



österREICHbar – örtliche Standortverbesserungen in ländlichen Gebieten für mobilitätsarme Zielgruppen

Leitfaden

November 2024

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ durchgeführt.

Bearbeitung: ÖIR
Cristian Andronic
Mailin Gaupp-Berghausen
Erich Dallhammer
Jerome Lang
Stephanie Kirchmayr-Novak

AIT
Flora Fessler
Karin Markvica
Alexandra Millonig
Peter Pöchersdorfer
Christian Rudloff

ÖIR GmbH (100%-Tochter des Vereins Österreichisches Institut für Raumplanung)
A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27 | Telefon +43 1 533 87 47-0, Fax -66 | www.oir.at

Wien, November 2024 | ANr. 801727

INHALT

1.	Hintergrund und Zielsetzung	5
2.	Bedarfsverkehre	8
2.1	Bedarfsverkehre durch Transportunternehmen, Beispiel Postbusshuttle im Gusental/Aisttal	10
2.2	Bedarfsverkehre durch Systemanbieter, Beispiel CALEMO	12
2.3	Bedarfsverkehr im kommunalen Eigenbetrieb, Beispiel Kindergartenbus	14
2.4	Bedarfsverkehre durch Freiwilligensystem, Beispiel EMIL	15
3.	Carsharing	17
3.1	Kommerzielles Carsharing, Beispiel ÖBB Rail&Drive und ÖBB 360°	18
3.2	Gemeindeeigenes Carsharing im Verein, Beispiel Mühlferdl	21
3.3	Carsharing zwischen Privatpersonen, Beispiel Getaround	23
3.4	Mitfahrgemeinschaften: Langstrecken, Beispiel BlaBlaCar	24
3.5	Mitfahrgemeinschaften: Kurzstrecken, Beispiel PaveCommute	26
4.	Aktive Mobilität	28
4.1	klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen	29
4.2	Fahrradverleih, Beispiel nextbike in Niederösterreich	31
4.3	Fahrradgemeinschaft, Beispiel Bicibus	33
4.4	Gehgemeinschaft – Beispiel Pedibus	35
4.5	Belohnungssystem/Punktesystem für aktive Mobilität, Beispiel Ummadam	37
5.	Versorgung im ländlichen Raum	39
5.1	Hybrider Supermarkt mit Selbstservice, Beispiel MiniMarkt Laimbach	40
5.2	Direktvertrieb Regionalerzeugnisse, Beispiel Dorfladenbox und Hofeigener Selbstbedienungsladen	42
5.3	Mobile Versorgung Spezieller Waren, Beispiel Bäckereibus oder Fleischerbus	45
6.	Ein Blick über die Grenzen – Beispiele aus anderen EU-Ländern	47
6.1	Mobile Lebensmittel-Versorgungsangebote, Beispiel REWE-Einkaufsbus der DB Regio Bus und Aaron´s Rollender Supermarkt (Deutschland)	48
6.2	Mobile Gesundheitsversorgungsangebote, Beispiel „medibus“ (Deutschland)	51
6.3	Mobile Bankversorgung, Beispiel FinanceBus – die Bankfiliale auf Rädern (Deutschland)	54
6.4	Beispiel Sozial-Leasing von E-Autos (Frankreich)	56
7.	„Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“	58
	Literatur- und Quellenverzeichnis	61

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
DB	Deutsche Bahn
EKG	Elektrokardiogramm
ELER	Europäische Landwirtschaftsfonds für ländliche Entwicklung
EMIL	ElektroMobilität Im Ländlichen Raum
Kfz	Kraftfahrzeug
KV	Kassenärztliche Vereinigung (Hessen)
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
VCÖ	Verkehrsclub Österreich

1. Hintergrund und Zielsetzung

Wie kann eine Gemeinde gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse von Mobilitätsarmutsbetroffenen Menschen ihrer Gemeinschaft – insbesondere von Großfamilien, Alleinerzieher:innen und Senior:innen – verbessern und gleichzeitig einen wertvollen Beitrag zur Klimazielerreichung leisten?

Mit Hilfe dieses Leitfadens „Verringerung der Mobilitätsarmut“, soll Gemeinden und Regionen ein „Werkzeugkasten“ mit unterschiedlichen – bereits in anderen ländlichen Gemeinden erfolgreich erprobten und umgesetzten – Maßnahmen in den Bereichen „Bedarfsverkehr“, „Car-Sharing“, „Mitfahrgemeinschaften“ und „Aktiver Mobilität“ in die Hand gelegt werden. Darüber hinaus werden innovative Beispiele anderer EU-Länder vorgestellt. Am Ende dieses Leitfadens, finden interessierte Gemeinden einen kurzen „Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“. Dieser hilft den Gemeinden ihre „Mobilitätsfitness“ für neue Lösungen zu testen (siehe Anhang).

Die Zielgruppen, die gezielt erreicht werden sollen, umfassen dabei:

- ▶ Älteren [und Hochbetagte] (65+, insbesondere Frauen) 
- ▶ Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte) 
- ▶ Familien/Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder) 

Durch die Darstellung dieser Maßnahmen in Form handlich-informativer Factsheets soll den Gemeinden Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diese Zielgruppen zur Bewältigung ihrer persönlichen Alltagswege unterstützt werden können.

Infobox: Mobilitätsbedürfnisse von Personen 65+

Folgende Aspekte prägen die Mobilität von Senior:innen:

- Der Anteil der Außer-Haus-Wege geht langsam zurück. Dies ist dadurch bedingt, dass Arbeitswege wegfallen, mehr Tätigkeiten im Haushalt durchgeführt werden und häufiger auch „Krankheit oder Behinderung“ die Außer-Haus-Wege mindern.
- Pro Tag werden deutlich weniger Wege zurückgelegt (von 3,2 Wegen pro Tag auf 1,8 Wege und weniger). Dies ist v.a., weil weniger/keine Arbeits- und Ausbildungswege anfallen. Dafür steigt die Zahl der Freizeitwege deutlich an.
- Die mit Abstand wichtigsten Wege für Personen von 65 bis 74 Jahren sind Erledigungen (33%) und Freizeitwege (17%). Wichtige Ziele sind neben Einkaufseinrichtungen auch Banken sowie medizinische Versorgung und Orte zum Pflegen sozialer Kontakte.
- Die Tageswegedauer, d.h. die Zeit der mobilen Personen im Verkehr, ist über alle Altersklassen relativ konstant bei 80 Minuten pro Tag.
- Tageswegeentfernungen und damit der Aktionsradius nehmen mit dem Alter jedoch ab, vor allem weil der Anteil der Fußwege deutlich zunimmt. Auch öffentliche Verkehrsmittel werden mit zunehmendem Alter stärker in Anspruch genommen, wenn die entsprechende Infrastruktur bzw. das entsprechende Angebot verfügbar ist.
- Als einschränkend in der Mobilität werden Qualität der Fahrpläne, Zugangsbarrieren und Einstiegshöhen von öffentlichen Verkehrsmitteln, unzureichende Übergangshilfen über Straßen sowie die Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen am Wegeziele genannt.

(Sammer, G. und Röschel, G., 2024)



Infobox: Mobilitätsbedürfnisse von Familien mit mehreren Kindern/Alleinerzieher:innen

Folgende Aspekte prägen die Mobilität von Familien mit mehreren Kindern/Alleinerzieher:innen:

- Eltern(teile) sind, im Vergleich zu Paaren der gleichen Altersgruppe oder Singles, hoch mobil – d.h. dass sie häufiger unterwegs sind und somit mehr Wege pro Tag zurücklegen. Der größte Anteil an Wegen bedingen Freizeitaktivitäten, sowie Begleit- und Einkaufswege.
- Der Pkw spielt – insbesondere für die Alltagswege – eine wichtige Rolle. Viele Wege (insbesondere Freizeitwege) werden aber auch zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Die wichtigsten Kriterien für die Wahl des Verkehrsmittels sind: zeitliche Flexibilität, Schnelligkeit und Transportmöglichkeiten. Darüber hinaus spielt das Gefühl der Sicherheit (z.B. baulich getrennte Radwege, sichere Querungsmöglichkeiten) und die Barrierefreiheit (z.B. barrierefreier Einstieg in Verkehrsmitteln) eine wesentliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.
- In suburbanen und ländlichen Räumen ist die Mobilität der Familien stärker durch den Pkw geprägt als in urbanen Gegenden. Bei älteren Kindern und insbesondere Jugendlichen spiegeln sich räumliche Merkmale weniger stark in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten als bei anderen Familienmitgliedern wider. Selbst in Lagen mit schlechter ÖV-Erschließung liegt deren Nutzung nahezu auf durchschnittlichem Niveau. Im ländlichen Raum sind Bus oder Bahn (auch bei einem weniger dichten Netz) oftmals die einzige Möglichkeit selbstständig zur Schule zu gelangen.
- Mobilitätsunterschiede zwischen Familien sind v.a. sozioökonomisch (Einkommen) und durch die Betreuungsnotwendigkeit (Alter der Kinder) geprägt. Familien mit geringerem Einkommen, als auch Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit (beide Eltern Vollzeit erwerbstätig) führen eine geringere Anzahl an Wegen durch. Im Vergleich dazu ist die Wegehäufigkeit von Eltern mit jungen Kindern (unter 10 Jahren) besonders hoch.
- Die Mobilität von insbesondere kleineren Kindern unterscheidet sich kaum von jenen der Hauptbetreuungsperson. Abgesehen von Arbeitswegen werden Kinder bei vielen Alltags erledigungen mitgenommen. In Summe werden ca. 81% aller Wege der Hauptbetreuungsperson mit ihren Kindern zurückgelegt und 19% ohne Kinder.
- Eltern(teile) mit Kindern sind beim Gehen sensibler gegenüber Hindernissen und benötigen (z.B. für Kinderwägen) mehr Platz. Zudem haben sie hinsichtlich des öffentlichen (Verkehrs)Raums ein höheres Sicherheitsbedürfnis als Erwachsene, die allein unterwegs sind.
- Geschlechterrollen sind in Familien häufig deutlich ausgeprägt. So führen Frauen in Familien 3-mal mehr Begleitwege durch, gehen 3-mal häufiger zu Fuß und haben zudem seltener den gemeinsamen Pkw zur Verfügung als die Väter. Diese Geschlechterdifferenzen zwischen Mütter und Väter treten insbesondere mit kleineren Kindern im Haushalt auf. Eher geringer sind die Unterschiede bei Eltern mit geringerem Einkommen, in Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern und in urbanen Räumen. Geschlechterspezifische Muster zeigen sich auch bei den Kindern. So werden mehr Begleitwege bei Mädchen als bei Jungen in derselben Altersgruppe durchgeführt.
- Alleinerzieher:innen sind deutlich häufiger in umfangreichem Maße erwerbstätig als Eltern in Paarbeziehungen und verfügen über ein niedrigeres Haushaltseinkommen. Zudem legen sie durchschnittlich mehr Wege pro Tag zurück als Eltern in Paarhaushalten oder Paaren (im Elternalter) ohne Kinder (4,2 Wege pro Tag im Vergleich zu 3,7 bzw. 3,2 Wege pro Tag). Trotz der hohen Mobilitätsbelastung besitzt ein Viertel der Alleinerziehenden keinen Pkw (im Vergleich dazu verfügen Paarhaushalte mit Kindern zu über 97% über zumindest einen Pkw im Haushalt). Darüber hinaus verfügen Alleinerziehende seltener als Eltern in Paarbeziehungen über „sonstige Tage“. Dies sind Tage, an denen keine verpflichtenden Wege mit Erwerbs- oder Haushaltstätigkeiten verbunden sind.



(Batiajew, V., Roider, O., Ausserer, K. und Füssl, E., 2020 und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015)

Die folgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über Lösungsansätze, Umsetzungsarten und wen die Maßnahmen gezielt ansprechen.

Abbildung 1: Lösungsansätze für Mobilität im ländlichen Raum

Ansätze	Umsetzungsarten	Zielgruppe
Bedarfs- verkehre <ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestelle zu Haltestelle ▪ Haltestelle zu Tür ▪ Tür zu Tür 	Transportunternehmen (Taxi- oder Verkehrsunternehmen)	
	Beauftragung eines Systemanbieters (oft inkl. Disposition, Telefonzentrale, Marketing → lokale Unternehmen)	
	Kommunaler Eigenbetrieb (inkl. Fahrzeug, Anstellung Fahrer:innen, Gemeinde hat Taxikonzession)	
	Freiwilligensystem (ehrenamtlich Fahrende, öffentliches Fahrzeug)	
Car-Sharing	Kommerzielles Carsharing (weniger für Alltagsmobilität)	
	Gemeinnützige (Gemeinde-)Vereine	
	Car Sharing von Privatpersonen (Teilen von Privatfahrzeugen)	
Mitfahr- gemein- schaften	Langstrecken (meist webbasiert)	
	Kurzstrecken (meist Pendlerfahrten)	
	Pendlerfahrt (Betriebliches Mobilitätsmanagement)	

Im Folgenden werden für die einzelnen Ansätze „Bedarfsverkehre“, „Car-Sharing“ und „Mitfahrergemeinschaft“ konkrete Beispiele in Form von Factsheets aufbereitet dargestellt. Darüber hinaus werden auch aktive Mobilitätslösungen sowie konkrete Versorgungsmaßnahmen in den Bereichen Lebensmittelwerbsmöglichkeiten und Gesundheitsdienste (in Österreich und anderen EU-Ländern) vorgestellt.

2. Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre ergänzen das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum, insbesondere dort, wo der öffentliche Verkehr z.B. aufgrund geringer Bevölkerungsdichte sowie Streusiedlungslagen nicht attraktiv bzw. wirtschaftlich ist. Bedarfsverkehre können unterschiedlich organisiert sein, grob werden folgende Umsetzungsmöglichkeiten unterschieden:

- ▶ **Beauftragung von Transportunternehmen**
(Taxiunternehmen, Verkehrsunternehmen wie z.B. Postbus)
- ▶ **Beauftragung eines Systemanbieters für einen einheitlichen Außenauftritt**
(Marketing, Tarife, gemeinsamer Geltungsbereich), wobei die Durchführung der Transporte von lokalen Transport-/Taxiunternehmen erfolgt.
- ▶ **Kommunaler Eigenbetrieb** (z.B. Kindergartenfahrten innerhalb der Gemeinde mit kommunalen Fahrzeugen)
- ▶ **Ehrenamtliche Fahrten bzw. Freiwilligensysteme**
(zumeist mit einem gemeinschaftlich bzw. öffentlich angeschafften Fahrzeug).

Die Fahrten werden durchgeführt von

- ▶ **Haltepunkt zu Haltepunkt** (meist bei Beauftragung von Transportunternehmen oder Systemanbieter:innen, oft auch mit Ausnahmen für ausgewählte Gruppen wie Menschen mit Behinderung, Pflegestufe oder ärztlichem Attest)
- ▶ **Haltestelle zu Tür** (z.B. bei Kindergartenfahrten oder Seniorentaxis)
- ▶ **Tür zu Tür** (z.B. bei Taxigutscheinen)

Werden fixe Haltepunkte definiert, sind diese zumeist in einem Einzugsbereich von rund 300 m fußläufig erreichbar. Es können auch wichtige Haltepunkte außerhalb des Gemeindegebietes definiert werden (z.B. Regionaler Bahnhof, wichtige Arbeitgeber:innen, frequentiertes Freizeitziel).

Die Betriebszeiten, die Tarife, die Begünstigten, aber auch die Buchungsoptionen werden je Region zumeist individuell angepasst, z.B.:

- ▶ In der Nockregion als „Nockmobil“ täglich von 08.00 bis 20.00 Uhr mit rund 660 Haltepunkten in acht Gemeinden sowohl für Touristen, als auch für Einwohner:innen. Die Tarife sind gestaffelt nach Fahrdistanz und Besetzungsgrad, z.B. innerorts 5km 4,50 Euro pro Person; bis 7,6 bis 15 km um 12,00 Euro pro Person.
- ▶ Im Lungau als Nightline von Freitag bis Samstag 19.00 bis 02.00 Uhr
- ▶ Im Gusental/Aisttal täglich von 06.00 bis 22.00 Uhr, Samstags von 08.00 bis 22.00 Uhr für 6 oberösterreichische Gemeinden im Umland von Linz (rund 30.000 Einwohner:innen), wobei auch Fahrten zu einzelnen externen Punkte (JKU Linz, Bahnhof Pregarten) möglich sind.

Tabelle 1 zeigt unterschiedliche Ausgestaltungsmöglichkeiten am Beispiel „Postbus Shuttle“.

Tabelle 1: Überblick unterschiedlicher Bedarfsverkehre durch Transportunternehmen am Beispiel „Postbus Shuttle“¹

Gemeinde	Einzugsbereich und Haltestellendichte	Betriebszeiten und Tarifsystem	Buchungsmöglichkeiten
Herzogenburg (Niederösterreich) Seit August 2024	8.000 Einwohner:innen 100 Haltepunkte mit 300 m fußläufiger Erreichbarkeit und zwei externe Haltepunkte in St. Pölten	Mo-Do 06:00 bis 22:00 Uhr. Fr-Sa 06:00 bis 00:20 Uhr. So-Ft 06:00 bis 20:00 Uhr Fixpreis pro Person und Fahrt (ca. 3 Euro)	Postbus Shuttle-App Gemeindeamt Partnerbetriebe (Ärzte, etc.)
Nockregion (Oberkärnten)	Touristen + Einwohner:innen 660 „fußläufig“ erreichbare Haltepunkte	Täglich 8:00 bis 20:00 Uhr Tarifstaffelung nach Entfernung (Euro/Person)	Postbus Shuttle-App Service-Telefon Partnerbetriebe
Lungau (Salzburg)	200 Haltepunkte (Haltestellen des ÖV)	Freitag und Samstag 19:00 bis 02:00 Uhr; Buchungen bis spätestens 23.59 Uhr am Vortag 3 Euro pro Fahrt	Postbus Shuttle-App
4 Seen, Südkärnten	Bewohner:innen sowie Tourist:innen der Gemeinden St. Kanzian am Klopeiner See und Teilen der Marktgemeinde Eberndorf	Täglich 8:00 bis 22:00 Uhr Tarifsystem Land Kärnten	Postbus Shuttle-App Postbus-Kundenbüro Partnerbetriebe
Bleiburg/Feistritz ob Bleiburg (Kärnten)	6.000 Einwohner:innen von 6 Gemeinden; 20 Haltepunkte	Mo – Fr 13:20 bis 17:50 Uhr Tarifsystem Land Kärnten	Postbus Shuttle-App Postbus-Kundenbüro Mobilitätsbüros Bahnhof
Gusental/Aisttal (Oberösterreich)	30.000 Einwohner:innen von 6 Gemeinden im Linzer Umland mit rund 500 Haltepunkten	Mo-Fr: 06:00 bis 22:00 Uhr Sa: 08:00 bis 22:00 Uhr Tarifsystem OÖ Verkehrsverbund.	Postbus Shuttle-App Partnerbüros
Leogang/Saalfelden (Salzburg)	18.000 Einwohner:innen in zwei Gemeinden mit 60 Haltepunkte	Täglich 6:30 bis 19:30 Uhr Tarifsystem Salzburger Verkehrsverbund	Postbus Shuttle-App Telefon
Mondseeland (Oberösterreich)	17.000 Einwohner:innen in sieben Gemeinden, 369 Haltepunkte	Mo-Do, So: 07:00 bis 20.00 Uhr Fr-Sa: 07:00 bis 22.00 Uhr Tarifsystem Salzburger Verkehrsverbund	Postbus Shuttle-App Partnerbüros
Liesingtal (Steiermark)	5.000 Einwohner:innen in vier Gemeinden mit 130 Haltepunkten sowie externe Haltepunkte	Mo bis Fr 07:00 bis 18:00 Uhr Sa 09:00 bis 14:00 Uhr Eigenes Tarifsystem	Postbus Shuttle-App Servicetelefon Partnerbetriebe
Bezirk Mödling (Niederösterreich)	20 Gemeinden mit 950 Haltepunkte	Mo bis Fr 05:00 bis 02:00 Uhr Sa 00:00 bis 24:00 Uhr Tarifsystem des Verkehrsverbunds Ostregion plus 20 Euro Komfortzuschlag	Postbus Shuttle-App Partnerbetriebe Servicetelefon
Techelsberg am Wörthersee (Kärnten)	v.a. für Touristen in drei Gemeinden mit 40 Haltepunkten in 5 Min. fußläufig erreichbar	Sa, So, Ft 08:00 – 10:30 Uhr & 14:00 – 16:30 Uhr 3,80 Euro pro Person und Fahrt	Postbus Shuttle-App Partnerbetriebe
Weitere Angebote (v.a. touristisch): Donau Gusen, Ossiacier See, Semmering Rax			

¹ <https://www.postbus.at/de/unsere-leistungen/postbus-shuttle/shuttle-news> (am 13.9.2024)

2.1 Bedarfsverkehre durch Transportunternehmen, Beispiel Postbusshuttle im Gusental/Aisttal

Zielgruppe



Im Gusental/Aisttal sind sechs oberösterreichische Gemeinden (rund 30.000 Einwohner:innen) zu einem Postbus Shuttle Gebiet zusammengeschlossen. Dabei können die Bewohner:innen in max. 300 m erreichbaren Haltepunkten den Postbus Shuttle erreichen. Hierbei fährt der Van bestimmte Haltestellen ab, bei denen Personen einen Beförderungswunsch anmelden können. Der Service besteht seit 1. Dezember 2022 und verkehrt derzeit werktags von 06:00 bis 22:00 Uhr und samstags von 08:00 bis 22:00 Uhr. Auch externe Ziele wie die JKU Linz und der Bahnhof Pregarten sind an das System angebunden.



Quelle: VCÖ, 2020

Vorteile für die Gemeinde

- Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebot angepasst an die zeitlichen und räumlichen Bedürfnisse der Bevölkerung (Einkaufsverkehre, Arztbesuche, etc.) auch abseits der Hauptverkehrszeiten und ggf. am Wochenende
- Weniger Parkplatzbedarf bei Zielen und damit weniger Flächenversiegelung
- Alternative für Personen ohne Erst-/Zweitauto für Fahrten ins Gemeindegebiet bzw. die Kleinregion
- Transportunternehmen stellt Personal und Fahrzeug sowie Buchungsplattform (App), zur Verfügung

Format

Bedarfsorientierter Verkehr mit Voranmeldung (Personen mit Pflegestufe, ärztlichem Attest oder Behinderungsausweis werden von zuhause abgeholt).

Fahrzeug: Mini-Van oder Kleinbus

Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen

- Kompakte Siedlungsstruktur von Vorteil
- Ausweitung auf Kleinregionen bei geringen Siedlungsdichten sinnvoll (bessere Bündelung von Fahrten)
- Kombinierbar mit Transportangebot für Touristen

Involvierte Akteur:innen

- Gemeinde oder Gemeindeverbände als Initiator:innen
- Transportunternehmen
- Tarifverbände für Abklärung zum Ausschluss von Parallelverkehren sowie möglicher Tarifeinbindung
- Ggf. „Partnerbetriebe“ wie Arztpraxen, Gasthäuser, Hotels die Nutzer:innen bei der Buchung unterstützen (Telefonische Fahrtanmeldung, Buchung über App).

Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte

- Fahrten oft auf Gemeindegebiet begrenzt. Haus-zu-Haus-Transporte bei mobilitätseingeschränkten Personen
- Fahrtenbündelung durch zentrale Fahrzeugdistribution möglich
- **Buchungsart:** Buchung über App, ergänzende Einrichtung einer Telefonnummer möglich, Buchung über „Partnerbetriebe“ wie Arztpraxen, etc.

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleintransporter mit Aufschrift „sichtbar“ in der Region ▪ Unterstützende Bewerbung von/bei Partnerbetrieben sinnvoll z.B. Ordination bietet an, Shuttle-Service für Patient:innen zu buchen ▪ Sammelfahrten und Haltepunkte als Treffpunkte und Begegnungsräume ▪ Bewerbung seitens der Kommunikationskanäle der ÖBB Postbus GmbH ▪ Seitens der Betreiber:in werden App Schulungen angeboten 	<p>Zeitlicher Aufwand: Planungshorizont: Konzepterstellung dauert ca. 3 Monate, weitere 5 Monate werden in etwa benötigt, bis das Postbus Shuttle auf die Straße kommt</p> <p>Planungskosten für Abstimmung und Konditionen mit Transportunternehmen und Fördergeber:in. Kostenloses Erstkonzept für interessierte Gemeinden.</p> <p>Kosten: variieren je nach Umfang der Leistung (Betriebszeiten, Anzahl der Fahrzeuge, Buchung auch per Telefon)</p> <p>Tarife: zumeist gestaffelt nach Fahrdistanz, Ermäßigungen für Zeitkartenbesitzer:innen; Klimaticket wird akzeptiert; jedoch mit geringfügigem Zuschuss, auch zur Abgrenzung ggü. Linienverkehr notwendig.</p> <p>Förderung: Variiert stark je Bundesland. Anschubfinanzierung von 66,6% durch das Land Oberösterreich im ersten Jahr, ab dem zweiten Jahr 33,3%; Förderung gebunden an Fahrzeiten abseits der bestehenden ÖV-Angebote (Förderung entfällt bei Parallelangeboten zu Linienverkehr)</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>ÖBB Postbus GmbH Name: Tibor Jermendy E-Mail: postbus.shuttle@postbus.at, Tibor.Jermendy@postbus.at</p>	<p>https://www.postbus.at/de/unsere-leistungen/postbus-shuttle/shuttle-news</p> <p>https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/postbus-shuttle-2020</p>

2.2 Bedarfsverkehre durch Systemanbieter, Beispiel CALEMO

Zielgruppe



CALEMO ist eine digitale Mobilitätslösung, die als bargeldloser Taxigutschein genutzt werden kann und Mobilitätslücken in ländlichen Gemeinden schließt. Mit der CALEMO-App können Taxifahrten einfach per Guthaben bezahlt werden, wobei auch gedruckte Gutscheine für Senior:innen verfügbar sind. Gemeinden und Unternehmen können diese Gutscheine bereitstellen, wobei nur eingelöste Gutscheine bezahlt werden müssen. Dies minimiert das finanzielle Risiko und fördert sichere, flexible Mobilität. Lokale Taxiunternehmen können CALEMO meist in ihren regulären Betrieb integrieren.



Quelle: links: NÖN (2024), recht: MeinBezirk (2024)

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederschwellige Form der Mobilitätsunterstützung ▪ Bedarfs- bzw. Kundenorientiert ▪ Taxi als gewohntes und bewährtes Mittel der Mobilität ▪ Planbare Finanzierung durch fixe Planung des jeweiligen Mobilitätsbudgets (es besteht kein finanzielles Risiko) ▪ Zweckbindung der Gutscheine ▪ Möglichkeit der gezielten Unterstützung bestimmter Bevölkerungsgruppen ▪ Einfach und rechtskonform bezüglich Versicherung und Haftung ▪ Unterstützung des lokalen Taxigewerbes 	Digitaler oder analoger Taxigutschein
	Fahrzeug PKW (idR. bis zu 4 Sitzplätze)
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
	Beispielregion Marchfeld: 18 teilnehmenden Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> ▪ (Evtl.) Standplätze für Taxilenker:innen ▪ Evtl. Mitnutzung Sanitäreinrichtungen der Gemeinde bei peripheren Fahrten ▪ Ansonsten keine weitere Abweichung von Voraussetzungen gegenüber regulärem Taxibetrieb
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Lokale Taxiunternehmen ▪ Evtl. Sponsor:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kooperation und Absprache mit Taxiunternehmen ▪ Einrichten der App und ggf. Druckversionen für analoge Benutzung der Gutscheine ▪ Etabliert in Tirol, jetzt Roll-Out in Niederösterreich mit Region Marchfeld. ▪ Buchungsart: Persönlich, telefonisch oder per App bei Partnerbetrieben

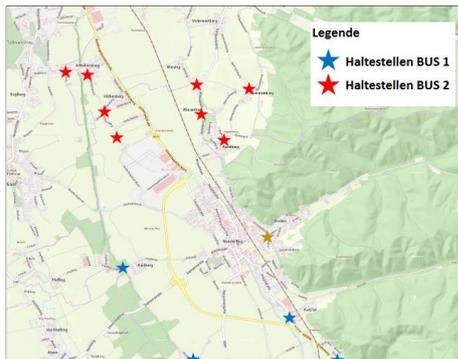
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeindeblatt ▪ Gemeindeforum ▪ Ansprache der teilnehmenden Taxiunternehmen und Taxilenker:innen ▪ Betonung des anteiligen Wegfalls der Eigenkosten 	<p>Kosten: Individuelles zu vereinbarendes Mobilitätsbudget je Gemeinde/Gemeindeverband + Overhead Kosten der Gemeinde durch Planung und Organisation Bsp. Region Marchfeld – Mittlerer Dreistelliger Betrag je Gemeinde</p> <p>Tarife: regulärer Taxitarif</p> <p>Förderung: Keine Förderung</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Für NÖ</p> <p>Name: Fachgruppe für die Beförderungsgewerbe mit Pkw, Wirtschaftskammer Niederösterreich, Sparte Transport und Verkehr</p> <p>Name: Mag. Michael Steinparzer</p> <p>Telefonnummer: +43 0 2742 851-19510</p> <p>E-Mail: verkehr.fachgruppen2@wknoe.at</p> <p>Teilnehmende Beispielregion</p> <p>Verein zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld</p> <p>Telefonnummer: +43 2285/270 99</p> <p>E-Mail: office@regionmarchfeld.at</p>	<p>https://www.calemo.at/city-full.php</p> <p>Weitere Regionen werden derzeit von WKÖ NÖ gesucht</p>

2.3 Bedarfsverkehr im kommunalen Eigenbetrieb, Beispiel Kindergartenbus

Zielgruppe



Der Kindergartentransport in Munderfing wurde nach den Richtlinien des Landes OÖ eingerichtet und ist für Kinder mit einem Wohnsitz weiter als 1.000 m vom Kindergarten benutzbar. Haltestellen werden jährlich festgelegt, Eltern müssen ihre Kinder dabei zur Station begleiten. Der Transport erfolgt ausgeführt durch ein lokales Transportunternehmen nur im Gemeindegebiet, der Elternbeitrag wird pauschal vom Gemeinderat festgelegt. Eine jährliche Anmeldung ist erforderlich.



Quelle: Gemeinde Munderfing, 2023

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> Maximale Handhabe über Ausgestaltung des Angebots Attraktivierung des Zuzugs für Jungfamilien Sicherer und effizienter Kindergartentransport Prinzipielle Planbarkeit und Verlässlichkeit des Mobilitätsdienstes Auch für andere Zielgruppen (z.B. älteren Personen) pot. denkbar (z.B. in den Zwischenzeiten und Rückfahrten) 	Zweckorientierter Sammeltransport für Kinder Fahrzeug Mini-Van oder Kleinbus
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
	<ul style="list-style-type: none"> Möglich in allen Gemeinden, abhängig vom Gemeindebudget Je mehr Kindergartenkinder auf kleineren Gemeindegebiet, desto geringer die benötigte Subvention
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Kindergarten Beauftragtes Transportunternehmen Eltern Kinder 	<ul style="list-style-type: none"> Transportunternehmen übernimmt auch Schülertransport der Gemeinde Eingeschränktes Einsatzspektrum für fest definierte Zielgruppen Buchungsart: Jährliche Anmeldung, schriftlich
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> Information durch Kindergarten Information auf Website der Gemeinde Laut Gemeinde gibt es kein Problem der Ausnutzung der Kapazitäten 	Ca. 80.000 € pro Jahr (ausschließlich Kindergartentransport) + Geringfügiger zeitlicher Aufwand für Gemeinde bei Planung und Abstimmung mit Transportunternehmen
Kontakt	Weitere Informationen
Name: Rebekka Krieger, Gemeinde Munderfing Telefonnummer: +437744625517 E-Mail: rebekka.krieger@munderfing.ooe.gv.at	https://www.munderfing.at/kundenservice/familien-und-soziales/kinderbetreuung/kindergarten/kindergartentransport/

2.4 Bedarfsverkehre durch Freiwilligensystem, Beispiel EMIL

Ziel-
gruppe



EMIL (ElektroMobilität Im Ländlichen Raum) bietet eine nachhaltige Lösung für die „letzte Meile“ der Mobilität, indem er kostengünstige, umweltfreundliche Fahrten mit Elektroautos ermöglicht. Dieses gemeinnützige Modell reduziert die Notwendigkeit eines eigenen Autos und verbessert die Mobilität für Personen, die bisher aus verschiedenen Gründen mobil eingeschränkt waren. Durch die Nutzung erneuerbarer Energien und ehrenamtlichen Engagements stärkt der Dienst die Integration in die Gemeinschaft und ergänzt bestehende Verkehrsangebote. Er hebt sich von gewerblichen Taxi-Diensten ab, da er nicht gewinnorientiert arbeitet und ausschließlich für Mitglieder aktiv ist. In Euratsfeld ist EMIL bereits seit 7 Jahren unterwegs. Initiiert wurde dieser Fahrdienst vom Umweltgemeinderat und einigen engagierten Bürger:innen. Seit Beginn konnten ausreichend ehrenamtliche Fahrer:innen geworben werden, sodass dieser seit der Gründung ohne Unterbrechung unterwegs ist. Basierend auf ihren Erfahrungen konnten sie in den letzten Jahren einige neue Fahrdienste im Mostviertel bei der Entstehung begleiten.



Quelle: Verein EMIL

Vorteile für die Gemeinde	Format		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit einem ehrenamtlichen Fahrdienst kann ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot in der Gemeinde verbessert werden. In Euratsfeld nutzen ältere Personen, die nicht mehr selbst fahren können oder wollen, Kinder und Jugendliche sowie einige Familien, die auf ein Zweitauto verzichten, dieses Angebot. ▪ Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in der Gemeinde wird nachhaltig unterstützt ▪ Ehrenamtliche Fahrdienste sind eine Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehrsangebot und fördern das positive Image einer Gemeinde ▪ Zudem stärkt das ehrenamtliche Engagement den sozialen Zusammenhalt in der Gemeinde. 	Ehrenamtliche Fahrdienste eines gemeinnützigen Vereins		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;">Fahrzeug</td> <td style="padding: 2px;">PKW (idR. bis zu 4-6 Sitzplätze)</td> </tr> </table>	Fahrzeug	PKW (idR. bis zu 4-6 Sitzplätze)
	Fahrzeug	PKW (idR. bis zu 4-6 Sitzplätze)	
Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ An räumlichen bzw. infrastrukturellen Ausstattung benötigt es ein Elektrofahrzeug, eine Ladestation und einen (im besten Fall überdachten) Abstellplatz für das Fahrzeug. ▪ Einsatzgebiet: innerhalb des Gemeindegebiets erfolgt die Beförderung von Tür zu Tür; außerhalb des Gemeindegebietes werden im Umkreis von ca. 15 Minuten Ziele in den Nachbargemeinden angefahren 		

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde (Umweltgemeinderat) ▪ Verein ▪ Ehrenamtliche Fahrer:innen mit gültigem Führerschein ▪ Mitfahrer:innen (Vereinsmitglieder) ▪ Sponsor:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Für die organisatorische Abwicklung der Fahrtendienste wird die Internetplattform EMILIO verwendet. Über diese werden die Mitgliederverwaltung, die Diensterteilung, die Buchung und Abrechnung der Fahrten abgewickelt. ▪ Fahrtendienste, welche als Verein betrieben werden, dürfen nicht gewinnorientiert agieren. Dafür benötigte Standardstatuten erhält man über die NÖ Energie- und Umweltagentur. ▪ Fahrer:innen benötigen einen gültigen Führerschein und müssen zwischen 20 und 75 Jahre alt sein; ausg. sind Probeführerscheinbesitzer:innen ▪ Sitzauflagen/Kindersitze für den Transport von Kindern sind vorhanden ▪ Buchungsart: Die User:innen können die Fahrten entweder telefonisch oder online über EMILIO buchen
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Rückgrat bilden die ehrenamtlichen Fahrer:innen – daher ist eine gute Kommunikation und Betreuung wichtig ▪ Da ehrenamtliche Fahrtendienste eher in kleinen bis mittleren Gemeinden beheimatet sind, funktioniert die Kommunikation am besten über die Gemeindezeitung und über persönliche Kontakte ▪ Lokalen Sponsor:innen sollte öffentlich über die Vereinshomepage mit Foto und Logo gedankt werden 	<p>Kosten: EMIL finanziert sich v.a. über Mitgliedsbeiträge, Fahrtkosten und Sponsor:innen. Stromkosten für den Fahrbetrieb übernimmt die Gemeinde. Das Fahrzeug selbst wurde von der Gemeinde angekauft und dem Verein EMIL – Elektromobilität im ländlichen Raum – gegen eine monatliche Miete zur Nutzung überlassen. Sämtlichen Betriebskosten wie Versicherung, Service, Reparaturen, Reifen usw. werden vom Verein getragen. Alternativ können Fahrzeuge aber auch von den Vereinen direkt selbst gekauft werden.</p> <p>Falls ein Fahrtendienst die Internetplattform EMILIO nutzen möchte, verursacht dies einmalige Kosten von 960 Euro sowie eine jährliche Servicepauschale</p> <p>Tarife: Mitgliedsbeiträge pro Jahr sind nach Alter gestaffelt (ab dem 15. Geburtstag 25 Euro), Fahrtkosten variieren zw. Alter und Fahrten innerhalb und außerhalb des Ortsgebiets (z.B. Standardticket: innerhalb Ortsgebiet 1,50 Euro, außerhalb Ortsgebiet 3,30 Euro)</p> <p>Förderung: z.B. durch öffentliche Firmen in Form von Sponsor:innen</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Name: Obm. Johann Engelbrechtsmüller</p> <p>Telefonnummer: +43 664 62 71 281</p> <p>E-Mail: info@emil.or.at</p>	<p>https://emil.or.at/</p>

3. Carsharing

Carsharing ist eine flexible Alternative gegenüber dem Besitz eines eigenen PKWs. In unterschiedlichen rechtlichen Formaten und Organisationsstrukturen lassen sich dabei Autos meist gegen die Entrichtung einer Gebühr kurz- oder langfristig und für verschiedene Zeitspannen ausleihen. Dabei ist man in der Regel von den bei privaten PKWs anfallenden Verpflichtungen wie Betriebskosten, Versicherung oder Parkplatzgebühren befreit. Im weiteren Verlauf werden drei verschiedene Formate des Prinzips Carsharing vorgestellt, welche sich folgendermaßen unterteilen lassen:

- ▶ **Kommerzielles Carsharing**
(Privatwirtschaftliches Unternehmen bietet PKWs zur Nutzung an – profitorientiert, aber subventionsarm)
- ▶ **Gemeindenahes Carsharing**
(Gemeinde oder Gemeindeverbund bieten, meist über einen Verein, eine Möglichkeit für die Bürger:innen zum Ausleihen von PKWs – gemeinwirtschaftlich, aber meistens subventionsbedürftig)
- ▶ **Carsharing zwischen Privatpersonen** (Plattform zur Vermittlung von Privatpersonen zur Verleihung derer angebotenen privaten PKWs)

Beim Carsharing können die PKWs nach Bedarf gebucht werden und das Fahrtziel kann, je nach Format des Carsharings, ebenso nach Wunsch gewählt werden. Je nach Anbieter:in gibt es dabei stationäre Carsharing Dienste sowie sogenannte „Free Floating“ Modelle, bei denen die Autos an einem weitgehend beliebigen Stellplatz innerhalb des Betriebsgebiets abgestellt werden können. Über eine App ist der Standort des nächstgelegenen, freien Fahrzeuges ersichtlich. Auch hinsichtlich der zeitlichen Inanspruchnahme von Carsharing-Dienste herrscht in der Regel Flexibilität. Oftmals gibt es keine vorgegebenen Betriebszeiten, sondern die Ausleihe kann bedarfsorientiert geplant werden. Teilweise lassen sich die Mieten auch ohne vorige Absprache bzw. Buchung flexibel verlängern oder verkürzen. Das Tanken oder Laden des Fahrzeugs wird häufig mit Tarifrabatten belohnt, jedoch ist es bei den meisten Anbieter:innen nicht verpflichtend dies während einer Leihe zu tun.

3.1 Kommerzielles Carsharing, Beispiel ÖBB Rail&Drive und ÖBB 360°

Zielgruppe



ÖBB Rail&Drive bietet die Möglichkeit, Fahrzeuge über die wegfinder App zu mieten. Nutzer:innen können aus ca. 400 Fahrzeugen an knapp 50 Stationen in 37 Städten wählen, einschließlich einer gewissen Auswahl an Elektroautos. Die Buchung und Führerscheilverifizierung erfolgen digital, und der Standort des Fahrzeugs wird über die App bereitgestellt. Die Rückgabe des Fahrzeugs erfolgt an der gleichen Station, und die Tankkosten sind im Preis enthalten, sofern der Tank bei Rückgabe über 25% steht.



Quelle: ÖBB Rail & Drive, 2024

Darüber hinaus bietet die ÖBB mittels ÖBB 360° und ihrer wegfinder APP auch maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für Gemeinden, Unternehmen, Tourismusregionen und Wohnbauträger:innen an. Dies umfasst die Beratung, die Konzeption, die Umsetzung und die Evaluierung. Implementiert wurde es bereits in den ersten österreichischen Gemeinden (z.B. Korneuburg oder Baden). Durch die wegfinder App können unterschiedliche Mobilitätsformen genutzt werden. Neben Carsharing-Autos umfasst das Angebot auch E-Scooter, Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder, etc. Die ÖBB arbeitet bei den unterschiedlichen Mobilitätslösungen mit etablierten Betreiber:innen zusammen und fungiert selbst als Aggregator:in und Ansprechpartner:in für die Gemeinden.



Quelle: links: ÖBB/MecGreenie, recht: Harald Eisenberger

Vorteile für die Gemeinde	Format		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei ÖBB Rail&Drive ist keine Finanzierung eines Fahrzeuges erforderlich ▪ Es erhöht die Attraktivität der ÖV-Anfahrt in die Gemeinde für Tages-/Wochenendbesucher:innen ▪ Eine Einbettung in weitere Angebote (ÖBB 360°) ist möglich. Dies ist aber mit Kosten verbunden ▪ Im Rahmen von ÖBB 360° werden die Mobilitätslösungen der jeweiligen Region analysiert. Neben der Betrachtung des Status Quo erfolgt auch die Erreichungsanalyse der gewünschten Zielgruppe ▪ Einwohner:innen, Gäste oder Mitarbeiter:innen von ansässigen Firmen erhalten – passend zu ihren jeweiligen Lebensrealitäten – eine große Vielfalt an Mobilitätslösungen ▪ Das Angebot erleichtert auch für Familien die Organisation des Alltags. So können beispielsweise auch Lastenräder integriert werden ▪ Durch die Integration von Mikro-ÖV Systemen (z.B. Postbusshuttle) können sich auch kleinere Gemeinden zusammenschließen und leichter das Angebot von ÖBB 360° nutzen ▪ Die Angebote seitens der ÖBB stützen den ÖV. Dadurch können Bewohner:innen auf das eigene Auto bzw. auf das Zweitauto leichter verzichten. In Summe unterstützt ihr Angebot die Mobilitätswende 	<p>Leihwagen für individuellen und kurzfristigen Bedarf – für den Transport vom Bahnhof zum Ziel und wieder zurück</p> <p>Bzw. Angepasste und umfangreiche Mobilitätslösungen für Gemeinden</p> <table border="1" data-bbox="815 456 1386 506"> <tr> <th data-bbox="815 456 938 506">Fahrzeug</th> <td data-bbox="938 456 1386 506">Pkw (3-5 Sitzplätze)</td> </tr> </table> <p>Über ÖBB 360° weitere Mobilitätslösungen (z.B. E-Scooter, Fahrräder, Lastenräder, E-Bikes, etc.). Diese Angebote werden für die jeweiligen Gemeinden maßgeschneidert zur Verfügung gestellt.</p>	Fahrzeug	Pkw (3-5 Sitzplätze)
Fahrzeug	Pkw (3-5 Sitzplätze)		
Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen		
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das ÖBB Rail&Drive Angebot befindet sich meist auf höherrangigen Bahnhöfen in städtischem Umfeld ▪ Die Ausleihe/Rückgabe erfolgt an fixen Standorten (ÖBB-Bahnhof) (siehe Karte oben) ▪ Im Rahmen von ÖBB 360° bedarf es für E-Scooter- und Bikesharing-Systeme ausgewiesene Parkierungszonen. Diese befinden sich auf öffentlichem oder privatem Grund. Diese Flächen werden markiert und beschildert. Bei der Auswahl geeigneter Flächen unterstützt die ÖBB die Gemeinden. Durch die standortbasierten Parkierungszonen wird sichergestellt, dass z.B. E-Scooter nicht im öffentlichen Raum unkontrolliert „herumliegen“ und die Bewohner:innen wissen wo sich diese Fahrzeuge bei Bedarf befinden. Durch die Verwendung von Swap-Akkus (Tauschakkus) bedarf es keine eigenen Ladestationen. Der Tausch dieser Akkus und der Service erfolgt durch die Subauftragnehmer:innen (z.B. durch TIER). ▪ Für die E-Carsharing-Systeme im Rahmen von ÖBB 360° bedarf es Stellplätze mit Ladeinfrastrukturen. Diese können auch an Bahnhöfen im Rahmen von ÖBB Rail&Drive integriert werden. 		

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖBB ▪ Gemeinde (Stellplatz) ▪ Evtl. umliegende Gemeinden ▪ Kooperationspartner:innen (z.B. lokale Unternehmen, Beherbergungsbetriebe) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei Car-Sharing Nutzung ist die allgemeine Fahrtauglichkeit und der Führerscheinbesitz erforderlich. Zudem bedarf es die Bereitschaft der Lenker:in zur Fahrt mit einem fremden Pkw ▪ Die Buchung ist an ein ÖBB-Ticket gebunden ▪ Die Wegfinder App ist für unterschiedliche Zielgruppen – einschließlich älteren Personen – leicht zu bedienen. Es ist eine einfache Routenplanung, Buchung und Bezahlung möglich ▪ Fahrräder können an unterschiedlichen Leihstationen zurückgegeben werden ▪ Im Rahmen von ÖBB 360° wird ein Vertrag zwischen der Gemeinde und ÖBB erstellt. Die ÖBB ist für alle Belange die direkte Ansprechpartner:in und regelt direkt die Verfügbarkeit der einzelnen Systeme mit ihren Subauftragnehmer:innen ▪ Für die Stellplätze müssen Flächen definiert werden. Dies erfolgt nach einem standardisierten Verfahren, ohne das in diesem Kontext zusätzliche Kosten anfallen ▪ Buchungsart: Wegfinder App der ÖBB
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewerbung am Bahnhof und im Zug über Plakate ▪ Bewerbung bei Ticketkauf und Kauf einer Vorteilskarte (Zusatzbuchung mit Rabatt) ▪ Im Rahmen von ÖBB 360° sollten gut sichtbare Standorte für die Zonierung ausgewählt werden (die ÖBB macht in diesem Zusammenhang Vorschläge) ▪ Wichtig ist die Einbindung dritter (z.B. Unternehmen, Beherbergungsbetriebe, Institutionen, die selbst Verkehr erzeugen) ▪ Auch bei dieser Maßnahme ist die Vorbildwirkung wichtig, z.B. wenn die Bürgermeister:in ihre Wege durch die bereitgestellten Fahrzeuge zurücklegt 	<p>Tarife über ÖBB Rail&Drive: ca. 7 Euro pro Stunde (zuzüglich km-Tarif von 0,23 Euro), Tagespauschale zwischen 50 und 70 Euro</p> <p>Kosten: diese variieren im Rahmen von ÖBB 360° je nach gewählter Leistung und hängen von diversen Faktoren ab (z.B. besteht eine finanzielle Unterstützung seitens der Gemeinde, befindet sich ein Service Hub in der Nähe, bestehen Kooperationen mit ansässigen Unternehmen, etc.). Wird ein System mit mehreren Bausteinen gewählt, erreicht dies meist die Ausschreibungsgrenze. Zudem sollte eine Betriebsdauer von mind. 3 Jahren gewährleistet sein. Über Gemeinden (z.B. Baden oder Korneuburg) wurde eine Dienstleistungskonzession ausgeschrieben und somit eine Verlustabdeckung bereitgestellt. Dadurch können Pakete wirtschaftlich betrieben werden.</p> <p>Förderung: Projekte sind über klimaaktiv förderbar</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>ÖBB Rail&Drive Telefonnummer: +43 5 1778 73 33 E-Mail: info@railanddrive.at</p> <p>ÖBB 360° E-Mail: oebb.360@pv.oebb.at</p>	<p>www.railanddrive.at</p> <p>https://personenverkehr.oebb.at/de/im-fokus/oebb-360-services/oebb360</p>

3.2 Gemeindeeigenes Carsharing im Verein, Beispiel Mühlferdl

Ziel-
gruppe



Mühlferdl bietet einen E-Carsharing-Dienst, bei dem Nutzer:innen sich kostenlos registrieren und dann E-Autos an 24 Standorten bzw. teilnehmenden Gemeinden im Mühlviertel ausleihen können. Die Buchung der E-Autos erfolgt flexibel über eine App oder Website. Die Fahrzeuge werden mit einer speziellen Karte geöffnet und geschlossen, und die Miete beinhaltet Strom, Versicherung sowie Wartungskosten.



Quelle: Mühlferdl E-Car Sharing

Vorteile für die Gemeinde	Format		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kostengünstiges PKW-Nutzungsangebot für Bevölkerung ohne Erst-/Zweitauto, um in der Region mobil zu sein ▪ Registrierte Gemeinden erhalten mehr Freistunden/einen günstigeren Tarif ▪ Positive Werbung für die Gemeinde durch die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote ▪ Verknüpfbar mit Sozial-ökologischen Projekten, z.B. Gemeindekongent wird aktiven Senior:innen zur Verfügung gestellt, die Fahrtendienste für andere Senior:innen übernehmen. Führt zu Steigerung des sozialen Miteinanders ▪ Erschließung eines größeren Bedienraumes bei Zusammenschluss mehrere Gemeinden zu einer Bedienregion und Möglichkeit die Fahrzeuge an anderen Standorten zurückzugeben (kann eingeschränkt werden). 	<p>Carsharing, welches über drei Institutionen (einem Verein und zwei Genossenschaften) organisiert wird</p> <table border="1" data-bbox="815 994 1380 1043"> <tr> <th data-bbox="815 994 943 1043">Fahrzeug</th> <td data-bbox="943 994 1380 1043">Pkw (4-6 Sitzplätze)</td> </tr> </table> <p>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kompakte Siedlungsstrukturen von Vorteil ▪ Autos befinden sich an fixen Plätzen, meistens in Ortszentren ▪ Im Winter Überdachung günstig. Verringert aber die „Sichtbarkeit“ der Fahrzeuge im öffentlichen Raum 	Fahrzeug	Pkw (4-6 Sitzplätze)
Fahrzeug	Pkw (4-6 Sitzplätze)		

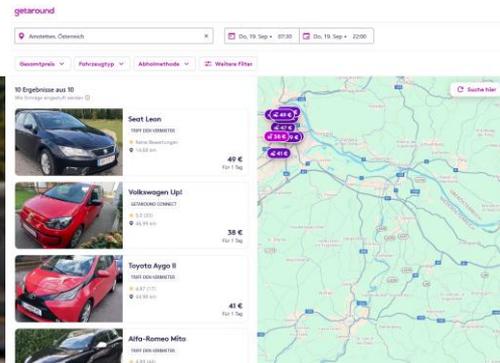
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ „Kümmerer“ vor Ort ▪ Nutzer:innen (Mitgliedschaft) ▪ Sponsor:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standplatz und Lademöglichkeit (Ladestation oder Garage mit Stromanschluss) wird benötigt. Strom wird von Gemeinde bereitgestellt ▪ Gemeinden und Nutzer:innen benötigen eine Mitgliedschaft. Bei Registrierung stimmt man Nutzungsbedingungen zu ▪ Vor Ort bedarf es einen ehrenamtlichen „Kümmerer“, welcher sich um die Pflege des Fahrzeuges kümmert (z.B. Autoreinigung, Reifenwechsel) ▪ Fahrtauglichkeit und Führerschein, sowie aus Sicherheitsgründen das Hochladen des Passes beim Ausleihen des Fahrzeuges erforderlich ▪ Bei Firmennutzung auch Einzelregistrierung der nutzenden Mitarbeiter:innen notwendig ▪ Festlegung gut erreichbarer fixer Ausleihe- und Rückgabestandorte (z.B. Gemeindezentrum) – Beschränkung der Stellplatznutzung auf Carsharing-PKW ▪ Buchungsart: App (Mühlferdl App), Umstellung auf neues System erfolgt Anfang 2025
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im ländlichen Raum stark von Sponsor:innen abhängig ▪ Bewerbung über Gemeindemedien (z.B. Newsletter, Gemeindezeitung, Soziale Medien der Gemeinde) wichtig ▪ Selbstwerbung durch Eigennutzung: beste Werbung der Maßnahme durch die Nutzung der Fahrzeuge seitens der Bürgermeister:in und Gemeindefmitarbeiter:innen – steigert das Vertrauen und die Akzeptanz gegenüber der Maßnahme in der Bevölkerung ▪ Artikel über zufriedene Nutzer:innen veröffentlichen 	<p>Kosten: für Strombereitstellung (z.B. über Ladestation); Mitgliedsbeitrag seitens der Gemeinde</p> <p>Tarife: Monatliche Mitgliedschaft von 30 Euro inkl. Freistundenkontingent, danach 4,40 Euro pro Monat (unabhängig von der Zahl der zurückgelegten km)</p> <p>Förderung: keine Förderung vorhanden; weitere Fahrzeuge können in ländlichen Regionen nur mittels Sponsor:innen finanziert werden</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>REGION DONAU BÖHMERWALD</p> <p>Name: Christiane Lang</p> <p>Telefonnummer: 0664 522 13 36</p> <p>E-Mail: lang@donau-boehmerwald.info</p>	<p>https://www.muehlferdl.at/</p>

3.3 Carsharing zwischen Privatpersonen, Beispiel Getaround

Zielgruppe



Getaround bietet ein flexibles Carsharing-Modell, bei dem Nutzer:innen Fahrzeuge anderer Privatnutzer:innen über eine Plattform online buchen können. Nach der Erstellung eines Kontos, für welches das Hochladen eines Personalausweises und Führerscheins erforderlich ist, können Autos nach Kategorie und Preis ausgewählt werden. Die Anmietung umfasst 200 km pro Tag und eine Vollkaskoversicherung, mit der Möglichkeit, Kilometerkontingente zu buchen. Getaround ermöglicht zudem die Nutzung der Autos durch eine App, die die Buchung und Fahrzeugöffnung erleichtert.



Quelle: Getaround, 2024

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kostengünstiges Angebot für Bevölkerung ohne Erst-/Zweit-PKW ▪ Keine Anschaffungs-, Personal- oder Betriebskosten ▪ Ermöglicht bereitstellender Bevölkerung Fixkosten des PKW-Besitzes zu finanzieren. ▪ Flexible Buchungsdauer von einigen Stunden bis mehrere Tage/Wochen 	<p>Plattform für Carsharing zwischen Privatpersonen</p> <p>Fahrzeug idR Pkw mit 4-6 Sitzplätzen</p>
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche Dichten erforderlich, um ausreichend große Nutzer:innen-Gemeinschaft zu erreichen
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde (Werbung und Information) ▪ Teilnehmende Bevölkerung ▪ Plattform-Anbieter:in wie Getaround ▪ Evtl. Versicherung, falls nicht bereits inkludiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kfz-Fahrtauglichkeit und Führerschein erforderlich ▪ Bereitschaft der Lenker:in zur Fahrt mit fremden Pkw ▪ Bereitschaft von Privatpersonen ihren privaten PKW temporär zur Verfügung zu stellen ▪ Bedienung digitaler App erforderlich ▪ Buchungsart: App (Getaround); Ausleihe und Rückgabe fallweise mit und ohne Direktkontakt mit Vermieter:in,
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<p>Bewerbung über Gemeindemedien (Newsletter, Gemeindezeitung, Soziale Medien der Gemeinde sowie in allen teilnehmenden Gemeinden der Region (Multiplikatoreffekte)</p>	<p>Kosten: ggf. für Bewerbung des Services in der Gemeinde</p> <p>Tarife: Preis pro Stunde/Tag variiert je Fahrzeug und Anbieter (40-50 Euro pro Tag)</p> <p>Förderung: keine</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Unternehmen: Getaround</p> <p>Telefonnummer+43 720 229 043</p>	<p>https://at.getaround.com/help#drivers</p>

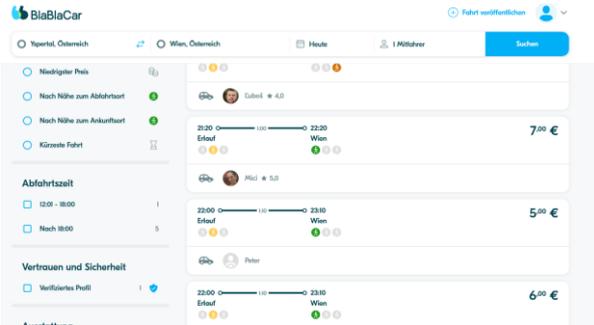
3.4 Mitfahrgemeinschaften: Langstrecken, Beispiel BlaBlaCar

Zielgruppe



* für einzelne Familienmitglieder

BlaBlaCar ist eine Mitfahrplattform, die es Nutzer:innen ermöglicht, Fahrgemeinschaften für lange Strecken zu organisieren. Fahrer:innen bieten ihre freien Plätze in Fahrzeugen an, während Mitfahrer:innen nach verfügbaren Fahrten suchen können, um sich Kosten zu teilen. Die Plattform vernetzt Menschen, die in dieselbe Richtung reisen, und ermöglicht eine kostengünstige, umweltfreundliche und soziale Art des Reisens. BlaBlaCar bietet hauptsächlich Strecken über größere Distanzen an, aber es werden teilweise auch Fahrten für den täglichen Bedarf angeboten.



Quelle: BlaBlaCar, 2024

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> Keine Anschaffungs-, Personal- oder Betriebskosten Ermöglicht bereitstellender Bevölkerung Fixkosten des PKW-Besitzes zu finanzieren Weites Angebotsspektrum von Kurzstrecken und Langstrecken 	<p>Organisierte Mitfahrgelegenheit mit Aufteilung der Kosten</p> <p>Fahrzeug idR Pkw mit 3-6 Sitzplätzen</p> <p>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsstruktur, welche sich linear um eine Straße organisiert, erleichtert die Organisation
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde (Werbung und Information) Teilnehmende Bevölkerung Plattform Anbieter wie BlablaCar 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Fahrtauglichkeit und Führerschein für Mitfahrende erforderlich Bereitschaft der Lenker:in zur Mitnahme fremder Person im eigenen Pkw, dafür Teilung der Fahrtkosten Planungshorizont: ca. 1 bis 10 Tage vor Fahrt Höhere Sicherheit durch Bewertungen/Kritiken der Fahrer:innen und Mitfahrer:innen, Möglichkeit der Verifizierung und konventionellen Konvention via Telefon oder Whatsapp Bedienung digitaler App erforderlich Buchungsart: App (BlaBlaCar)
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> Bewerbung über Gemeindemedien (Newsletter, Gemeindezeitung, Soziale Medien der Gemeinde) Kommunikation unter verschiedenen Gemeinden, zwischen denen Fahrten interessant bzw. relevant sein könnten Ausschreiben oder Ausschildern von Treff- und Sammelpunkten 	<p>Kosten: Keine Allgemekosten, lediglich individuelle Betriebskosten der privaten Anbieter:innen bzw. Werbekosten seitens der Gemeinde, um eine selbsterhaltene Fahrtenfrequenz herzustellen</p> <p>Tarife: Preis variiert angebotsseitig je Streckenlänge und Fahrer:in (Bsp: Fahrt Wien – Amstetten: 8 Euro)</p> <p>Förderung: keine</p>

Kontakt	Weitere Informationen
Unternehmen: BlaBlaCar E-Mail: blablasupport@blabla.com	https://www.blabla.com/ https://www.reiseuhu.de/blog/wie-funktioniert-bla-bla-car/#h-fur-wen-ignet-sich-bla-bla-car

3.5 Mitfahrgemeinschaften: Kurzstrecken, Beispiel PaveCommute

Zielgruppe



* für einzelne Familienmitglieder

Die App „Pave Commute“ motiviert Personen innerhalb einer Gruppe, umweltfreundliche Verkehrsmittel für ihre angetretenen Wege zu nutzen, indem nachhaltige Fahrten erfasst und belohnt werden. Diese Gruppen werden durch konkrete Vorschläge (abgestimmt auf Wohnort, Arbeitsort und Arbeitszeit) der App dazu angeregt, gemeinsam Ziele zu erreichen und ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. In spielerischer Weise kann so die Aktivität von Fahrgemeinschaften gesteigert werden. Gleichzeitig werden Fortschritte und CO₂-Einsparungen sichtbar gemacht, was das Bewusstsein für umweltgerechtes Handeln stärkt und langfristig zur Reduktion des ökologischen Fußabdrucks beiträgt.



Quelle: Pavecommuter, 2024

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Anschaffungs-, Personal- oder Betriebskosten ▪ Attraktiv für sowohl potenziell neu ansiedelnde Erwerbstätige als auch für Unternehmen ▪ Nachverfolgbarer Beitrag zum Klimaschutz ▪ Reduzierung des Straßen- und Durchzugsverkehrs 	<p>Organisierte Mitfahrgelegenheit per App</p> <p>Fahrzeug idR Pkw mit 4-6 Sitzplätzen</p> <p>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kritische Menge an aufgeschlossenen Personen, die sowohl Fahrer:innen als auch Mitfahrer:innen sind ▪ Evtl. Bereitstellung von Pendlerstellplätzen ▪ Miteinbezug von bestehenden informellen Fahrgemeinschaften
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde (Werbung und Information) ▪ Teilnehmende Bevölkerung ▪ Pooling-Plattform wie PaveCommute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Fahrtauglichkeit und Führerschein für Mitfahrende erforderlich ▪ Bereitschaft der Lenker:in zur Mitnahme fremder Person im eigenen PKW, dafür Teilung der Fahrtkosten ▪ Planungshorizont: idealerweise auf regelmäßiger Pendelbeziehungen. Kann aber auch punktuell eingesetzt werden ▪ unbegrenzte Anzahl an App- und Dashboard-User:innen, Belohnungen für User:innen, Reporting- und Nutzungsstatistiken sowie Gruppenchats & Pendelwegkoordinierung ▪ Höhere Sicherheit durch Bewertungen/Kritiken der Fahrer:innen und Mitfahrer:innen, Möglichkeit der Verifizierung und Telefonkommunikation ▪ Buchungsart: App (pave commute)

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewerbung über Gemeindemedien (Newsletter, Gemeindezeitung, Soziale Medien der Gemeinde in allen teilnehmenden Gemeinden der Region (Multiplikatoreffekte) ▪ Verbreitung von Unternehmen mit vielen Arbeitnehmer:innen 	<p>Kosten: ggf. für Bewerbung des Services in der Gemeinde</p> <p>Tarife: Preis für System: ab 4,90 Euro je User:in und individuelle Preisverhandlung für übergreifendes Paket</p> <p>Förderung: keine</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Unternehmen: Pave Commute, ehem. Carployee GmbH</p> <p>Name: Albert Vogl-Bader</p> <p>Telefonnummer: +43 6802381701</p> <p>E-Mail: albert@pavecommute.app</p>	<p>https://pavecommute.app/de/so-funktioniert-pavecommute/</p> <p>https://pavecommute.app/wp-content/uploads/2024/03/Fallstudie_Pave-Commute-bei-Welser-Profile_DE.pdf</p>

4. Aktive Mobilität

Um neben motorisierten Lösungen auch jene der aktiven Mobilität – also dem Fahrradfahren oder dem zu-Fuß-gehen – in und über die Gemeindegrenzen hinweg zu fördern, bedarf es einer sicheren und für die Zielgruppen ansprechenden Infrastruktur. Darüber braucht es aber konkrete Maßnahmen, die die (aktive) Fortbewegung gezielt unterstützen und die Menschen in ihren sehr individuellen Lebensrealitäten abholt. Daher ist eine gezielte Kombination von Infrastruktur- und Mobilitätsmaßnahmen für alternative Möglichkeiten – zur privaten PKW-Nutzung – unumgänglich.

Insbesondere die Nutzung des Fahrrads und seiner „Verwandten“ – E-Bike und Lastenrad – finden vermehrt auch im ländlichen Raum, und abseits des Freizeitgebrauchs, Verwendung. Je nach Setting ermöglichen diese einen erleichterten Transport von (mehreren) Kindern oder Gütern – wie dem klassischen Wochen(end)einkauf. Durch unterschiedliche Förderungen (wie dem JobRad) sind zudem auch teurere und elektrische Modelle erschwinglicher geworden und übernehmen die Rolle des klassischen „Zweitautos“. Neben der individuellen Nutzung ermöglichen aber auch verschiedene Bikesharing-Modelle erhöhte alltagstaugliche Flexibilität, indem sie durch die gezielte Nutzung von Teilstrecken intermodale Wege optimieren. Nicht zu vergessen ist das klassische zu-Fuß-gehen – der ältesten Art der Fortbewegung – die auch gleichzeitig die natürlichste, gesündeste und umweltverträglichste Arte der Fortbewegung darstellt und für eine Vielzahl von Alltagswegen genutzt wird. Gepaart mit innovativen Konzepten wie Gamification- oder Belohnungssystemen, kann zudem die Wahl von nachhaltigen Mobilitätsgruppen bei unterschiedlichen Zielgruppen (z.B. „Beat the Street“ für Schulkinder) spielerisch gefördert werden.

Im Folgenden werden konkrete Beispiele zur Förderung aktiver Mobilitätsarten detaillierter vorgestellt:

4.1 klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen

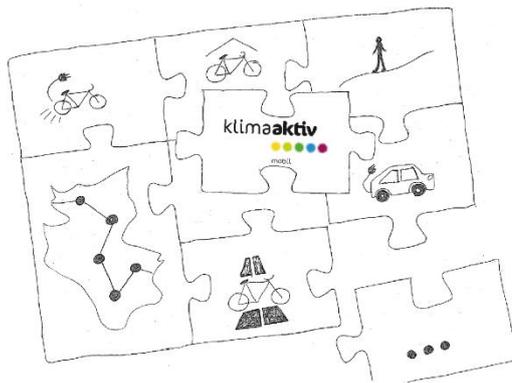
Ziel-
gruppe



Mit seinem „klimaaktiv mobil“ Förderprogramm unterstützt das BMK auf Bundesebene österreichische Gebietskörperschaften und Unternehmen bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich. Hierbei werden Investitionen in die Fuß- und Radinfrastruktur sowie im Bereich Mobilitätsmanagement unterstützt. Weiters gibt es Pauschalförderungen für (E-)Transporträder, (E-)Falträder, E-Fahrräder oder für Ladestationen.

Im Bereich der Förderung des Mobilitätsmanagements für Städte, Gemeinden und Regionen, werden Investitionen gefördert, die einen Beitrag zu einem umweltschonenden Mobilitätsmanagement leisten. Diese umfassen z.B. die Umsetzung von Sharing-Modellen oder Mitfahrbörsen (wie Bikesharing im Wohnbau oder Carsharing in der Gemeinde), die Einrichtung von bedarfsorientierten Mobilitätslösungen, Verkehrssystemen und Mikro-ÖV- Systemen (wie Gemeindebus) die Einrichtung von Mobilitätszentralen, Radabstellanlagen oder JobRädern. Die förderungsfähigen Kosten ergeben sich aus den Investitionskosten sowie Kosten für Planung, Betrieb und Montage.

Ein **Good-Practice Beispiel** ist die Gemeinde Faistenau, welche ihren Gemeindebediensteten JobRäder für den privaten und beruflichen Gebrauch zur Verfügung stellt. Die Mitarbeiter:innen konnten beim Radverkehrsbeauftragten ein JobRad beantragen und im Fachhandel ein Fahrrad selbst auswählen. Finanziert werden die Fahrräder über Nutzungsbeiträge der Mitarbeiter:innen.



Quelle: links: komobile GmbH, recht: Wolfgang Ainz, Gemeinde Faistenau

Vorteile für die Gemeinde	Format	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterstützung bei der Projektentwicklung im Bereich nachhaltiger Mobilität ▪ Bereitstellung von Informationen zu aktuellen Fördermöglichkeiten, Best-Practice Beispielen zu klimafreundlichen Mobilitätslösungen, sowie aktuellen klimaaktiv mobil Angeboten und Aktionen ▪ Unterstützung bei der Fördereinreichung ▪ Berechnung der Umwelteffekte zu geplanten Maßnahmen, wie Einsparung von CO₂ in Tonnen pro Jahr ▪ Vernetzungsmöglichkeiten über die Plattform mit anderen Gemeinden 	über klimaaktiv erhalten Gemeinden kostenfreie Beratung und Unterstützung bei der Auswahl und Beantragung der Projektförderung	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">Fahrzeug</th> <td>z.B. diverse Sharing-Systeme, ÖV-Systeme, JobRad</td> </tr> </table>	Fahrzeug
Fahrzeug	z.B. diverse Sharing-Systeme, ÖV-Systeme, JobRad	
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine – einreichen können alle öffentlichen Gebietskörperschaften, aber auch Vereine, alle Betriebe und konfessionelle Einrichtungen 	

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<p>Vorteile aus Sicht des konkreten Good-Practice Beispiels</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Jobrad-Modell unterstützt eine Reduktion des Bedarfs an Parkraum und fördert das Image der Gemeinde (E5-Gemeinde) Der finanzielle Aufwand für die Gemeinde ist gering. Die Mitarbeiter:innen profitieren von der privaten Nutzungsmöglichkeit und dem Übergang ins persönliche Eigentum nach einer vier Jahres Frist 	<p>Voraussetzungen aus Sicht des Good-Practice Beispiels</p> <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich können alle Arbeitgeber:innen (so auch Gemeinden an ihre Mitarbeiter:innen) das JobRad-Modell – unabhängig von ihrer räumlichen und infrastrukturellen Lage – einführen. Sinnvoll ist die Kombination mit geeigneten Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten im Falle von E-Fahrrädern, sowie Duschköglichkeiten am Arbeitsort.
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Bürger:innen Lokale Unternehmen – z.B.regionales Sporthandelsunternehmen (Good-Practice Beispiel) 	<ul style="list-style-type: none"> Einreichungen sind bis spätestens 28.02.2025 (12Uhr) möglich Eine Antragsstellung muss online <u>vor</u> der Maßnahmenumsetzung erfolgen Ein Mobilitäts-/Verkehrskonzept – einschließlich technischer Beschreibung mit Berechnung der Umwelteffekte – wird benötigt (die Berechnung erfolgt vom Beratungsprogramm)
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> Bewerbung über klimaaktiv (Good-Practice-Beispiele, Newsletter) Vorbildfunktion durch Gemeinde Begleitende Kommunikation über kommunale Kanäle 	<p>Kosten: Gebietskörperschaften müssen den Nachweis erbringen, dass mind. 15% der förderfähigen Kosten für die Maßnahme(n) selbst getragen werden können. Förderfähige Kosten müssen mind. 10.000 Euro betragen, sowie eine CO₂-Einsparung von 4 Tonnen pro Jahr bewirken (Ausnahme: Maßnahmen, die nach der de-minimus-Verordnung unterstützt werden).</p> <p>Kosten beim Good-Practice Beispiel: Finanzierung erfolgt über Nutzungsbeiträge der Fahrräder. Mitarbeiter:innen schließen bei Übernahme der Räder eine Nutzungsvereinbarung mit der Gemeinde ab und zahlen über eine Dauer von vier Jahren eine monatliche Nutzungsgebühr. Im Anschluss gehen die Räder in den Privatbesitz der Mitarbeiter:innen über.</p> <p>Förderung: die Förderung beträgt bis zu 30% (bzw. bis zu 50% bei ELER-kofinanzierten Vorhaben) der förderfähigen Kosten.</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>komobile – Herry Consult Name: Helmut Koch, Raphael Glück, Daniela Hirländer Telefonnummer: +43 (0)7612 70 911 E-Mail: mobilitaetsmanagement@komobile.at</p>	<p>https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/kommunalregional.html https://www.umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement</p>

