

## LML

### Last Mile Link

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 2. Ausschreibung der Programmlinie ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus

#### **Problematik der „Letzten Meile“**

Die „Letzte Meile“ ist in dreifachem Sinne zu definieren. Einerseits muss der Weg vom Zielpunkt des jeweiligen Verkehrsmittels (Bahnhof, Flughafen etc.) zum eigentlichen Reiseziel (z.B.: Hotel) zurückgelegt werden, dies gilt dann analog auch in umgekehrter Richtung für die „Erste Meile“, und andererseits ist die sogenannte Vor-Ort-Mobilität hinzu zu zählen und sicher zu stellen. Für etwa 70% der PKW-Reisenden ist die mangelnde Mobilität am Reiseziel (ohne eigenes Auto) ein wesentliches Entscheidungskriterium, nicht öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Um v.a. den umweltfreundlichen Bahnverkehr im Rahmen des „Sanften Tourismus“ zu fördern ist es unumgänglich, diese „Letzte Meile“ bestmöglich zu überbrücken. Gleichzeitig ist dieser Lückenschluss auch für die Tourismuswirtschaft von großer Bedeutung, da viele Reisende Ihr Urlaubsziel genau nach den Kriterien der „Letzten Meile“ auswählen und somit mangelhaft erschlossene Regionen einen Standortnachteil haben.

#### **Hauptergebnisse aus dem Projekt LML**

Zur Förderung „sanfter Mobilität“ ist jedenfalls nach einem möglichst hohen Anteil an Bahnreisenden zu streben, unterstützt durch LML-Angebote und die Organisation des Kfz-Verkehrs vor Ort, wobei das Sammeln von (positiven) Erfahrungen im Umgang mit diversen alternativen Mobilitätsformen unbedingt gefördert werden muss. Wesentlich bei der Verwirklichung von LML-Maßnahmen ist die Bedachtnahme auf die Bequemlichkeit für die Endkunden, wozu jedenfalls auch entsprechende Informationsangebote zur Mobilität und eine durchschaubare Organisation im ÖV zählen. Es zeigt sich auch, dass Maßnahmen zur Förderung und Restriktion bestimmter Verkehrsmittel in einer Gemeinde/Region auf ihr Bild („Marke“) in der Öffentlichkeit starken Einfluss nehmen.

Eine Sicherstellung der Vor-Ort-Mobilität kann auf vielfältige und unterschiedlichste Weise gewährleistet werden, sie wird v.a. durch die strukturellen

Rahmenbedingungen beeinflusst. Hier zeigt sich, dass es nicht „die eine perfekte Lösung“ geben kann. Wichtig ist es, die Dienstleistungen für die Vor-Ort-Mobilität auf die Zielgruppe des Tourismusortes bestmöglich abzustimmen. Die Untersuchungen zeigen auch, dass Innovationen im Bereich flexibler Car-Sharing Angebote und Kommunikationstechnologien vor allem von jüngeren Gästen geschätzt werden.

Aus den Best-Practice-Untersuchungen zeigt sich, dass das derzeit beste bestehende System in Österreich „SAMO Werfenweng“ ist. Gelingt es, den Rückgabemodus für ausgeliehene Fahrzeuge (auf örtlich ungebunden) zu verbessern, könnte ein annähernd perfektes System für die Region geschaffen werden.

Existierende State-of-the-Art Car-Sharing und Fahrradverleihsysteme können in Tourismusgemeinden grundsätzlich mit relativ geringem Aufwand und Risiko umgesetzt werden. Neben der Möglichkeit auf die Dienstleistungen etablierter Car-Sharing Anbieter zurückzugreifen, existiert darüber hinaus ein im Projekt CARUSO entwickeltes Toolkit zur Organisation von (privatem) Car-Sharing, welches besonders für Tourismusgemeinden (z.B. gemeinsames Anbieten von privaten Fahrzeugen in einem Pool durch mehrere Hotelbesitzer) eine geeignete und einfache Möglichkeit sein kann, den Gästen bestmögliche Mobilität zur Verfügung zu stellen.

Für die klassische letzte Meile eignen sich jedoch selbst flexible Car-Sharing Systeme nur bedingt, hier spielen klassische, verlässliche und regelmäßige Shuttledienste weiter eine wichtige Rolle und genießen die höchste Akzeptanz durch die potentiellen Nutzer.

Weiters zeigen sich aus den Expertengesprächen verschiedene Ängste und Vorbehalte der in einer Region vorhandenen Stakeholder, welche die Umsetzungschancen von LML-Maßnahmen maßgeblich bestimmen. Es ist daher von vordringlicher Bedeutung, diese weitgehend auszuräumen.

Die Ergebnisse des Projektes zeigen klar, dass es einen großen Markt für geeignete LML-Maßnahmen in Österreich gibt. Die Maßnahmen lassen sich zwar im Regelfall nicht durch einzelne AkteurInnen betriebswirtschaftlich erfolgreich umsetzen, haben jedoch allesamt einen hohen volks- und regionalwirtschaftlichen Nutzen, weshalb die Finanzierung zumindest zum Teil durch die öffentliche Hand (Staat bzw. seine Gebietskörperschaften) sicherzustellen ist.

## Kontaktdaten:

### netwiss GesmbH

Hohe Warte 46, 1190 Wien

[www.netwiss.at](http://www.netwiss.at)



### TU-Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Gusshausstraße 30/230-1, 1040 Wien

[www.ivv.tuwien.ac.at](http://www.ivv.tuwien.ac.at)



### Österreichische Energieagentur

Mariahilfer Straße 136, 1150 Wien

[www.energyagency.at](http://www.energyagency.at)



### one's own GesmbH

Münzgrabenstraße 90, 8010 Graz

[www.onesown.at](http://www.onesown.at)



### Invent GesmbH

Lederergasse 35/5/1, 1080 Wien

[www.invent.or.at](http://www.invent.or.at)





## Anhang:

Formale Vorgaben:

Einrichtung der Seite	Abstand in cm
Oben:	3,5
Unten:	3
Links:	3
Rechts:	2,5

Formatvorlage	Schriftart	Schriftgröße
Überschriften	Arial, fett	13pt
Standardtext	Arial, 1,5-zeilig, Blocksatz	11pt
Fußnotenzeichen	Arial, hochgestellt	10pt
Fußnotentext	Arial	10pt
Untertitel von Tabellen und Abbildungen	Arial, fett	10pt
Quelle von Tabellen und Abbildungen	Arial	8pt
Seitennummerierung	Arial, zentriert, Seitenende	10pt

Programmlinien- Logos:



