, wo es wenig oder gar keine anderen öffentlichen Verkehrsangebote gibt. Diese Dienstleistung wird vor Ort von den lokalen Behörden und lokalen Unternehmen entwickelt, mit der Unterstützung des Alpiner Busverbundes.
3.	Objectives of the practice	Die Alpine Busse haben das Ziel, gemeinsame Transporte anzubieten, wo es kein öffentliches Angebot gibt, aber wo eine Nachfrage vor allem für den Tourismus vorhanden ist. Das Ziel des Verbundes ist es, eine Verlagerung des Verkehrs hervorzurufen: wo Menschen ihre privaten Auto genutzt haben, da haben sie jetzt die Möglichkeit, den gemeinsamen Transport zu nutzen. Das Umweltziel ist daher eine Priorität, neue Buslinien unter der Busmarke „Alpine“ zu schaffen. Lokale Partnerschaften werden auch mit lokalen Unternehmen eingerichtet.
4.	Location	Der Alpine Bus wird in 10 Gebieten in der Schweiz betrieben. <ul style="list-style-type: none"> • Region Alp Flix • Region Bergün • Parc régional Binntal • Parcrégional Chasseral • Parc régional Gantrisch • Region Greina • Region Huttwil • Region Moosalp • Parc Jura vaudois • Parc régional Thal 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Obwohl der öffentliche Verkehr eine gute Qualität in der Schweiz aufweist, gibt es Lücken in einigen Bergregionen: die Kantone und der Bund finanzieren den öffentlichen Verkehr, wenn mindestens 100 Einwohner dort leben. Daher gibt es in Bereichen mit fast keiner Bevölkerung, aber wo der Straßenverkehr durch Freizeitaktivitäten erzeugt wird, keine Subventionen für den öffentlichen Verkehr.</p> <p>Eine Pilotinitiative wurde durch verschiedene Organisationen entwickelt (SAB — Swiss</p>

Group for mountain regions; ATE- Association Transport and Environment; CAS — Swiss Alpine Club; CarPostal Suisse S.A.).

Zeitraumen:

Das Pilotprojekt "Busse von Alpentälern / Alpine Bus" wurde in den Jahren 2006-2007 mit 4 beteiligten Regionen (Binntal VS, Gantrisch BE, Greina GR und Moosalp VS) durchgeführt. Aufbauend auf den positiven Ergebnissen wurde das Projekt fortgesetzt und in anderen Bereichen entwickelt. Im Jahr 2012 wurden 10 Gebiete einbezogen, mit Buslinien, die bereits eingerichtet waren. Andere Regionen haben auch eine Nachfrage für die Entwicklung neuer Linien von Alpine Bussen und befinden sich im Prozess der Entwicklung einer Buslinie.

Der Entwicklungsprozess, um eine neue Buslinie zu entwickeln, dauert etwa 1,5 Jahre von der Entwicklung der Idee und der Partnerschaft bis zum Betreiben der Linie, mit (in den meisten Fällen) dem Fahrplan, der auch auf dem BahnWebportal (www.cff.ch) veröffentlicht wird.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Alpine Bus Association, mit einem Mitarbeiter.

Auf Regionenebene: eine regionale Partnerschaft. Ihre Zusammensetzung hängt von den Regionen ab. Sie beinhaltet immer lokale Behörden. Andere Mitglieder können Tourismusbüros und Agenturen, Regionalparks, lokale Unternehmen (z.B. Restaurants, Hotels) sein.

Prozess und genauer Inhalt der Practice:

Die Organisation ist zweigeteilt:

Der **Alpine Bus Verein** unterstützt die Initiierung neuer Projekte von Alpine Bussen in den Regionen. Sie bringen eine methodische Unterstützung:

- Beratung und Unterstützung für Projektpartner
- Beratung über das Angebot des öffentlichen Verkehrs und wie es zu bewerkstelligen ist
- Beratung und Unterstützung bei der Vermarktung.

Der Alpine Bus bringt auch seine Marke ein, unterstützt das Marketing auf nationaler Ebene und ist eine Gelegenheit zum Networking (insbesondere die Bereitstellung von Informationen über die Erfahrungen anderer Alpine Buslinien in anderen Regionen). Diese Unterstützung wird durch Dokumente und durch Vor-Ort-Besuche erbracht (1 bis 3 Besuche pro Jahr für bestehende Strecken, um sie zu verbessern, und in der Regel mindestens 3 Teilnahmen an Sitzungen, um neue Linien zu schaffen).

Lokale Ebene: die Einrichtung einer neuen Linie erfordert mehrere Schritte

- Gründung einer lokalen Partnerschaft.
- Entwerfen von mehreren Szenarien für die Buslinien, mit Vorschlag zur Route, Zeitplan (das kann sich ändern, je nach Saison) und Simulation von Kosten.
- Auswahl des abschließenden Szenarios

	<p>- Implementierungsphase, endet (in den meisten Fällen) mit der Veröffentlichung des Buslinienfahrplans und der Werbung dafür, einschließlich der nationalen Eisenbahngesellschaftsinformationen (www.cff.ch).</p> <p>Für alle Phasen bringt der Alpine Bus Verband seine Unterstützung ein.</p> <p>Sobald eine neue Linie erstellt wurde, gibt es jedes Jahr Besuche von Mitarbeitern des Alpine Bus Verbandes, um die Ergebnisse zu analysieren und mögliche Verbesserungen und Änderungen zu diskutieren.</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Der Alpine Bus ist ein Angebot unter der Führung der lokalen Behörden in Gebieten, wo es keine nationalen Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr gibt, obwohl es dort hauptsächlich Verkehr aufgrund des Besuches von Touristen gibt.</p> <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <p>Budget des Alpine Bus Vereins: 40 000 CHF / Jahr. Gefördert durch SAB, ATE, CAS, CarPostal Suisse. Jede teilnehmende Region zahlt auch eine Gebühr von 2.000 CHF / Jahr. Der Verein erhält auch Sponsoring von nationalen Verbänden wie Pronatura. Sie verteilen einen Anteil von dem erhaltenen Betrag an die Alpine Bus-Regionen (1000 CHF / Region).</p> <p>In jeder Region: die Kosten, um die Busse zu betreiben, hängen von den Gebieten ab (Anzahl der Linien, Länge der Linien, Häufigkeit). Sie umfassen zwischen 20 000 CHF und 70 000 CHF.</p> <p>Die Gebühren, die im Bus von den beförderten Leuten erhoben werden, decken zwischen 30 bis 95% der Kosten ab. Der Rest wird von den lokalen Behörden, Parkbehörden, privaten Unternehmen abgedeckt. Der Beitrag kann durch Geld- oder Sachleistungen (z.B. mit der Realisierung eines Flyers) erbracht werden.</p>
6.	<p>Evaluation</p>
	<p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u> Seit dem Ende des Pilotprojekts im Jahr 2006, an dem 4 Regionen beteiligt waren, sind andere Gebiete dem Alpine Bus beigetreten und haben lokale Angebote für einen gemeinsamen Verkehr entwickelt. Im Jahr 2011 wurden über 24000 Personen in 7 verschiedene Gebieten befördert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Zahl der Passagiere je nach Region beträchtlich variiert, wie in der Tabelle im Folgenden aufgezeigt wird.</p>

Fahrgastzahlen	Alp Flix GR	Binntal VS	Chasseral BE/NE	Gantrisch BE	Greina und Bleniotal GR/TI*	Moosalp VS	Thal SO	Total pro Saison
Winter 2005/2006	<i>Eröffnung am 6.6.2009</i>			2'552			<i>Eröffnung am 1.5.2009</i>	2'552
Sommer 2006		6'735		151	6'433			13'319
Winter 2006/2007				214		106		320
Sommer 2007		5'688		273	6'682	29		12'672
Winter 2007/2008			1'419	1'218		200		2'837
Sommer 2008		6'400	600	363	7'306	644		15'313
Winter 2008/2009			1'500	2'494		131		4'125
Sommer 2009	2'406	10'263	760	302	8'564	486	865	23'646
Winter 2009/2010			1'472	2'393		70		3'935
Sommer 2010	2'211	11'726	1'043	389	7'662	249	811	24'092
Winter 2010/2011			258	1'605		790**		2'653
Sommer 2011								
Total pro Region	4'617	40'812	7'052	11'954	36'647	2'705	1'677	
Total Verein Bus alpin								105'464

* Zwei Regionen mit gemeinsamem Angebot, ** mit neuem Angebot zur Brandalp

Zahl der Fahrgäste, die den Alpine Bus in den 7 Regionen nutzen, Entwicklung des Dienstes bis 2011

Quelle: http://www.busalpin.ch/site/downloads/zusammenfassung_fahrgastfrequenzen_110325.pdf

Im Jahr 2012 wurden für 10 Regionen Alpine Buslinien vorgeschlagen. Andere Regionen sind derzeit "Kandidaten", um auch Alpine Bus Regionen zu werden und neue Buslinien zu entwickeln.

Mögliche Erfolgsfaktoren:

Den Alpine Bus gibt es dort, wo **kein anderes Angebot des öffentlichen Verkehrs** bereits vorhanden ist. Allerdings gibt es eine **Nachfrage** aufgrund der Zahl der Touristen in der Region.

Jede Linie von Alpine Bus wurde **speziell an die Situation** in der Region und die **Bedürfnisse der Touristen angepasst**.

Es gibt **eine starke Beteiligung und die Bereitschaft** der regionalen / lokalen Behörden und den Mitgliedern der lokalen Partnerschaft.

Der **Alpine Bus Verein** verfügt über Erfahrungen und bringt eine starke Unterstützung ein, um neue Lösungen für neue Buslinien zu entwickeln.


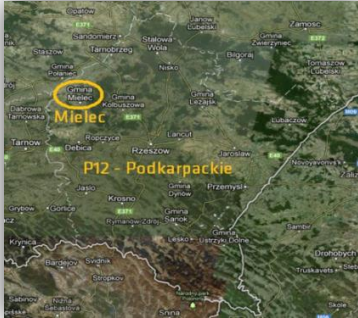
Einhergehende Schwierigkeiten:

Obwohl es für private Unternehmen möglich ist, die lokalen Alpine Busse zu sponsern, tun es nur sehr wenige: private Unternehmen sind der Ansicht, dass der Verkehr eine öffentliche Dienstleistung ist, die von der öffentlichen Hand finanziert werden sollte. Die finanzielle Unterstützung kommt hauptsächlich von den örtlichen Behörden oder Organisationen wie Parks, Tourismusverbänden, Umweltverbänden.



Einige Regionen wollten eine Alpine Buslinie entwickeln, mussten aber aufhören, weil sie entweder selbst festgestellt haben, dass sie nicht geeignet waren, oder weil sie stark entmutigt waren, sich weiterhin im Prozess des Alpine Bus Vereins zu engagieren. Die Gründe, warum die Prozesse nicht erfolgreich sein konnten, sind in der Regel die folgenden:

Keine ausreichenden lokalen finanziellen Ressourcen.

	<p>Nicht genug Personal, um das Projekt zu entwickeln und auszuführen.</p> <p>Das Ziel der lokalen Partnerschaft zur Entwicklung einer neuen Buslinie stimmt nicht mit den Zielen des Vereins Alpine Bus überein, eine Verschiebung der Verkehrsträger auszulösen (Umweltziel hat lokal keine Priorität).</p>	
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p>	<p>Es ist möglich, ein Angebot der gemeinsamen Verkehrspolitik von Grund auf in Gebieten zu entwickeln, wo es keine derartigen Angebote gibt. Es erfordert eine lokale Beteiligung: jede Alpine Buslinie funktioniert, weil es eine lokale Unterstützung gibt, um diese einzurichten und zu erhalten.</p> <p>Es ist eine Ausnahme, dass eine solche Alpine Buslinie nur mit den Einnahmen von den beförderten Menschen finanziert wird. Es besteht die Notwendigkeit einer zusätzlichen Finanzierung. Diese Finanzierung ist vor allem öffentlich, obwohl ein paar private Unternehmen zugestimmt haben, sich an der Finanzierung zu beteiligen.</p>
8.	<p>Contact information</p>	<p>Samuel Bernhard Quellenstrasse 27 8005 Zürich Tel.: 044 430 19 31 E-mail: busalpin@busalpin.ch http://www.busalpin.ch/ (Website in FR, DE, IT)</p>
9.	<p>Other possible interesting information</p>	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Koordinierte Mobilität in Mielec und den umliegenden Gebieten (P12)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	<p>Überholte, gewöhnliche Lösungen, die nicht die Erwartungen von Einwohnern des 21. Jahrhunderts erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele Probleme beim Kauf von Einzelfahrscheinen, insbesondere abends und am Wochenende • Fehlen ausreichender Kontrolle über die Busse • Nicht komfortable Form von Tickets (Papier), Kauf der Tickets beim Fahrer verursacht Verzögerungen
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Kontrolle über alle Netze und Busse, die sich im Dienst befinden • Bessere Verbindung zwischen Gemeinden und der Stadt (Schulen, Betriebe, Dienstleistungen) • Angenehmere Beförderung für Fahrgäste (neue Busse, Einrichtungen) • Beseitigung von Problemen mit der Ticketbestellung (Verzögerungen, keine Münzen zum Bezahlen)
4.	Location	<p>Öffentliche / private einbezogene Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mielec (Stadt) mit MKS (Verkehrsbetreiber), Mielec (ländlich), Przecław und Gawłuszowice • Zielgruppen von Nutzern: alle Einwohner, insbesondere Schüler, Arbeiter, ältere Menschen • Zahl der Stecken: <ul style="list-style-type: none"> - Gawłuszowice: 1 - Przecław: 3 - Mielec (ländlich): 6
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2001: Testen der elektronischen Travelcard-Technologie (Zusammenarbeit mit lokalem Hersteller) • 2006: Verbesserung des Travelcard-Systems • 2010: Entwicklung des umfassenden Travelcard-Systems (einschließlich Einzelfahrschein) • 2011: Fahrgastinformationssystem • 2010-2012: andere Umsetzungen, z.B. neue Busse, elektronische Fahrpläne <p>Prozess und detaillierter Inhalt der Practice:</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Abdeckungsgebiet: • 47 km² (Stadt) + 289 km² (ländliches Gebiet) <p>Anzahl an Einwohnern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Gebiet: 61.000 (Stadt) • + 26 000 (ländliches Gebiet) <p>Zahl der Gemeinden: 4</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • EU - Hilfe: Regional Operation Program - Podkarpackie (12): „Erweiterung und Veresserung der technischen Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs in Mielec und Austausch der Busflotte“ • Vereinbarung zwischen der Stadt Mielec (Kern des Systems) und den Gemeinden für einen Shuttle Service (Kostenteilung) <p><u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten der beschriebenen Einrichtungen: 365.000 € • Kosten des gesamten Projektes: 2.750.000 € • EU - Anteil: 1.900.000 € • Methoden für die Preisgestaltung: Einzel- und Saisonfahrtscheine <p>Betriebstage: täglich</p>
6.	Evaluation	<p><u>Umwelteinflüsse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verschmutzung und CO₂ Emissionen (neue Busse und EEV Emissionsstandards) • Sozio-ökonomische Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> - Besserer Zugang von Schülern zu Schulen - Besserer Zugang von Arbeitern zu Fabriken und Dienstleistungen - Mehr Verbindungen zwischen Stadt und Gemeinden - Verbesserte Pünktlichkeit: mögliche Reaktion auf jeden Vorfall (insbesondere Verzögerungen)
7.	Lessons learnt from the practice	
8.	Contact information	<p>MKS Sp. z o.o. w Mielcu ul. Moniuszki 12 39-300 Mielec tel. 17 5837733 fax 17 5864251 e-mail: sekretariat@mks-mielec.pl</p>
9.	Other possible interesting information	<p>Anhang: Fahrgastinformationssystem</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Verkehrssynergien: Vorstellung für eine Zusammenarbeit in Epirus (P4)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Synergien des öffentlichen Verkehrs (KTEL) mit Schülertransfer, Postbeförderungsdiensten, Produkttransport als ein Mittel zur Bereitstellung von besseren Dienstleistungen in ländlichen, abgelegenen und verstreuten Gebieten.
3.	Objectives of the practice	<p>Das Ziel der Practice ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Verkehrsfragen von verstreuten Gebieten in einem gangbaren Weg begegnen. - der Landbevölkerung und der verstreuten Bevölkerung einen grundlegenden Transport-Service bereitstellen. - eine Lösung für die Fälle und Gebiete mit einer schwachen Nachfrage finden, wo ein regelmäßiger Service nicht praktikabel ist. - Nutzung paralleler Dienstleistungen von anderen Sektoren, die teilweise die Kosten für den Betrieb einer Buslinie abdecken können, was sonst nicht möglich wäre.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Griechenland - Region Epirus – Regionale Einheit Ioannina
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die Regionaleinheit Ioannina (wie der Rest der Region) ist durch eine niedrige Bevölkerungsdichte, bergige Morphologie und eine breite Streuung der Siedlungen (Isolationsbedingungen) gekennzeichnet. Territoriale Mobilität besteht hauptsächlich durch lokale Busse & KTEL Fernverkehrsbusse (privat).</p> <p>Dörfer & Siedlungen werden nicht oder nur spärlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (KTEL) bedient. In einigen Fällen ist die nächste Buslinie Dutzende von Kilometern entfernt. Ein großer Teil der Bevölkerung, vor allem ältere Menschen, bleibt praktisch unverorgt. Die schwache Nachfrage in diesen Bereichen macht die Beförderungsleistung nicht machbar.</p> <p>Aber auch die schwachen Nachfragegebiete werden durch den Postdienst bedient, mit Produkten usw. beliefert.</p> <p>Mit diesem Hintergrund verfolgt KTEL Ioannina die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren, so dass diese Dienste als Subunternehmer ausgeführt werden. In den abgele-</p>

genen Gebieten der Region liefern KTEL Busse die Post und befördern Pakete, Produkte, etc. Auf diese Weise werden abgelegene Gebiete (wenn auch nicht regelmäßig) durch Buslinien bedient, was sonst nicht möglich wäre. Darüber hinaus ist die Umweltbelastung geringer, da mit einem einzigen Transportmittel mehrere Aktivitäten durchgeführt werden, wo sonst mehrere Transporte erforderlich sein würden.

Eine weitere Möglichkeit für eine Zusammenarbeit wird für die Beförderung von Schülern genutzt, die in Gebieten leben, wo die nächste Schule in der nächsten Stadt Meilen entfernt ist. In diesen Fällen haben die Gemeinden Verträge mit KTEL S.A. für den kostenfreien Transfer der Schüler (Ausschreibungsverfahren) zur / von der Schule. Ein solches Beispiel ist die Zusammenarbeit von der Gemeinde Zitsa mit KTEL S.A. Laut unterzeichnetem Vertrag holen KTEL Busse Schüler ab, fahren auf speziellen Strecken in Gebiete, die nicht bedient werden. Neben den Schülern bedienen die KTEL Busse auch die lokale Bevölkerung.

Einbezogene Unternehmen/Umsetzung:

KTEL S.A.

Hellenic Postal Service

Speditionen

Logistikunternehmen

Gemeinden

Prozess und genauer Inhalt der Practice:

Der Verkehrsbetreiber der Region Epirus (KTEL) arbeitet mit dem Postdienst und privaten Unternehmen zusammen, die Waren, Briefe und Pakete in abgelegene Gebieten versenden möchten. Auf diese Weise können die Einnahmen für diesen Service sowie die Tickets für den Transfer der Passagiere von diesen Gebieten die Buslinie in wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht machbar gestalten.

Die Zusammenarbeit wird auch zwischen KTELs und Gemeinden hinsichtlich der Beförderung von Schülern erreicht. KTEL wird von Gemeinden finanziert, um den täglichen Transport von Schülern aus abgelegenen und ländlichen Gebieten sicherzustellen, wobei Synergien mit dem Personenverkehr erreicht und Buslinien rentabel werden, die man sonst nicht hätte gewährleisten können.

Natürlich ist der Zeitplan der Dienstleistung auf die speziellen Stunden des Schülerservice beschränkt.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Es sind keine speziellen rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich.

Finanzrahmen:

Die Einnahmen aus den Zusatz-Diensten (Post-Service, Produkt-Lieferungen und Schüler-Buslinien) decken die Betriebskosten für den Transport-Service von Gebieten ab, die sonst nicht abgedeckt werden könnten.

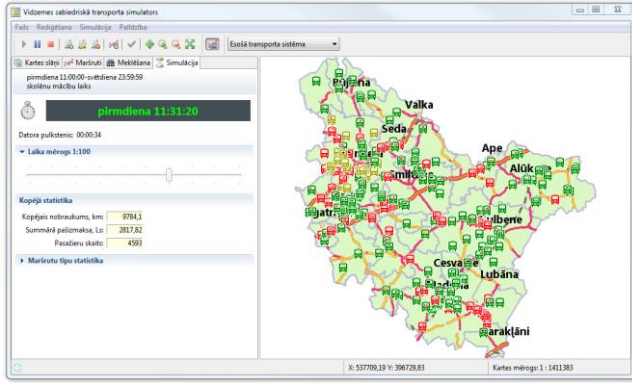
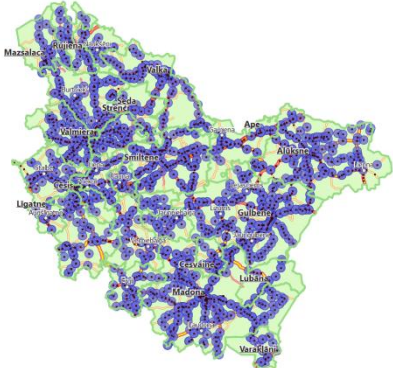
Synergien und Skaleneffekte scheinen effektiv zu funktionieren. Das ist der Hauptgrund,

	<p>warum nur 3-4% der gesamten Bevölkerung in der Region völlig unversorgt bleiben (ohne einen Transport-Service überhaupt).</p> <p>Allerdings ist die Häufigkeit der Leistung immer noch ein Problem.</p> <p><u>Nutzungsgrad (%)</u>: Nutzer / Gesamtbevölkerung Nach Schätzungen von KTEL werden ca. 5-10% der Bevölkerung durch diese kollaborativen Systeme bedient, welche ansonsten nicht von den öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können.</p>
6. Evaluation	<p><u>Mögliche aufgezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anstieg der Bevölkerung, die durch die Verkehrsdienste abgedeckt wird • Anstieg der Zufriedenheit der Menschen, die ansonsten ein privates Fahrzeug oder ein Taxi nehmen müssten • Eigenständige Buslinien in Gebieten, wo dies ansonsten nicht machbar wäre. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenarbeit von einem breiten Bereich an Akteuren - Gegenseitiger Nutzen für alle Akteure - Erreichte Synergien <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten</u>: Hauptsächlich finanzielle Schwierigkeiten in Bezug auf die Zahlungsströme, (Wirtschaftskrise und Einschränkungen haben die Gelder für Schüler beschränkt).</p>
7. Lessons learnt from the practice	Synergien können mit direktem Nutzen für einbezogene Akteure und Fahrgäste erzielt werden.
8. Contact information	Mr Filis: +30 26510-27441 (KTEL of Ioannina S.A.)
9. Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Zuschnitt öffentlicher Informationen in Bezug auf Verkehrsdienstleistungen in Shetland (P5)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Verbesserung des Zugangs zu öffentlichen Informationen in Bezug auf öffentliche Verkehrsdienste in Shetland.
3.	Objectives of the practice	Erhöhung der Zugänge zu öffentlichen Verkehrssystemen in Shetland durch Medien.
4.	Location	- Shetlandinseln, GB
5.	Detailed description of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gespräche haben das fehlende Bewusstsein von Informationen über den öffentlichen Nahverkehr aufgedeckt. • Information, bereitgestellt in Bushäuschen. • Shetland Transport App beauftragt. • Investition in Touchscreen-Technologie. • Zeitplaninformationen eindeutiger. • Einführung von einfachen Übersichtskarten.
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt läuft, aber Pilotprojekte zeigen, dass diese Methoden ausreichend verändert werden.
7.	Lessons learnt from the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Menschen aller Altersgruppen müssen dahingehend über Optionen verfügen, wie Informationen erlangt werden können, bevor eine Dienstleistung in Anspruch genommen wird.
8.	Contact information	<p>Elaine Park, Transport Strategy Officer, Shetland Islands Council 8 North Ness Business Park Lerwick, Shetland Tel. +44 1595 743957 elaine.park@shetland.gov.uk</p>
9.	Other possible interesting information	Dieses Projekt ist ein Pilotprojekt unter dem Northern Periphery Programme, Rural Transport Solutions

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Anbietern von Verkehrsdienstleistungen: Intermodales System (P10)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsträgern: Intermodales System.
3.	Objectives of the practice	Entwicklung von intermodalen Verkehrseinrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> • P+R und B+R- Systeme an 9 Bahnhöfen • Intermodale Bahnhofshalle • Intermodales Fahrgastinformationssystem • Neue Fußgängerbrücke über die Bahnstrecke
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Ungarn - Westliches Transdanubien
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> GYSEV Zrt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zeitrahmen: Dezember 2010 - Juli 2013 - Beteiligte Stellen / Umsetzung: GYSEV Zrt. - Prozess und genauer Inhalt der Practice: <ol style="list-style-type: none"> 1. Zusammenstellung des Antragsformulars. 2. Überprüfung Finanzeinrichtung und Subventionsentscheidung. 3. Vergabeverfahren für Genehmigung Zeichnungen + Konstruktionentwicklung. 4. Erhalt Baugenehmigungen. 5. Verfahren der Auftragsvergabe für den Bau. 6. Bau 7. Übernahme des Verfahrens. 8. Physikalische Schließung, Annahme für die bestimmungsgemäße Verwendung 9. Abschlussbericht. 10. Finanzielles Closing. 11. Mögliche zusätzliche Überwachungen. <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u> Der Investor muss Unterstützung von Finanzstellen erlangen und alle notwendigen Baugenehmigungen einholen.</p>

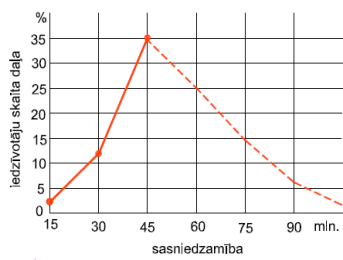
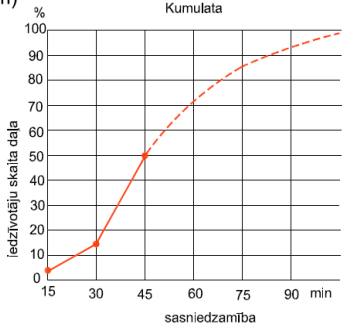
		<p><u>Finanzrahmen:</u> Das Projekt wird vollständig durch den EU-Kohäsionsfonds finanziert.</p> <p><u>Nutzergrad (%), Nutzer / Gesamtbevölkerung:</u> Die Gesamtbevölkerung der Region ist als potentieller Nutzer des öffentlichen Verkehrs einbezogen</p>
6.	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Qualität des öffentlichen Verkehrs • Ansteigende Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr • Schwierigkeiten: Der Vorbereitungsprozess wird in die Länge gezogen, Änderung der rechtlichen Umstände und der physischen Bedingungen.
7.	Lessons learnt from the practice	Das Projekt läuft noch, die Endbewertung hat noch nicht stattgefunden.
8.	Contact information	Hauser Miklós GYSEV Zrt. +36-30-687-2796
9.	Other possible interesting information	

NR	SECTION	DESCRIPTION
0.	Photograph	  <p>Abbildung 1: Interaktive Benutzeroberfläche</p> <p>Abbildung 2: Verfügbarkeit der Haltestellen</p>
1.	Title of the practice	Modellierung und Optimierung des Öffentlichen Verkehrs (P11)
2.	Precise theme/ issue tackled by the practice	Simulation und Optimierung des Öffentlichen Verkehrs
3.	Objectives of the practice	Das Ziel besteht darin, ein dynamisches Modellierungstool für die Verkehrsplaner der Planungsregion von Vidzeme zur Analyse und Planung des öffentlichen Verkehrs anzubieten.
4.	Location	- Land: Lettland - Region: Vidzeme Planungsregion
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die Studie wird im Rahmen der ESF Unteraufgabe 1.5.1.3.2 des Projektes "Advancement of Public Transport Service Quality in Vidzeme Planning Region" durchgeführt. Zeitraum: November 2011 - Mai 2012 - Relevante Strukturen / Umsetzung: Riga Technical University, "IMINK" Ltd. - Zielgruppen der Forschung: * Einwohner der Livland Planungsregion, die öffentliche Verkehrsmittel für Mobilitätszwecke, bestehende kommunale Strukturen der Livland Planungsregion nutzen, die für die Unterstützung der Einwohner mit öffentlichen Verkehrsmitteln verantwortlich sind; * Passagierbeförderung.</p> <p><u>Prozess und Inhalte auf einen Blick:</u> - Die folgenden Aufgaben wurden im Rahmen des Projektes realisiert: * Datenerhebung und Verallgemeinerung der regionalen Intercity-Strecken, regionale und lokale Routen, Bahnstrecken, Schul- und lokale Buslinien sowie Strecken von</p>

		<p>städtischer Bedeutung gewährleisten die Mobilität von Städten der Republik in die nähere Umgebung.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Die Analyse der Studienergebnisse und die Zusammenfassung der Schlussfolgerungen. * Vorbereitung des Studienberichtes. * Präsentation der Ergebnisse der Studie für die Teilnehmer des Projektes. * Modellentwicklung des bestehenden öffentlichen Verkehrssystems. * Modellpräsentation für die Teilnehmer der Diskussion. * Entwicklung des optimalen Modells des öffentlichen Verkehrssystems. * Vorbereitung von Empfehlungen für die Optimierungsoptionen der öffentlichen Verkehrsmittel der Livland-Planungsregion, basierend auf Raumordnungsdokumenten. * Präsentation von Empfehlungen an die Teilnehmer. <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u> Die Studie basiert auf der Grundlage des geschlossenen Vertrages Nr.1-26/85 vom 31.10.2011 zwischen der Planungsregion Livland und der Riga Technical University sowie auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen der Technischen Universität Riga und IMINK Ltd.</p> <p><u>Finanzielle Bedingungen:</u> Die Umsetzung der Studie wurde auf der Grundlage des geschlossenen Vertrages finanziert. Die Studie wird in 5 Stufen bezahlt, entsprechend dem Dienstausschüttungsplan.</p> <p><u>Benutzer der Gesamtbevölkerung:</u> Die Nutzer sind die Akteure und Verkehrsplaner der Livland Planungsregion (0,005% der gesamten Bevölkerung).</p>
6.	Evaluation	<p><u>Mögliche aufgezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):</u> Basierend auf dem entwickelten öffentlichen Verkehrsmodell wurden folgende Ergebnisse erzielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Durch die Verwendung kleinerer Busse (mit geringerem Kraftstoffverbrauch) (bis zu 25 Sitze), ist es möglich, finanzielle Einsparungen von bis zu 12% zu erreichen. * Durch die Einführung von 18 neuen Fahrten innerhalb der 293 Buslinienkilometer ist es möglich, im gesamten Gebiet Livland mindestens 2 Fahrten pro Werktag anzubieten. * Durch die Einführung von teilweise Express-Bussen und durch eine Verringerung der Anzahl von Bushaltestellen auf den übergemeindlichen Strecken ist es möglich, die übergemeindliche Reisezeit um bis zu 6% zu verringern. <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Entwicklung eines interaktiven dynamischen Modells für die Leistungsbewertung des öffentlichen Verkehrssystems. * Entwicklung möglicher Varianten für die weitere Entwicklung

		<p>des multimodalen öffentlichen Verkehrsnetzes.</p> <p><u>Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Die Schwierigkeiten basieren auf der Tatsache, dass die öffentliche Verkehrsplanung im Land keine vereinheitlichte methodische und wirtschaftlich solide Rechtsgrundlage besitzt. * Erhebliche Schwierigkeiten bei der Realisierung der Studie sind auf das Fehlen der notwendigen Eingabedaten sowie die Fragmentierung und Genauigkeitsprobleme der bestehenden Daten zurückzuführen. * Der Projektdurchführungszeitraum ist relativ kurz für ein Simulation Modeling System dieser Größe und diesen Umfangs.
7.	Lessons learnt from practice	<p>Eine objektive und operationelle Entscheidungsfindung auf allen Planungsebenen (städtisch, suburban oder regional) erfordert entsprechende öffentliche verkehrsdynamische Simulationen.</p> <p>Es ist notwendig, eine entsprechende öffentliche Verkehrsdatenbank für die vorhandene Situation und auch für die zukünftigen Bedürfnisse zu schaffen.</p>
8.	Contact information	<p>Ina Miķelsone Project manager Department of development and projects Vidzeme Planning Region Cesu Street 19-54, Valmiera Phone +371 64219021 Fax +371 64116012 Mob. phone +371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv</p>
9.	Other information that might be interesting	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen, bereitgestellt vom Befragten: <ul style="list-style-type: none"> http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/sabiedriska_transporta_p_akalpojumu_kvalitates_paaugstinasana_vidzemes_planosanas_regio_na/sabiedriska_transporta_kustibai_vidzeme_jauna_planosanas_sistema • Andere Dokumente (Berichte, Präsentationen): <ul style="list-style-type: none"> ○ Datensammlung und -analyse, Präsentation von Ergebnissen, Cesis, Lettland, 15.02.2012. ○ Präsentation "Vidzeme's public transport modelling system", Cesis, Lettland, 27.04.2012.: www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_20120427.ppt - Abschlussbericht des Projekts "Optimierung von Möglichkeiten des Liniennetzes im öffentlichen Verkehr in Livland unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der ÖPNV-Dienstleistern" // RTU, IMINK Ltd 2012. - Präsentation "Möglichkeiten der Optimierung des Liniennetzes"

		<p>netzes des öffentlichen Verkehrs in Livland unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der ÖPNV-Dienstleister" // Konferenz "Verbesserung der öffentlichen Verkehrsservicequalität in Livland", Cesis, 27.06.2012.</p> <ul style="list-style-type: none">- Präsentation "Öffentliches Verkehrsmodellsystem in der Livland Planning Region", Seminar des INTERREG IVC Programms Projekt "GRISI PLUS", Amata Bezirk "Ausmas", 12.07.2012.
--	--	--

NR	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	<p style="text-align: center;">Reģiona iedzīvotāju procentuālais sadalījums pēc VPR centru sasniedzamības ar sabiedrisko transportu (ārpus pilsētām)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Sadalījums</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Kumulata</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">Figure</p> <p>1: Percentage of region inhabitants having an accessibility to the centres of Vidzeme planning region</p>
1.	Title of the Practice	<p>Modellierung und Optimierung des Öffentlichen Verkehrs (P11)</p> <p><i>Optimierungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrsnetzes in Vidzeme unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der Anbieter des öffentlichen Verkehrs</i></p>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Sammlung von Daten für den öffentlichen Verkehr, Zusammenfassung und Analyse; Empfehlungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.
3.	Objectives of the practice	Entwicklung konzeptioneller Empfehlungen zur Verbesserung des einheitlichen multimodalen öffentlichen Verkehrsstreckensystems in der Vidzeme Planungsregion
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Lettland - Region: Vidzeme Planungsregion
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Die Studie wird im Rahmen der ESF Unteraufgabe 1.5.1.3.2 des Projekts "Advancement of Public Transport Service Quality in Vidzeme Planning Region" durchgeführt.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> November 201 – Mai 2012</p> <p>* Relevante Strukturen / Umsetzung: "IMINK" Ltd. Riga Technical University</p> <p>* Zielgruppen der Forschung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Einwohner der Planungsregion Livland, die mit sozialen und wirtschaftlichen Möglichkeiten der Mobilität unter Verwendung der vorhandenen logistischen Mittel ausgestattet werden sollten. -die Planungsregion Livland und ihre Gemeinden, die für die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln verantwortlich sind; -Anbieter von Personenbeförderung. <p>* Der Prozess und die Inhalte auf einen Blick:</p>

Während der Untersuchung wurden die folgenden Aufgaben ausgeführt:

- Analyse der Anforderungen für die Gestaltung von öffentlichen Verkehrsrouten unter Nutzung der EU- und lettischen Gesetzdatenbank.
 - Analyse des bestehenden Streckennetzes (regionale übergemeindliche Strecken, lokale regionale Routen, Bahntrassen, Schul- und Gemeindebuslinien) und die Formulierung der Probleme.
 - Entwicklung von Empfehlungen und Grundsätzen für den einheitlichen öffentlichen Verkehr (Bus und Schiene) - multimodales Streckennetz, welches das System effektiver und operativer macht (mit Optionen der Verwendung von Streckensimulation) auf der Grundlage der Raumplanungsunterlagen und den verfügbaren wirtschaftlichen Möglichkeiten.
1. Entwicklung einer öffentlichen Verkehrswegklassifizierung mit Anwendungseigenschaften für die regionalen übergemeindlichen und lokalen Routen;
 2. Definierte und mit Beispielen illustrierte Aktivitäten zur Verbesserung der multimodalen Eisenbahn-Infrastruktur und für die Koordinierung des Eisenbahn- und Busverkehrs (zum Beispiel Sanierung oder Kombination von Bahn und Bus, Layout Zwischenstopps, Reisekoordination, etc.).
 3. Angebot einer Fahrzeugflotte und Vielfaltverbesserung, um die Menge der Passagierstromanforderungen anzupassen.
 4. Definierung der Kriterien und Indizes für die Bus-Streckennetzentwicklung, die den wirtschaftlichen Indikatoren angepasst werden sollte.

Kriterium 1:

- Anteil der Gemeinden, die mit mindestens zwei Fahrten täglich ausgestattet sind, welche die Gemeinden mit dem Bezirkszentrum verbinden;
- Anteil der Bezirke, die mit mindestens zwei Fahrten täglich ausgestattet sind, welche die Bezirke mit der Region oder den Metropolen verbinden;

Kriterium 2:

Es ist möglich, die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verkürzen:

- Durch Reisen von Zentren nationaler und regionaler Bedeutung nach Riga;
- Durch die Bereitstellung von Möglichkeiten, innerhalb von 45 Minuten von einer Siedlung zum nächstgelegenen Zentrum von nationaler oder regionaler Bedeutung zu gelangen.

Kriterium 3:

Einer Mehrheit der Bevölkerung die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr in einem Bereich von 2 km bereitstellen.

Anzahl der Benutzer, für die es möglich ist, die Mobilität zu verbessern: 10-15% der gesamten Bevölkerung, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Erstellung einer Präsentation von Empfehlungen.

Rechtliche Rahmenbedingungen:



Die Studie basiert auf der Grundlage des geschlossenen Vertrages Nr.1-26/85 vom 31.10.2011 zwischen der Planungsregion Livland und der Riga Technical University sowie auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen der Technischen Universität Riga und

	<p>IMINK Ltd.</p> <p><u>Finanzielle Bedingungen:</u> Die Umsetzung der Studie wurde auf der Grundlage des geschlossenen Vertrages finanziert. Die Studie wird in 5 Stufen bezahlt, entsprechend dem Dienstausführungszahlungsplan.</p>	
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p>	<p>Die wesentlichen Vorschläge der Studie und realisierte Ideen, als potentielle Erfolgsfaktoren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Rate der Gemeinden, die mit mindestens zwei Fahrten pro Tag die Gemeinden mit dem Bezirkszentrum verbindet, kann um bis zu 95% -100% in der Zukunft gesteigert werden. 2. Der Anteil der Bezirke, denen mindestens zwei Fahrten pro Tag mit einer Verbindung der Stadtteile mit der Region oder den Metropolen angeboten wird, kann um bis zu 66-90% und 100% (Index 1,0; 1,36 und 1,52 im Vergleich zu den Jahr 2011) in der Zukunft erhöht werden. 3. Reduzierung der öffentlichen Verkehrsreisezeit in der Perspektive: <ul style="list-style-type: none"> - Durch Reisen von Zentren nationaler und regionaler Bedeutung nach Riga; *Es müssen Möglichkeiten bereitgestellt werden, um das nächste nationale oder regionale Zentrum von jeder Siedlung innerhalb von 45 Minuten zu erreichen. Indizes sollten genauer in späteren Entwicklungsphasen definiert werden, abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten. 4. Um zunehmend der Bevölkerung einen größeren Anteil an Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel mit einer Reichweite von bis zu 2 km zugänglich zu machen (in der Livland Planungsregion leben 72% der Bevölkerung unter solchen Umständen, in der Kurland Region - 75%, in Zemgale - 88%). <p><u>Schwierigkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Die Schwierigkeiten sind der Tatsache geschuldet, dass die öffentliche Verkehrsplanung im Land über keine einheitliche methodische und wirtschaftlich gesunde, rechtliche Grundlage verfügt. * Bedeutende Schwierigkeiten während der Durchführung der Studie sind auf das Fehlen der einheitlichen Datenbank zurückzuführen.
<p>7.</p>	<p>Lessons learnt from practice</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Analyse zeigt, dass die öffentliche Verkehrsplanung im Land eine methodische und wirtschaftlich solide rechtliche Grundlage erfordert, um die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung und den Grad des Mobilitätsservices widerzuspiegeln. - Für objektive und operationelle Entscheidungsfindung auf allen Planungsebenen (städtisch, suburban oder regional) ist es notwendig, eine Strukturierung der öffentlichen Verkehrsstrecken zu

		<p>realisieren und eine Modellierung dynamischer Systeme vorzunehmen.</p> <p>- Für eine weitere Entwicklungsperspektive im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist es erforderlich:</p> <p>a. eine Datenbank der bestehenden und perspektivischen Situationsprognosen erstellen zu können, um den Passagierstrom zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Bus, Bahn), die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze, die stärksten Anziehungspunkte für die Bevölkerung, etc. vorherzusagen.</p> <p>b. Umfragen zu Passagierströmen des öffentlichen Verkehrs und zur Mobilität der Bevölkerung durchzuführen.</p> <p>c. eine Grundlage des Wagenparks des öffentlichen Verkehrs für unterschiedliche Größen der Passagierströme zu erstellen, wie Busse mit großer, mittlerer und kleiner Kapazität.</p> <p>d. Entwicklung eines grundlegenden Wagenparks zur Schülerbeförderung mit unterschiedlichen Kapazitäten entsprechend der tatsächlichen Nachfrage.</p>
8.	Contact information	<p>Ina Miķelsone Project manager Department of development and projects Vidzeme planning region Cesu Street 19-54, Valmiera Phone +371 64219021 Fax +371 64116012 Mob. phone +371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv</p>
9.	Other information that might be interesting	<ul style="list-style-type: none"> • Andere Dokumente (Berichte, Präsentationen): <ul style="list-style-type: none"> ○ Präsentation "Optimierung von Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrsnetzes in Vidzeme unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der öffentlichen Verkehrsanbieter", Cesis, 15.02.2012 ○ Präsentation "Vidzeme's public transport modelling system", Cesis", Cesis, 27.04.2012.: www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_2_0120427.ppt ○ Abschließender Projektbericht "Optimierung von Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrsnetzes in Vidzeme unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und der öffentlichen Verkehrsanbieter" // RTU, IMINK Ltd., 2012.

9

Good Practices in: „Transport auf Nachfrage“

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0.	Photograph	  <p>TRANSPORTE a la DEMANDA <i>¡Cuando lo Necesites!</i></p>
1.	Title of the Practice	Transport auf Anfrage in der Provinz Burgos (P2)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Öffentlicher Verkehrsdienst für Fahrgäste in ländlichen Gebiete, unter Nutzung von bisherigen Anfragen auf Grundlage der neuen Informationstechnologien
3.	Objectives of the practice	Bereitstellung eines Verkehrsdienstes für kleine abgelegene Dörfer mit schlechten Verbindungen, wenn die Einwohner diesen wirklich benötigen, um die Mobilitätsbedürfnisse für den Zugang zu grundlegenden Diensten abzudecken, wie Gesundheit und Bildung, durch Erweiterung der vorhandenen Dienste.
4.	Location	<p>- Land: Spanien</p> <p>- Autonome Gemeinde von Castilla y León, bestehend aus 9 Provinzen: Avila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid und Zamora.</p> <p>Die Gesamtfläche der Gemeinde Castilla y Leon beträgt 94.226 km², und sie hat 2.557.330 Einwohner und ist somit eine der größten Regionen in Europa.</p> <p>Die Bevölkerungsdichte beträgt 27 Einwohnern / km², wodurch es eine der Zonen der Europäischen Union (115 EW / km²) mit der niedrigsten Bevölkerungsdichte ist sowie an dritter Stelle der dünn besiedelten Regionen in Spanien (durchschnittlich 78 EW / km²) liegt.</p> <p>Von Bedeutung ist in diesem Fall die große Zahl der Zentren der Bevölkerung (fast 6.000), die sich in kleinen Gemeinden befinden, die größer als jede andere Region in Spanien ist: 2.249 Gemeinden, von denen nur 274 mehr als 1.000 Einwohner und nur 50 mehr als 5.000 Einwohner haben.</p>
5.	Detailed description of the practice	

Ausgangspunkt:

Der Großteil der Bevölkerung ist in den wichtigsten urbanen Kernen konzentriert, die im Grunde Provinzhauptstädte sind, während die große Zahl der kleinen Gemeinden ein wichtiger Faktor ist. Die große Zahl von weit verstreuten Gemeinden mit geringer, schrumpfender und alternder Bevölkerung ist ein weiterer wichtiger Kontrastpunkt.

Die breite Streuung und geringe Dichte der Bevölkerung hat logische direkte Auswirkungen auf die Kosten der öffentlichen Dienstleistungen. Eine Folge davon ist ein großer Umfang des ländlichen Verkehrs, der in den meisten Fällen die Hauptstadt der Provinz oder Region über extrem lange Strecken und Fahrten mit einer geringen Anzahl von Passagieren mit einer Rentabilität verbindet, die in vielen Fällen ein Defizitniveau erreicht, wodurch es wiederum schwer ist, ihn zu unterhalten.

Diese Situation zwingt die Regionalregierung von Castilla y León, beträchtliche finanzielle Investitionen zu tätigen, um die Aufrechterhaltung eines ländlichen Nahverkehrs zu garantieren. Als ein konkretes Beispiel wurden im Jahr 2008 über 12 Millionen Euro als Hilfe ausgegeben, um die defizitäre Personenbeförderung zu entwickeln, die auf Landstraßen betrieben wird. Öffentliche Personenbeförderungs-Verkehrsdienste in Castilla y León werden derzeit über 150 autonome regelmäßige Service-Konzessionäre (Dienstleistungen zu festen Zeiten und Routen) und 95 Verwaltungsgenehmigungen für Sonderbeförderung (feste Streckendienste mit flexibleren Bedingungen) bereitgestellt. Dieses umfangreiche Netzwerk macht es möglich, die Dienstleistungen praktisch allen Gemeinden in der Region anzubieten. Doch angesichts der weit verstreuten Bevölkerung gibt es noch kleine Siedlungen, wo diese wesentliche Dienstleistung fehlt.

Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass es jetzt notwendig ist, die vorliegende Konzession an neue Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, die von der Gesellschaft gefordert werden, um den Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen wie Gesundheit, Bildung, Kultur, Tourismus und Freizeit zu gewährleisten. Um diese Ziele zu erreichen, wurden Strategien entwickelt, um das Potenzial zu nutzen, welches die neuen Informations- und Wissenstechnologien zur Verfügung stellen. Mit diesen Prämissen als Grundlage hat der Entwicklungsrat der Regionalregierung von Castilla y León ein neues Verkehrs-Management-System, basierend auf vorherigen Anfragen von Bürgern implementiert, das so genannte "Transport on Demand", geleitet und organisiert von einem "Virtual Transport Centre".

Zeitrahmen:

Das Pilotprojekt wurde im Jahr 2004 in Barco de Ávila umgesetzt, was zur öffentlichen Ausschreibung und anschließender umfangreicher Verlängerung bis zum jetzigen Zeitpunkt führte.

Beteiligte Stellen / Umsetzung:

Förderer: Development Council der Regionalregierung von Castilla y León

Antragsteller: Stadtverwaltungen

Eine weitere wichtige Gruppe sind die Transportunternehmen, die Angebote für die Strecken abgeben.

Prozess und genauer Inhalt der Practice:

Transport on Demand besteht aus einem System, in dem die Dienstleistung geplant wird, da der Benutzer mit der Verwaltung interagiert hat, mittels telefonischer und tele-matischer Methoden während des gesamten Prozesses. Mit anderen Worten, der Dienst wird nicht eingerichtet, es sei denn, es gibt einen vorherigen Bedarf dafür. Dieses System arbeitet in Zonen, Zeitskalen oder Arten von Operationen, wo ihre Existenz wirtschaftlich nicht vertretbar ist, oder wo die Schaffung eines herkömmlichen Bus-Services aufgrund besonderer Merkmale nicht möglich ist. Dieses System vermeidet das Phänomen von leeren 50-Sitzer-Bussen durch die Dörfer von Castilla y León.

Transport on Demand bietet ein System an, wo Fahrzeuge im Liniendienst kleine, abgelegene (und deshalb schlecht angeschlossene) Dörfer erreichen können, wenn ihre Bewohner sie wirklich brauchen. Es ist daher ein System, das die Zuverlässigkeit des Dienstes erhöhen und die Bereitstellung von Dienstleistungen für den Bürger garantieren kann, aber auch die Optimierung bestehender Ressourcen.

Transport on Demand - virtuelles Zentrum

Das Zentrum zentralisiert die Verwaltung der Verkehrsdienste, welche die abgelegenen und schlecht verbundenen ländlichen Gebiete in der Autonomen Gemeinde über ein einziges Zentrum, als "TRANSPORT ON DEMAND VIRTUAL ZENTRUM" bezeichnet, verwaltet und das von der Autonomen Gemeindeverkehrsverwaltung geleitet wird. Dieses Projekt wurde mit der Philosophie der Teilnahme an allen "wichtigen Siedlungen" ins Leben gerufen, dies wird als eine Bezugnahme auf Orte mit vier oder fünf Personen aufwärts verstanden und wurde in mehreren Zonen in der Autonomen Gemeinschaft gestartet.

Das Betreiben der Initiative ist im Grunde einfach, aber es erfordert die Umsetzung einer entwickelten und komplexen technologischen Basis, damit sie richtig funktioniert. Das System besteht daher aus den folgenden Elementen:

- Transport on Demand Virtual Centre Exchange (TDVCE), mit den folgenden Funktionen:
 - * "Einsammeln" von Reservierungen (für Beförderungsanforderungen).
 - * Generierung von Nachfragen nach Reisen, gemäß der Reservierungen werden die Fahrzeugsitze belegt.
 - * Verwaltung der Kommunikation zwischen der Leitstelle, der On-Board-Unit und den Benutzer- Info-Terminals.
- On-Board-Unit + Fahrerbedienpult, so dass:
 - * jedes Mal Daten an das Control Center von seiner Position gesendet werden, wenn es zu einem Halt auf der Strecke kommt.
 - * Nachrichten werden vom Fahrer an die Vermittlungsstelle gesandt: Warnungen und Abfragen.
 - * Nachrichten werden von der Vermittlungsstelle an den Fahrer gesendet.
- Benutzer-Info-Terminals, die es dem Benutzer ermöglichen, zu erfahren:
 - * Fahrzeugankünfte an den Haltestellen auf der Strecke (angefragt durch den Nutzer)

- * Freie Plätze (vorbehaltlos bis zum Ende des Strecke)
- * Vorfälle auf der Strecke (Text vom Control Centre gesendet)

Operationelles Layout

Mit diesen Elementen entwickelt sich der Betriebszyklus wie folgt: mit ausreichender Mitteilung über die zu erfolgende Beförderung teilt der Fahrgast die Verkehrsnachfrage mittels eines kostenlosen Anrufs dem Transport-on-Demand Virtuelle Centre mit.

Das Centre, bei dem alle Anrufe von Benutzern eingehen, welche diese Art von Service erbeten, übermittelt die Anforderung an den Transportunternehmer, so dass es ein bestimmtes Fahrzeug zuweist, das die Zone passieren muss, die den Dienst anfordert.

Die Standorte, die über diesen Dienst verfügen, sind mit Infotafeln ausgestattet, die direkt mit dem Virtual Center verbunden sind, welches die Bewohner darüber informiert, wo sich der Bus auf der Strecke befindet, zusammen mit Informationen über alle Ereignisse, die stattgefunden haben können.

Um diese Informationen zu übertragen, verfügt das Fahrzeug, welches die Dienstleistung bereitstellt, über eine On-Board-Unit zur Mitteilung der Ankunftszeiten für jeden Halt. Das System garantiert, dass der Fahrgast, der in die ländliche Umgebung reist, ausreichend bedient wird.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Phasen

- 1) Vorläufige Zulassung (Art. 72 des Gesetzes 30/1992 über die rechtliche Regelung der öffentlichen Verwaltungen).
 - Erleichtert die sofortige Umsetzung des Services
 - Vorheriges Treffen mit lokalen Regierungen und Organisationen
 - Vorherige Einigung mit Konzessionären
 - Entscheidung
- 2) Service-Anzeige: Panels und Infotafeln.
- 3) Öffentliche Präsentation.
- 4) Informationen für Benutzer: Informationsbroschüre, versandt an alle Haushalte in jedem Ort.
- 5) Endgültige Genehmigung: Änderung der Rechtstitel (normales Verfahren):
 - * Information an die Öffentlichkeit
- 6) Schriftsätze von lokalen Regierungen
- 7) Bericht des Verkehrsrates, usw.
- 8) Einbeziehung von Vergünstigungen / Genehmigungen

Finanzrahmen:

Der Dienst umfasst derzeit 685 Strecken, die in den 9 Provinzen von Castilla y León in Betrieb sind, mit einer Investition von über 15 Millionen Euro vom Entwicklungsrat. Leon ist die Provinz, die den größten Teil dieser Finanzierung erhält, wobei 37% des Budgets der Regionalregierung an den Bereich Verkehr übergeben werden.

Auf der anderen Seite erhalten Provinzen wie Zamora nur 12%. Aufgrund des Gebietes und der geographischen Lage ist Leon eine der Zonen mit hoher Priorität, wo das

Transport-on-Demand-Programm die höchste Präsenz hat, wodurch es eines der ehrgeizigsten Initiativen innerhalb des Budgets des Entwicklungsrates ist.

- Es ist als eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung konfiguriert.
- Der größere Teil wird von der Verwaltung finanziert.
- Der Benutzer zahlt nur 1 Euro.
- Es beinhaltet eine laufende Analyse des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichtes der Konzession oder Genehmigung.
- Kosten +/- 16.000.000 €,
 - Investition (System, Technologie und Reserves Exchange): +/- 8.000.000 €
 - Jährliche Betriebskosten: +/- 8.000.000 €

Nutzergrad (%): Nutzer/Gesamtbevölkerung (wenn möglich):

Der Transport-on-Demand-Service, umgesetzt in der gesamten Gemeinde, hat die Zahl von einer Million Nutzern erreicht. Derzeit bietet es einen Service für insgesamt 3.108 Bevölkerungszentren und versorgt 935.507 Bewohner von Castilla y León. Das Benutzerprofil besteht aus 66,69% Frauen und 63,64% über 65 Jahre. Nutzer vergeben eine Punktzahl von 4,75 von 5 für den Transport-on-Demand-Service im Allgemeinen, sowie eine Punktzahl von 4.79 für den Fahrzeugkomfort.

6. Evaluation

Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren):

Im Jahr 2011 wurden von den 212.536 möglichen Fahrten mit dem Linienverkehr nur 85.830 durchgeführt, was bedeutet, dass 40,38% der geschätzten Gesamtkosten des Transport-on-Demand-Programmes nicht vorhanden sind. Mit anderen Worten, mit Transport on Demand wurden 59.62% der Fahrten eingespart, was bedeutet, dass 126.706 Fahrten nicht mit leeren Fahrzeugen auf den Autobahnen der Autonomen Gemeinde stattgefunden haben.

Dies bedeutet, dass im Vergleich zum Linienverkehr, Transport on Demand Einsparungen von 1,920.412 Liter Kraftstoff erzeugt hat. Die ökologischen Vorteile werden in Bezug auf den eingesparten Kraftstoff mit einer Vermeidung atmosphärischer Emissionen von über 5.000 Tonnen * von CO₂ geschätzt, was eine Vorstellung dahingehend gibt, dass der Transport-on-Demand ein umweltfreundlicher Transport werden kann.

** Diesel-Fahrzeug-Emissionen liegen geschätzt bei 2,65 kg / Liter Kraftstoff unter idealen Verbrennungsbedingungen.*



Mögliche Erfolgsfaktoren:

Der Erfolg der Umsetzung dieses Projektes kann in den folgenden Punkten zusammengefasst werden:

- Vorteile für den Nutzer:
 - Ein Transport-Service, der verfügbar ist, an Orten, wo es ihn vorher nicht gab oder wo er bestehende Dienste absichern kann.
 - Garantie der Leistungserbringung: Sicherheit, dass die Beförderung erfolgreich ist.

	<ul style="list-style-type: none"> - Schnelligkeit der Dienstleistung, indem nur an den notwendigen Haltestellen angehalten wird. - Informationen in Echtzeit über die Ankünfte via Infotafel an den Haltestellen. <ul style="list-style-type: none"> • Vorteile für den Betreiber: <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung der Betriebskosten, mit optimaleren Routen je nach Nachfrage. - Erhöhung der Zahl der Passagiere dank Service-Verbesserungen. - Verbesserung des Images bei den Nutzern und der Verwaltung. • Vorteile für die Administration: <ul style="list-style-type: none"> - Analytisches Tool für Service-Qualität und Nutzerfeedback. - Bessere Kontrolle über die Verkehrsunternehmen. - Anwendung der Ergebnisse auf andere Verkehrswege in der Region. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <p>Die Anwendung einer Reihe von Einsparungen in Übereinstimmung mit Sparmaßnahmen, enthalten in den regionalen Budgets. Transport -On-Demand erlebt eine Reduzierung von bis zu 50% der Dienstleistungen ab dem 1. August 2012, und der Preis der Tickets wird von 1 auf 2 Euro als Ergebnis der bevorstehenden Verringerung um 30% der Beihilfe durch die Landesregierung steigen.</p>	
7.	Lessons learnt from the practice	Die Bedeutung der Optimierung der Ressourcen, wenn die kritische Masse nicht ausreichend ist, um die Dienste profitabel zu machen. Die Schwierigkeiten, die im sozio-ökonomischen Kon-

		text einbezogen sind, wie beim vorliegenden Fall bei der Bereitstellung von Kontinuität der Dienste, die in hohem Maße von der staatlichen Kofinanzierung abhängen.
8.	Contact Information	Ángeles García Sanz (Present in Shetland meeting)
9.	Other information of interest	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen, bereitgestellt vom Informationsgeber • Verschiedene Dokumente (Berichte, Präsentationen)

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0.	Photograph	
1.	Title of the Practice	TADOU, Service des Lokalen Verkehrs durch Taxi auf Anfrage (P6)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Der TADOU Service ist ein Service des Verkehrs auf Nachfrage, verfügbar für alle im Gebiet von Zentral-Doubs, ein Gebiet, in dem es keine anderen öffentlichen Verkehrsmittel gibt. Alle Bewohner des Gebietes können den Service nutzen, um innerhalb der Region und zu spezifischen Anschlussstellen außerhalb des Gebiets zu reisen.
3.	Objectives of the practice	Der TADOU Service wird bei Bedarf den Bewohnern von Zentral-Doubs vorgeschlagen. Das Gebiet der Zweckgemeinschaft (Syndicat Mixte) wird von keinem Bus-Service abgedeckt. Es gibt Bahnhöfe, um das Gebiet mit den Städten außerhalb des Gebietes zu verknüpfen. Der Service zielt auf die Bekämpfung der Isolation von Menschen ohne eigenes Transportmittel und von behinderten Menschen ab, indem ihnen ein günstiges Transportangebot gemacht wird, um im Gebiet der "Zweckgemeinschaft" von Zentral-Doubs zu reisen. Eine Kommission der lokal gewählten Vertreter trifft sich regelmäßig, um den Service zu verbessern.
4.	Location	<p>Frankreich, Gebiet von Zentral-Doubs. Das Gebiet umfasst zusammen 6 Gemeindeverwaltungen im Département von Doubs innerhalb einer "Zweckgemeinschaft" (<i>Syndicat mixte</i>). Es gibt die Gemeindeverwaltungen von</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baumois; • Rougemont; • Im kleinen Tal von Sancey; • Die Inseln des Flusses Doubs; • Clerval; • Vaite-Aigremont. 

	119 Gemeinden sind einbezogen, die ca. 900 km ² für 34.000 Einwohner abdecken (Dichte von 37,8 km ²).
5.	<p>Detailed description of the practice</p> <p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>Die Idee der Entwicklung eines spezifischen Services entstand im Jahr 2004, und der Service wurde im Jahr 2006 eingerichtet. Dieser Zeitraum entspricht der Zeit, in der der Rat des <i>Départements</i> Doubs das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet reduziert hat. Das "transport on demand"-System wurde ausgewählt, weil es als das beste System erachtet wurde, um der Nachfrage der Bevölkerung des Gebietes zu entsprechen.</p> <p><u>Zeitraumen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Dienst wurde im Jahr 2006 eingerichtet und läuft seit diesem Zeitpunkt. <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u></p> <p>Kommission für Raumordnung und Mobilität (Kommission TADOU): ca. 20 gewählte Personen aus dem Gebiet der Zweckgemeinschaft. Sie treffen sich alle zwei Monate und befassen sich unter anderem mit dem TADOU Service.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Taxiunternehmen, von der TADOU Kommission zur Durchführung des Service ausgewählt. Das Unternehmen wurde nach einer Ausschreibung ausgewählt, die regelmäßig erneuert wird. Das Unternehmen verfügt über bis zu 9 Fahrzeuge, die für den TADOU-Dienst verwendet werden können, einer von ihnen wurde für den Transport von Rollstühlen angepasst. • Eine zentrale Stelle, um die Anfragen zu sammeln: Der Service wird von den Mitarbeitern der Zweckgemeinschaft seit der Schaffung des TADOU bereitgestellt. Eine Person arbeitet an der Beziehung mit den Nutzern (Buchung von Aufträgen, Organisation von Reisen und Zusammenarbeit mit dem Taxi-Unternehmen), eine zweite Person ist für die Verwaltung der Beziehung mit der Kommission für Raumordnung und Mobilität verantwortlich. <p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u></p> <p>Der Service zielt darauf ab, die Beförderung von Personen auf dem Gebiet der Gemeinden von Zentral-Doubs (siehe Karte) zu erleichtern. Der Dienst kann für einen Transport von jedem Ort zu jedem anderen Ort bestellt werden, solange sie sich in dem Gebiet befinden. Darüber hinaus können 8 Bushaltestellen, die sich nicht in dem Gebiet befinden, auch erreicht werden. Diese Bus-Stationen sind die Endstationen von Buslinien, die nach Besancon, die wichtigste Stadt der Region, gehen.</p> <p>Der Dienst arbeitet von Montag bis Samstag von 6.00 Uhr bis 19.30 Uhr (außer an Feiertagen).</p> <p>Jeder Einwohner des Gebietes kann den TADOU Service bis zu 20 Mal pro Monat nutzen, nachdem er sich für den Dienst registriert hat. Kinder können ihn auch nutzen, wenn sie von einem Erwachsenen begleitet werden, wenn sie jünger als 10 Jahre sind oder mit einer Vollmacht, wenn sie zwischen 10 und 18 Jahre alt sind. Behinderte Personen dürfen TADOU mit einer Begleitperson kostenlos nutzen. Im Fall der Buchung von TADOU für mehrere Personen wird der Preis pro Person halbiert.</p>

Der Service muss mindestens einen Tag vor der Reise bestellt werden und kann spätestens am Tag vor der geplanten Reise storniert werden. Das Buchungsbüro kann von Montag bis Freitag zwischen 8.00 und 11.00 Uhr angerufen werden. Um den Service effizienter zu gestalten, kann das Buchungsbüro Reisen zusammenfassen und auch die gebuchte Reisezeit ändern. In einem solchen Fall oder wenn der Dienst die Reise stornieren muss, wird der Benutzer mindestens einen Tag vor der geplanten Reise informiert. Das Zusammenlegen der Fahrten kann automatisch von der verwendeten Software erfolgen, wenn die Abfahrtszeiten weniger als 10 Minuten auseinander liegen. In anderen Fällen prüft der Mitarbeiter, der für die Verwaltung der Buchung verantwortlich ist, die Möglichkeiten und ruft die Nutzer an, um ihre Zustimmung für die Änderungen zu erbitten. Für Anwender, die regelmäßig Reisen aufgrund fester Termine gebucht haben, überprüft der Mitarbeiter auch jeden Monat mit den Nutzern, ob die Buchung tatsächlich registriert ist. Obwohl es gelegentlich einige Probleme bei der Nachfrage, besonders bezüglich der Wochengebühr, gibt, ist es immer möglich, Änderungen der Fahrten vorzunehmen, so dass jeder Benutzer zufrieden gestellt werden kann.

Regeln zur Nutzung von TADOU wurden schriftlich fixiert und müssen von den Nutzern des Dienstes akzeptiert werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Die 6 Gemeinschaften der Gemeinden arbeiten zu einigen Fragen, einschließlich der Raumordnung und Mobilität, innerhalb des rechtlichen Rahmens der "Zweckgemeinschaft" von Zentral-Doubs (*Syndicat mixte du pays du Doubs Central*) zusammen. Die TADOU Initiative ist eine der Dienstleistungen, die von der Zweckgemeinschaft bereitgestellt und verwaltet wird.

Der Transport auf Nachfrage wird durch den Artikel 26 des Dekrets 85-891 vom 16. August 1985 in Bezug auf städtische Transporte von Personen und nicht-städtischen Straßenverkehr geregelt (*n ° 85-891 decret du 16 août 1985 relatif aux transports de personnes et urbains gère aux transportés routiers non urbains de personnes*). Die Transporte auf Nachfrage sind öffentliche Dienstleistungen, die für alle offen sind (mit einigen Ausnahmen für behinderte Menschen), sie werden von den zuständigen Behörden des öffentlichen Verkehrs organisiert. Die Mindestkapazität der eingesetzten Fahrzeuge beträgt 4 Sitze. Schließlich wird die Beförderung auf Nachfrage nur genutzt, wenn es eine Nachfrage von Nutzern gibt.

Finanzrahmen:

• *Start-Up-Gelder*

- Die Zweckgemeinschaft hat zu Beginn Nutzen aus LEADER + EU-Mitteln gezogen, um die Software Galeopsis zu erstellen, die verwendet wird, um die Reisen zu buchen. Diese Start-Up-Gelder wurden im Jahr 2007 gestoppt, und es wurde seitdem kein europäischer Fonds genutzt.

• *Laufende Kosten*

- Die Anwender beteiligen sich abhängig von der Entfernung und der Anzahl der Tage zwischen der Buchung des Dienstes und der eigentlichen Reise.

Allerdings ist die Beteiligung der Nutzer nicht ausreichend, um den Dienst zu finanzieren. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit ist notwendig, um die Kosten zu ergänzen. Sie werden zu 50% vom *Conseil General* (Rat des *Départements Doubs*) und zu 50% von den Gemeinden des Gebiets gewährleistet. Es ist die Gemeinde, in welcher der Benutzer seinen Wohnsitz hat, welche die Kosten zahlt.

Zum Beispiel beliefen sich im Jahr 2011 die Gesamtkosten für den Betrieb von TADOU

	<p>(fixe und variable Kosten) auf 110.000 €, die wie folgt finanziert worden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20% von den Benutzern • 40% vom Rat des <i>Départements</i> Doubs • 40% aus der Gemeinschaft der Gemeinden des Wohnsitzes des Benutzers. <p>Die Kosten pro Kilometer des Dienstes wurden für 2012 überarbeitet, damit werden die laufenden Kosten für dieses Jahr höher sein.</p> <p><u>Teilnahme von den Benutzern:</u> Die Kosten des Dienstes für den Benutzer sind wie folgt:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kilometer</th> <th colspan="2">Preise</th> </tr> <tr> <th>A: Buchung länger als 4 Tage vor der Reise</th> <th>B: Buchung weniger als 4 Tage vor der Reise</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 bis 11 km</td> <td style="text-align: center;">3 €</td> <td style="text-align: center;">6 €</td> </tr> <tr> <td>12 bis 25 km</td> <td style="text-align: center;">5 €</td> <td style="text-align: center;">10 €</td> </tr> <tr> <td>26 bis 65 km</td> <td style="text-align: center;">7,5 €</td> <td style="text-align: center;">15 €</td> </tr> <tr> <td>66 bis 100 km</td> <td style="text-align: center;">10,5 €</td> <td style="text-align: center;">21 €</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Preise können jedes Quartal überprüft werden.</p>		Kilometer	Preise		A: Buchung länger als 4 Tage vor der Reise	B: Buchung weniger als 4 Tage vor der Reise	1 bis 11 km	3 €	6 €	12 bis 25 km	5 €	10 €	26 bis 65 km	7,5 €	15 €	66 bis 100 km	10,5 €	21 €
Kilometer	Preise																		
	A: Buchung länger als 4 Tage vor der Reise	B: Buchung weniger als 4 Tage vor der Reise																	
1 bis 11 km	3 €	6 €																	
12 bis 25 km	5 €	10 €																	
26 bis 65 km	7,5 €	15 €																	
66 bis 100 km	10,5 €	21 €																	
6.	<p>Evaluation</p> <p><u>Mögliche aufgezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u> <u>Nachgewiesene Ergebnisse</u> TADOU ist in dem Sinne effektiv, dass es die Ziele der Bereitstellung eines günstigen Verkehrsmittels erreicht und den Zugang zu den Dienstleistungen im Gebiet ermöglicht.</p> <p>Über 400 Nutzer pro Monat Es gibt etwa 400 Nutzer pro Monat, mit einer hohen Nachfrage während der wöchentlichen Märkte und einer geringerer Nachfrage in den Sommerferien. Im November 2011 wurde der 25000. Nutzer (nach 5 Jahren des Bestehens) befördert. Im März 2012 wurden 508 Reisen unternommen, unter Nutzung der TADOU Dienstleistungen, für eine Gesamtstrecke von 7861 km (durchschnittliche Länge der Fahrt: 15,5 km). Der Service wird mehr in den Gebieten von Rougemont und Baumois genutzt, die weniger mit externen Städten verbunden sind und wo sich viele Dienste befinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hauptnutzer und Zwecke für die Nutzung des Dienstes:</i> Im August 2012 gibt es 482 registrierte Nutzer für den Service. Die Nutzer sind vor allem ältere Menschen, die zum Arzt oder zur Apotheke müssen, einkaufen gehen, zum Friseur gehen. Einige fahren auch zum täglichen Betreuungsdienst. <ul style="list-style-type: none"> - Personen ohne private Fahrzeuge oder ohne Führerschein (welche auf den TADOU-Service von den sozialen Diensten aufmerksam gemacht werden). - Berufstätige Personen, die zur Arbeit zu gehen, ausnahmsweise oder regulär im Fall von jungen Menschen, die sich in der Ausbildung befinden. - Die Schülerinnen und Schüler erreichen den Bahnhof / Busbahnhof, um zur High School in Besancon (außerhalb der Region) zu fahren. - Personen, die zum Bahnhof fahren müssen (z.B. wenn sie dort nicht ein Auto für mehrere Tage stehen lassen wollen). <p>In einigen Fällen können die Gebühren für die Nutzung von TADOU durch Pflegedienste oder durch die sozialen Dienste bezahlt werden. Die meisten Nutzer der TADOU Dienstleistungen haben niedrige Einkommen. Die meisten Nutzer haben die Angewohnheit, mehr als 4 Tage im Voraus zu buchen, um einen niedrigeren Preis zu erlan-</p>																		

gen, was die Kombination der Fahrten erleichtert.

- *Positive Auswirkungen auf das gesellschaftliche Leben:*
Eine der positiven Auswirkungen des Dienstes ist der Beitrag zur Aufrechterhaltung oder sogar zur Schaffung sozialer Verbindungen. Da die meisten Nutzer begrenzte Einnahmen haben, bietet der Service TADOU ihnen die Möglichkeit, sich in der Region zu bewegen, wo es ohne den Dienst nicht möglich gewesen wäre. TADOU ist auch ein Mittel für ältere Menschen, eine gewisse Autonomie ohne Hilfe ihrer Verwandtschaft aufrecht zu erhalten, mit der Möglichkeit, sich frei zu bewegen, wann immer sie es wollen.
- *Positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft in einem gewissen Umfang:*
TADOU wird sehr oft verwendet, um medizinische Zentren, Apotheken, Supermärkte oder örtliche Geschäfte der Umgebung zu erreichen. Daher trägt das System zur Unterstützung dieser Unternehmen bei.

Mögliche Erfolgsfaktoren:

Die **Kommission für Raumordnung und Mobilität** umfasst etwa 20 gewählte Personen aus den beteiligten Kommunen. Durch die Treffen, welche alle 2 Monate stattfinden, stellen sie sicher, dass der Service verbessert werden kann. Die **Rückmeldungen der Nutzer werden von der Person gesammelt**, die für die Buchung einer neuen Reise verantwortlich ist und von der Firma, die sich um den Betrieb des Verkehrs kümmert. TADOU hat **klare schriftliche Regeln**, die von dem Benutzer akzeptiert werden müssen, bevor ihm gestattet wird, den Dienst zu nutzen, um Probleme bei der Auslegung der Nutzung des Dienstes zu verhindern. **Werbung** erfolgt, um TADOU lokal bekannt zu machen, mit Flyern, Plakaten, Reportagen über die durchgeführten Untersuchungen (wie jene, die während der Europäischen Woche der Mobilität durchgeführt wurden) oder auf Veranstaltungen (Feier zur 25 000. Reise im Jahr 2012). Die **verwendete Software wurde entwickelt**, um **speziell** auf dem Gebiet verwendet zu werden. Sie wird **ständig angepasst**, um den Service zu verbessern.

Einhergehende Schwierigkeiten:

Seit der Gründung im Jahr 2006 hat sich der Service immer mehr verbessert. Das erste Jahr war experimentell, um das System zu testen und die wichtigsten Nachteile zu korrigieren.

Derzeit beziehen sich die meisten der **Forderungen auf die Möglichkeit, um TADOU zu nutzen, um nach Besançon zu fahren, was nicht zum Hoheitsgebiet des Dienstes** gehört, aber wo es mehr wichtige medizinische Zentren und Fachärzte gibt. Obwohl TADOU Buslinien verbindet, ist es für alte Leute schwierig, Busse zu nehmen und umzusteigen, um das Krankenhaus zu erreichen.

Da die **Frequentierung des Dienstes wächst, sind Veränderungen notwendig, um die Kosten zu begrenzen**. Derzeit werden Maßnahmen untersucht, um die Gruppierung der Passagiere zu entwickeln, damit auch weiterhin den Bedürfnissen der Nutzer entsprochen werden kann und gleichzeitig die Kosten gesenkt werden können.

Die **Regelung des TADOU Services wurde Ende 2010 verbessert**: Regelung ist vollständiger mit den am meisten eingetroffenen Fällen; Verpflichtung für den Nutzer, die Regeln anzunehmen, bevor sie den Service nutzen, um den Dienst zu erleichtern und die Buchung zu verbessern, Einrichtung von zwei Preisen, je nach dem Zeitpunkt der Buchung, Reduzierung der Preise für Personen, die zusammen reisen.

Der Markt **mit dem Unternehmen, welches für das Betreiben der Beförderungen ver-**

	antwortlich ist , wird regelmäßig per Ausschreibung verlängert: Erste Ausschreibung in 2006 für einen Zweijahresvertrag, einmal verlängerbar, neue Ausschreibung für 2011. Die Unternehmen, die nicht ausgewählt wurden, waren enttäuscht, dass sie den Markt verloren haben. Es war notwendig, sie zu treffen und ihnen die Gründe zu erklären, warum ihnen der Zuschlag nicht gewährt wurde, um die Situation zu beruhigen. Die Beziehung mit lokalen Unternehmen ist jetzt sehr gut.
7.	<p>Lessons learnt from the practice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Echte Beteiligung von lokal gewählten Personen über die Kommission für Raumordnung und Mobilität. • Anpassung und Verbesserung des Services, möglich dank der Kommission für Raumplanung und Mobilität. • Öffentliche Gelder werden benötigt: die private Beteiligung ist bei Weitem nicht genug. • Die Regulierung von TADOU verhindert Streitigkeiten bei der Nutzung. • Verknüpfung mit anderen Verkehrslinien: Verbindung mit Ginko Buslinien, um die wichtigste Stadt in der Umgebung zu erreichen.
8.	<p>Contact Information</p> <p>Mademoiselle Alice MORTEAU Tél : 03 81 84 11 95 contact@doubscentral.org Website (French only): http://www.doubscentral.org/la-commission-amenagement-de-lespace-et-mobilites.html</p>
9.	<p>Other information of interest</p>

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	Ein auf Anfrage basierendes Beförderungssystem im "Dipol" Larissa-Volos (P3)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Aktivierung der Idee der Intermobilität über das Internet für den Dipol Larissa-Volos, basierend auf der jeweiligen Nachfrage („On Demand“).
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines innovativen Bussystems • Integration von und Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmitteln. • Umformulierung der Multimodalität mit verschiedenen Kriterien, d.h. Kosten, Zeit, CO₂ Emissions.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Griechenland - Region Thessaly, Regionaleinheiten von Larissa und Volos
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Fehlen nachhaltiger Mobilität aufgrund der wenigen Bevölkerungsgebiete und der geringen Verkehrsnachfrage.</p> <p><u>Zeitraumen:</u> Ist als Pilotprojekt im Larissa-Volos – Dipol umzusetzen.</p> <p><u>Einbezogene Stellen / Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Züge (OSE, TRAINOSE) • Private städtische Busse • Private suburbane Busse • Private Taxifahrer • Gemeinden <p><u>Prozess und detaillierter Inhalt der Practice:</u> Der Nutzer legt den Beginn und den Endpunkt seiner Reise fest und erhält alle Reiseoptionen und den besten Reiseplan gemäß dem Bedarf. Die Reiseoptionen beinhalten Bus, Zug, Taxi.</p> <p><u>Rechtlicher Rahmen:</u> Private & öffentliche Akteure müssen zu einer Einigung bezüglich der Strecken, der zu nutzenden Fahrzeuge und der Teilung der Fahrscheineinnahmen gelangen. Ein eindeutiger und stabiler</p>

		<p>ler Rechtsrahmen muss gebildet werden. <u>Finanzrahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten von neuen Strecken (Privates Busunternehmen) • Lieferung und Betreiben von Fahrzeugen, d.h. Mini-busse, Fahrräder (Gemeinden)
6.	Evaluation	
7.	Lessons learnt from the practice	
8.	Contact information	<p>Chatzilamprou Ismini topoismini@gmail.com</p>
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Ländliches Taxi Castellon (P1)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Unzureichende Versorgung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten der Provinz Castellón. Benachteiligte Bevölkerungsgruppen: ältere Menschen, behinderte Menschen, junge Leute und Geschäftsleute.
3.	Objectives of the practice	Bereitstellen von öffentlicher Verkehrsleistung in ländlichen Gebieten der Provinz Castellón, welche angepasst ist an Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Land: Spanien - Region, Bezirk oder Landkreis: Provinz Castellon - Bevölkerung: 604.344 Einwohner - Fläche: 6.632 km² - Bevölkerungsdichte: 91,12 EW/km² 
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u></p> <p>Der Förderer dieser Idee wurde durch den Revitalisierungsplan Valencia geleitet und motiviert. Der Förderer stellt fest, dass alle ländlichen Ortschaften der Provinz Castellón von älteren Menschen mit Bedürfnissen wie Reisen in die Hauptstadt oder anderen Gemeinden gebildet werden.</p> <p>Derzeit gibt es einen Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln, die für Behinderte und ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Darüber hinaus sind die öffentlichen Verkehrsmittel auch notwendig für Erwachsene, Jugendliche und Schulkinder, um sich in der Gesellschaft zu integrieren.</p> <p><u>Zeitraumen für die Entwicklung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Beginn der Aktivität: 2008 ✓ Ort: La Puebla de Tornesa (Castellón)

- ✓ Firmenslogan: Bewegung und Mobilität - ein Recht und eine Freude
- ✓ Service 24 h, samstags, an Sonn- und Feiertagen.
- ✓ Fahrzeug mit einem Berufsfahrer. Maximale Anzahl von acht Personen.

Beteiligte Stellen

Organisation: Dieser Service wird von der Firma Ruraltaxi angeboten. Es wurden außerdem Kooperationsverträge mit Kommunen, Einrichtungen (SAUJI) und einigen Behindertenverbänden (ADEC, ACUDIM) unterzeichnet.

Gerichtet an: Allgemeine Öffentlichkeit mit Schwierigkeiten der Fortbewegung in ländlichen Gebieten.

Entwicklung

Das Unternehmen sammelt Informationen über die Daten zu demografischen Studien, die zur Bevölkerung durchgeführt worden sind. Später hat das Unternehmen eine Machbarkeitsstudie und eine detaillierte Aufschlüsselung der Gesamtkosten vorgelegt

Das Unternehmen erstellt auch einen Marketing-Plan und Mitteilungen über anzubietende Dienstleistungen (Website, Broschüren, Zeitungen, Radio, Fernsehen). Darüber hinaus gibt es Vereinbarungen mit Verbänden, Kommunen und Institutionen.

Ruraltaxi untersuchte einen Weg, um vollständig die Umsetzung des Projekts zu finanzieren. Der vom Unternehmen zur Verfügung gestellte Dienst ist der Personenverkehr. Der Service wird nach den gefahrenen Kilometern zur Verfügung gestellt und tarifiert. Darüber hinaus zieht Ruraltaxi die Möglichkeit der Schaffung eines Transport-Gutscheins für kurze Fahrten in Betracht.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Um diesen Service anzubieten, erfordert es zwei Elemente:

- Eine Taxi-Lizenz.
- Eine Änderung in der Konfiguration des Fahrzeugs, um es anzupassen.
- Darüber hinaus wird die Unternehmenspolitik geleitet von: Revitalisierungsplan der Generalitat Valenciana, um das Gleichgewicht, den Zusammenhalt und die territoriale Entwicklung zu fördern.


Finanzrahmen:

Das Unternehmen verfügt über eine eigene Finanzierung, um die anfänglichen Investitionen und die Kosten während des Dienstes anzugehen.

Es ist eine ausreichende Gewähr für die Einkommen von Agenturen, öffentlichen und privaten Einrichtungen sowie Unternehmen oder Einzelpersonen gegeben.

MONTHLY EXPENSES		INVESTMENT INITIALLY PERFORMED	
Description	Amount	Description	Amount
Personnel costs (salary + social security)	1.600 €	Constitution and start-up costs	2.000 €
Freelance	300 €	Buying a car	22.184 €
Vehicle insurance	200 €	Adaptation of the vehicle for the service	9.776 €
Vehicle fuel	500 €	Conditioning parking costs	8.600 €
Vehicle maintenance	250 €	Computer and Software	3.000 €
Mobile phone	300 €	Mobile phone and contract	500 €
Advertising	150 €	Advertising and Web page	4.000 €
Finance costs (loan, etc..)	380 €	insurance policy	2.103 €
Other (Advisory, taxes, etc..)	190 €	TOTAL COSTS	52.163 €
TOTAL GASTOS MENSUALES PREVISTOS	3.870 €		

MONTHLY INCOME	
Description	Amount
Municipal Service	600 €
Disabled association	1.000 €
Travel agencies	600 €
Mutual Insurance	600 €
Individuals	1.500 €
Companies	1.000 €
TOTAL MONTHLY INCOME	5.300 €



Gesamt monatlicher Nutzen: 1.430 €

Umfang der Nutzung durch die Bevölkerung

Das Projekt Ruraltaxi hat einen großen Einfluss auf die Bevölkerung von kleinen Gemeinden. Des Weiteren wurde der Dienst auf andere Gemeinschaften ausgedehnt, wie Sozialzentren, Vereine, Unternehmen, Nachbarschaftsgruppen, Schulen, Krankenhäuser usw.

6. Evaluation

Nachweisbare Ergebnisse (anhand von Indikatoren):

- Car-Sharing beinhaltet das Teilen von Reisekosten. Kraftstoffverbrauch ist eine gemeinsame Ausgabe.
- Verringerung der Zahl der Fahrzeuge auf der Straße. Reduzierung von Verkehrsstaus und Parkproblemen.
- Erhöhung des Angebots von Verkehrsleistungen in den ländlichen Gebieten. Verbesserte Zugänglichkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität.
- Umweltauswirkungen: Erhebliche Reduzierung der Emission von schädlichen Gasen an die Umwelt und Verringerung der Lärmbelastigung.



Mögliche Erfolgsfaktoren:

- Hilfe für benachteiligte Bevölkerungsgruppen.
- Förderung der wirtschaftlichen Aktivität.
- Impulse des ländlichen Tourismus.

Einhergehende Schwierigkeiten:


Erweiterung der Good Practice im gesamten Gebiet.

7.	Lessons learnt from the practice	Diese Good Practice hilft, die Wirtschaft, die interregionale Zusammenarbeit und die ausgewogene Entwicklung des Gebietes zu stärken. Von ihr können andere Regionen in vielen Aspekten partizipieren, wie Planung, effiziente Transportsysteme, Verbesserung des Zugangs zur Informationsgesellschaft, Erhaltung und Verbesserung der Umwelt, das Kulturerbe, Tourismus, Kultur und Beschäftigung.
8.	Contact information	Paloma Montoya Salvador Phone: + 34 608 22 46 45 E-mail: info@ruraltaxi.com
9.	Other possible interesting information	

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	 
1.	Title of the practice	Nachfrage-bezogenes öffentliches Verkehrssystem für 4 Dörfer im südlichen Burgenland (P8)
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Ein nachfrage-bezogenes öffentliches Verkehrssystem für vier Dörfer im südlichen Teil des Burgenlandes.
3.	Objectives of the practice	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen auch für Menschen ohne Zugang zu Fahrzeugen • Kompensiert den Mangel im öffentlichen Verkehr • Unterstützt die Beförderung von Kindern in den Kindergarten und die Schule.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Burgenland - Bezirk Güssing, Kleinmürbisch, Großmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Neustift bei Güssing
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt:</u> Das Projekt startete am 1. Dezember 2009 wegen eines Mangels an öffentlichen Versorgungsunternehmen mit einem Van für bis zu acht Fahrgästen plus Fahrer in vier Dörfern.</p> <p><u>Zeitraumen</u> Das erste Jahr nach der Umsetzung lief der Dorfbus als Pilot-Projekt. Aufgrund der positiven Rückmeldungen der Bewohner wurde beschlossen, es in eine ständige Einrichtung umzuwandeln. Der Dorfbus fährt von Montag bis Freitag von 7.00 Uhr bis 16.30 Uhr. Nach dem Kindergarten- und Schuldienst am Morgen bedient der Bus vor allem die älteren Bewohner der vier Dörfer. Dreimal in der Woche ist es möglich, in die Bezirkshauptstadt Güssing mit dem Dorf-Bus zu fahren.</p> <p><u>Beteiligte Stellen / Umsetzung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinderäte der Gemeinden Kleinmürbisch, Großmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben und Neustift bei Güssing - Gemeinderat von Güssing - Regionalregierung Burgenland

	<p><u>Prozess und genauer Inhalt der Practice:</u> - Vorbereitung von Projekten.</p> <p>Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes</p> <p>Information der Öffentlichkeit und Beteiligung der Öffentlichkeit</p> <p>Überprüfung des rechtlichen und finanziellen Rahmens</p> <p>Entscheidungen der Gemeinderäte, das Projekt zu beginnen</p> <p>Zusammenstellung der Satzung</p> <p>Gründung des "Dorf-Bus-Vereins"</p> <p>Mitarbeiter-Schulungen für Fahrer</p> <p>- Kontinuierliches Projektmanagement</p> <p>steigende Sensibilisierung der Öffentlichkeit</p> <p>steigende Grundvoraussetzungen</p> <p><i>Entwicklung und Einführung von Fahrplänen</i></p> <p><u>Inhalt des Projekts</u></p> <p>läuft von Montag bis Freitag von 7.00 bis 16.30 Uhr als Tür-zu-Tür-Service.</p> <p>Anfragen müssen telefonisch gestellt werden</p> <p>Kindergarten- und Schul-Service am Morgen und am Mittag</p> <p>während des Tages bedient der Bus hauptsächlich die älteren Bewohner der vier Dörfer</p> <p>dreimal pro Woche Ausflüge in die Bezirkshauptstadt Güssing</p> <p><u>Rechtliche Rahmenbedingungen:</u></p> <p>Der "Dorf-Bus-Verein", gegründet von den Gemeinden, betreibt das Projekt. Die Bewohner können Mitglieder des Vereins werden. Die jährliche Gebühr ermöglicht den Mitgliedern die unbegrenzte Nutzung des Busses. Nicht-Mitglieder sind nicht berechtigt, den Bus zu benutzen.</p> <p><u>Finanzrahmen</u> <i>(Die Zahlen beinhalten nur die vier Gemeinden des anfänglichen Projektes)</i> Jährliche Kosten: 35.000 € Mitgliedsgebühren: 5.000 €/Jahr Finanzierungen: 8.000 €/Jahr Sponsoring: 6.000 €/Jahr Gemeinden teilen Kosten von ca. 16.000 €</p>	
<p>6.</p>	<p>Evaluation</p>	<p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren</u> Das Projekt wird von den lokalen Politikern angetrieben und wird von der Bevölkerung in starkem Maße angenommen.</p> <p><u>Einbezogene Schwierigkeiten</u> Der rechtliche Rahmen ist nicht klar definiert, da das Projekt we-</p>

		der ein reguläres öffentliches Verkehrssystem noch ein Taxi ist
7.	Lessons learnt from the practice	Zusammenarbeit mit der IHK wird empfohlen, ist aber nicht notwendig.
8.	Contact information	Bürgermeister Martin Frühwirth 7540 Kleinmürbisch Austria post@kleinmuerbisch.bgld.gv.at +43 3322 44377
9.	Other possible interesting information	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Informationen, bereitgestellt vom Informierenden http://www.kleinmuerbisch.at/DORFBUS.aspx • Verschiedene Dokumente (Berichte, Präsentationen) Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept – Ortsbus Kleinmürbisch, Inzenhof, Großmürbisch und Neustift bei Güssing

NR.	SECTION	DESCRIPTION
0	Photograph	
1.	Title of the practice	<i>TWIST: Verkehrsdienste basierend auf der Nachfrage mit sozialem Ziel in der Regionaleinheit Ioannina (P4)</i>
2.	Precise theme/issue tackled by the practice	Das Praxisbeispiel beschäftigt sich mit dem Problem der unzureichenden Verkehrsdienste und entlegenen Gebieten auf einer „Nachfrage“-Grundlage.
3.	Objectives of the practice	Das Ziel der Practice ist: <ul style="list-style-type: none"> - den Verkehrsfragen in abgelegenen Gebieten mit einem umsetzungs- und umweltfreundlichen Weg zu begegnen. - der ländlichen Bevölkerung, die nicht ausreichend durch bestehende Transportlösungen abgedeckt wird, einen neuen Service bereitzustellen, der ihren Bedürfnisse angepasst werden kann. - Entwicklung und Umsetzung einer neuen Perspektive im Verkehrssystem der Region - Maximierung der Zufriedenheit der Bürger in Bezug auf Verkehrsleistungen. - eine Lösung für Fälle und Gebiete mit einer schwachen Nachfrage finden, wo ein regelmäßiger Service nicht praktikabel ist.
4.	Location	<ul style="list-style-type: none"> - Griechenland - Region Epirus – Regionaleinheit Ioannina
5.	Detailed description of the practice	<p><u>Ausgangspunkt</u> Die Regionaleinheit Ioannina (wie der Rest der Region) ist durch eine niedrige Bevölkerungsdichte, bergige Morphologie und eine breite Streuung der Siedlungen (Isolationsbedingungen) gekennzeichnet.</p> <p>Territoriale Mobilität besteht hauptsächlich durch lokale Busse & KTEL Fernverkehrsbusse (privat).</p> <p>Dörfer & Siedlungen werden nicht oder nur spärlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (KTEL) bedient. In einigen Fällen ist die nächste Buslinie Dutzende von Kilometern entfernt. Ein großer Teil der Bevölkerung, vor allem ältere Menschen, bleibt praktisch unversorgt. Die schwache Nachfrage in diesen Bereichen macht die Transportleistung undurchführbar.</p> <p>Das einzige öffentliche Transportmittel in der Region (KTEL Busse) sollte flexiblere Dienstleistungen ermöglichen, das ging aus einer entsprechenden Umfrage hervor.</p> <p>KTEL von Ioannina, als Projektpartner im Projekt TWIST (INTERREG IIB Cades), hat seinen Betrieb aufgenommen und bietet einen neuen "on demand"-Service in einer Pilotphase, die inzwischen offiziell eingerichtet und auf einen größeren Bereich erweitert</p>

wurde.

Beteiligte Stellen / Umsetzung

KTEL von Ioannina S.A. in Zusammenarbeit mit den regionalen Verkehrsbetrieben.

Prozess und genauer Inhalt der Practice

Im September 2006 wurden neue Haltestellen eingeführt und der Öffentlichkeit vorgestellt, um die Notwendigkeit für den Zugang zu anderen Mitteln des Fernverkehrs zu erfüllen. Neue Strecken wurden aktiviert, und obwohl nur zu bestimmten Zeiten, decken sie einen Bereich ab, der bis jetzt nur selten bedient wurde.

Die Begünstigten sind vor allem Bewohner, die mit dem Bus innerhalb der Region Ioannina fahren. Vor der Umsetzung des neuen Transport-Services mussten Fahrgäste nach Ioannina selbst alles zuvor organisieren, um den nächsten KTEL entlang der sehr frequentierten Linie Ioannina - Athen - Ioannina zu erreichen. Allmählich hat der Service die Linie bereichert, bietet Haltestellen in vordefinierten Orten an, die der Bus nur auf Fahrgastanfrage anfährt.

Bis zur Einführung des Dienstes konnten Fahrgäste nur an einer KTEL-Haltestelle entlang der festgelegten Route zusteigen. Deshalb wurde die Möglichkeit für Passagiere eingerichtet, innerhalb festgelegter Ortschaften zuzusteigen, aber nach ihren besonderen Bedürfnissen, indem sie eine einfache Buchung tätigen. Die KTEL Ioannina - Athen - Ioannina Linie, die zuvor in einem Standard-Modus funktioniert hat, ist nun für den Transport auf Anfrage reserviert: der Fahrgast, der den Service nutzen möchte, muss rechtzeitig die örtliche KTEL informieren.

Mit dem Ziel der Verbreitung des Services wurde zunächst eine Werbekampagne unter Verwendung von Werbetafeln und Flyern, die den Dienst beschreiben, durchgeführt. Die Werbetafeln wurden an den KTEL Pick-up Points angebracht, während die Flyer direkt an die Fahrgäste verteilt wurden. Der Service kann innerhalb des Bezirks durch den Anruf des KTEL Busbahnhofes in Ioannina reserviert werden. Im Falle der Ioannina - Kastoria und Ioannina - Kozani Linien können Halte in den Dörfern Konitsa und Metsovo direkt bei den KTEL Angestellten reserviert werden, welche die zentrale KTEL-Station informieren. In Vorbereitung auf die Testläufe wurde eine Informationskampagne in dem Gebiet durchgeführt.

Ausgehend von der Pilotphase bis zur offiziellen Einrichtung des Dienstes hat KTEL die Dienste erweitert, durch Ausdehnung des abgedeckten Gebietes. Bis zum heutigen Tag ist der Service für das gesamte Gebiet der Gemeinden Metsovo und Konitsa verfügbar, wo die Linien von / nach Karditsa, Lamia, Larissa, Volos (alle zentralen Städten des Festlandes Griechenland) flexibel angepasst werden. Derzeit werden keine zusätzlichen Kosten für den Dienst erhoben.

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Es ist kein spezieller Rahmen erforderlich. Nur Genehmigungen von der regionalen Verkehrsabteilung für die Flexibilität der Strecke, die eine Buslinie "nehmen" kann.

Finanzrahmen:

Der neue "on demand"-Service ist vollständig machbar. Es gab keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Gebühr für die Nutzung des Dienstes, da die Einnahmen der KTEL S.A. aus dem Anstieg der Anzahl der Tickets ausreichend sind, um die zusätzlichen Betriebskosten des Dienstes zu decken. Die meisten der Menschen, die den Dienst nutzen, hätten sonst ein Taxi genommen, um zur nächsten Buslinie zu gelangen. Der Service ist finanziell vorteilhaft für Nutzer und KTEL S.A.

Zukunftspläne zur Erweiterung:

KTEL S.A. plant, den Service für die gesamte Region von Ioannina zu erweitern. Dies würde die Notwendigkeit für die Installation einer Software und eines Online-Betriebssystems erfor-

	<p>dem, das mit den Busfahrern verbunden wird.</p> <p><u>Nutzungsgrad (%): Nutzer / Gesamtbevölkerung</u> Keine quantitativen Daten von den Befragten verfügbar. Jedoch war der Dienst erfolgreich, beliebt und hat die Einnahmen aus dem Ticketverkauf erhöht.</p>
6. Evaluation	<p><u>Mögliche gezeigte Ergebnisse (durch Indikatoren)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Zahl der Bevölkerung, die von den Verkehrsleistungen abgedeckt wird - Anstieg um 5% der Tickets der entsprechenden Buslinien - Erhöhung der Zufriedenheit für Leute, die sonst ein privates Fahrzeug genutzt hätten oder ein Taxi. - Keine zusätzlichen Gebühren für die Nutzer - Autarker Service mit geringen Betriebskosten <p><u>Mögliche Erfolgsfaktoren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Flexibilitätsoptionen für Menschen, die bisher nicht über eine Option für den öffentlichen Verkehr verfügt haben - Bedienung der gleichen Gebiete durch verschiedene Buslinien - Keine zusätzlichen Gebühren - Extraeinnahmen für den Betreiber (KTEL S.A.) - Vermeidung von unnötigen Buslinien und Bushaltestellen. - Sekretariat zur Annahme und Weitergabe von Anforderungen für die Nutzung des Dienstes. - Einfache Informationskampagne durch ein Flyer ist ausreichend. <p><u>Einhergehende Schwierigkeiten:</u></p> <p>Der Dienst erfordert moderne Ausrüstungen, um erweitert zu werden. Direkte Rufpunkte in jedem Dorf, Software, PDAs für Fahrer usw. Die Finanzierung eines solchen Großprojekts könnte schwierig sein.</p>
7. Lessons learnt from the practice	<p>Einfache, aber innovative Lösungen können die Qualität des Transportservices in Gebieten mit schwacher Nachfrage erhöhen, obwohl regelmäßige Buslinien nicht machbar sind auf der Grundlage eines nachfrageorientierten Bedarfs.</p>
8. Contact information	<p>Mr Filis: +30 26510-27441 (KTEL of Ioannina S.A.)</p>
9. Other possible interesting information	<p>Zukunftspläne zur Erweiterung:</p> <p>KTEL S.A. plant, den Service für die gesamte Region von Ioannina zu erweitern. Dies würde die Notwendigkeit für die Installation einer</p>

		<p>Software und eines Online-Betriebssystems erfordern, das mit den Busfahrern verbunden wird.</p> <p>Eine direkte Telefonleitung wird an einem zentralen Punkt eines jeden Dorfes (z.B. zentraler Platz oder Kirche) eingerichtet, so dass jeder Nutzer direkten Zugriff auf das KTEL Sekretariat haben kann, um einen Dienst zu buchen.</p> <p>KTEL prüft Möglichkeiten, um ein solches Projekt zu finanzieren.</p>
--	--	---