4.2 Fahrradverleih, Beispiel nextbike in Niederösterreich

Ziel-
gruppe



Nextbike ist weltweit aktiv und europäische Bike-Sharing Marktführer:in. Auch in Österreich ist das Unternehmen mit Leihrädern an vielen Standorten aktiv – allein in Niederösterreich an 200 Verleihstationen in rund 60 Gemeinden. Darüber hinaus werden Lastenräder in St. Pölten und Wiener Neustadt angeboten. Diese mit Kindersitz ergänzt, ermöglichen neben den Transport von (Einkaufs)waren auch den Transport von Kindern und sprechen somit direkt Familien an. Radland GmbH ist Lizenznehmer:in von Nextbike und Eigentümer:in der zur Verfügung gestellten Räder.



Quelle: links: nextbike GmbH, 2024, recht: Radland GmbH, 2024

Vorteile für die Gemeinde

- Leihräder decken in erste Linie die erste und letzte Meile ab, dadurch bedarf es an wichtigen Punkten (z.B. Bahnhöfen) weniger Parkraum
- Dies reduziert den Flächenverbrauch
- Der Verkehr im Ortsgebiet wird reduziert, es entstehen weniger Verkehrslärm und Emissionen
- Wie bei anderen Systemen, welche aktive Mobilität unterstützen, wird die Gesundheit durch ein Mehr-an-Bewegung in der Bevölkerung positiv gefördert
- Die monatliche Servicepauschale deckt alle Wartungsarbeiten ab. Die Gemeinde selbst muss sich um nichts kümmern.
- In Niederösterreich können Gemeinden und Betriebe Testräder über die Agentur „Radland Niederösterreich“ für 70 EUR/Monat ausprobieren. (<https://radland.at/transportraeder-testen/>)

Format

- Stationsbasierte Leih(lasten)räder

Fahrzeug

3-Gang-Fahrräder, E-Lastenrad mit Transportbox und zwei Kindersitzen, Traglast 80 kg, Reichweite bis zu 80 km

Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen

- Bei kleinen Gemeinden ist aufgrund der Kosten ein regionaler Zusammenschluss mehrerer Gemeinden sinnvoll
- Da die Räder an Stationen zurückgegeben werden müssen, ist es sinnvoll, wenn eine Gemeinde an mehreren Standorten Radstationen errichtet (z.B. am Bahnhof, im Ortszentrum, im Siedlungsgebiet)
- Kompakte Siedlungsstrukturen sind von Vorteil – die Distanz Haustüre zur nächsten Radstation sollte nicht länger als 5 Minuten voneinander entfernt liegen
- Aktuell befinden sich in NÖ rund 200 Verleihstationen; die 3-Gang Fahrräder können an allen Stationen zurückgegeben werden
- Lastenraderstationen sind gesondert mit einer Info-Stele und Bodenmarkierung ausgewiesen
- Eine Zufahrtsmöglichkeit für das Serviceteam muss gewährleistet sein
- Der für die Räder ausgewiesene Platz muss in Hinblick auf Verkehrssicherheit kompatibel sein

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde (Beschluss des Gemeinderates notwendig) ▪ Bauamt/Ortsplaner:in für die Errichtung ▪ In größeren Gemeinden oftmals Radbeauftragte/r/Raumplaner:in als Ansprechpartner:in ▪ ggf. Lokale Siedlungsentwickler/Firmen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Fahrräder sind hinsichtlich Verkehrssicherheit nach EU-Norm genormt ▪ Es sind keine weiteren Genehmigungen notwendig ▪ Ausleihe und Abrechnung erfolgt über die nextbike-APP
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Werbematerialien werden seitens von Radland den Gemeinden zur Verfügung gestellt ▪ Bewerbung im Rahmen von Veranstaltungen wie der Europäischen Mobilitätswoche ist sinnvoll (Radland schickt Vertreter:in mit Werbe- und Informationsmaterialien, z.B. hinsichtlich der App-Nutzung) ▪ Kooperationen mit lokalen Siedlungsentwicklern – durch Errichtung einer Leihstation muss seitens der Immobilienfirma weniger Parkraum zur Verfügung gestellt werden ▪ Kooperationen mit lokalen Firmen – Gemeinde stellt Grund zur Verfügung, Firma übernimmt die Errichtungskosten für die Station und stellt somit Leihrädern den Mitarbeiter:innen zur Verfügung 	<p>Kosten: <u>für normale 3-Gang Räder:</u> Einmalige Kosten: 8.000 Euro/Station (inkl. Info-Steile, 6 Bügel und 4 Rädern), monatliche Wartungskosten: 31 Euro/Rad; <u>für E-Lastenräder:</u> Einmalige Kosten für Info-Steile und Bodenmarkierung: 2.500 Euro, Kosten für E-Lastenrad: ca. 7.000 Euro, monatliche Wartungskosten: 500 Euro/Rad</p> <p>Tarife: <u>3-Gang Räder:</u> das Land übernimmt die erste halbe Stunde; manche Gemeinden in NÖ übernehmen auch die zweite halbe Stunde. Die meisten Fahrten sind kürzer als 15 Minuten. Daher fallen für die Nutzung meist keine Kosten für Bewohner:innen an. <u>Lastenräder:</u> 2 Euro/Halbstunde ; 18 Euro/Tag (Preisbasis 2024)</p> <p>Förderung: seitens klimaaktiv bestehen Förderung bis zu 30% der Anschaffungskosten</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Radland GmbH Name: Mag. Thomas Zimmermann (Projektleitung nextbike NÖ) Telefonnummer: +43 664 827 1055 E-Mail: thomas.zimmermann@radland.at</p>	<p>https://www.nextbike.at/de/</p>

4.3 Fahrradgemeinschaft, Beispiel Bicibus		Zielgruppe
<p>Ein Bicibus ist eine organisierte Fahrradkolonne, in der Kinder unter Aufsicht Erwachsener sicher zur Schule fahren. Die Gruppe folgt einer festgelegten Route, ähnlich einem Schulbus, mit festen Haltestellen, an denen sich Kinder anschließen können. Eltern oder freiwillige Helfer:innen begleiten die Gruppe, um die Sicherheit zu gewährleisten. Das Konzept fördert umweltfreundliche Mobilität, Bewegung bei Kindern und das Bewusstsein für andere Mobilitätsarten (nicht nur bei den Teilnehmer:innen sondern bei allen Gemeindebewohner:innen durch die Sichtbarwerdung im öffentlichen Raum.)</p>		
		
<p>Quelle: Verein Radlobby Österreich</p>		
Vorteile für die Gemeinde	Format	
<ul style="list-style-type: none"> Minimaler Finanzaufwand – viele Bicibusse finden in Eigeninitiative durch Privatpersonen statt, eine Beauftragung seitens der Gemeinden ist ebenfalls möglich Durch den verringerten Hol- und Bringverkehr via Auto („Eltern-Taxi“) wird die Sicherheit im Schulumfeld gesteigert „Safety in numbers“ – mehr Radfahrer:innen erhöht dessen Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Dadurch passieren weniger Unfälle Kinder agieren als Vorbilder für andere Verkehrsteilnehmer:innen. Ihre öffentliche Präsenz wirkt sich positiv im öffentlichen Raum aus. 	Fahrradgemeinschaft für Schulkinder	
	Fahrzeug	Fahrräder; ggf. auch Lastenräder
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> Sichere Radinfrastrukturen sind Voraussetzung (u.a. baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, autofreie Schul- und Kindergartenvorplätze) Bei der Routenwahl ist auf Barrierefreiheit, Vermeidung von Gefahrenstellen, geringem Verkehrsaufkommen und guter Abdeckung der Wohnorte der mitfahrenden Kinder zu achten Bei den Treffpunkten/Haltestellen bedarf es ausreichend große Flächen, auf denen sich die Teilnehmer:innen sammeln können Die Strecken dürfen nicht zu lang sein, damit diese von den Kindern problemlos zurückgelegt werden können
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte	
<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Schulen/engagierte Pädagog:innen (mind. 2 Personen pro Bildungseinrichtung für Start der Initiative notwendig) Eltern/Elternvereine (Erwachsene als ehrenamtliche Begleitpersonen – Anzahl in Relation zur Kinderzahl und dessen Alter) 	<ul style="list-style-type: none"> Sichere Fahrradbeherrschung und das Fahren mit dem Fahrrad innerhalb einer Gruppe sind wichtig Kinder benötigen verkehrssichere Fahrräder und Helme Kinder sind bei der Teilnahme am Bicibus über die gesetzliche Unfallversicherung der AUVA am Schulweg versichert 	

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kinder von 6 bis 12 Jahren (Kinder ab 10 Jahren mit abgelegter Radfahrprüfung dürfen alleine fahren, jüngere Schüler:innen werden von freiwilligen Aufsichtspersonen begleitet) ▪ Radlobby vor Ort unterstützt bei der Umsetzung: https://www.radlobby.at/mitmachen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung der Teilnehmer:innen erfolgt über geeignete Kommunikationskanäle (z.B. Chat-Gruppen), zudem bedarf es um eine Festlegung von Ansprechpersonen für Eltern ▪ Bei schlechter Radinfrastruktur, hohem Kfz-Aufkommen und hoher Kfz-Geschwindigkeiten, kann der Bicibus auch als Versammlung angemeldet werden. Dann erfolgt eine polizeiliche Begleitung, welche für eine angemessene Streckensicherung sorgt ▪ Warnwesten sollten zumindest von der ersten und letzten Erwachsenen Person im Konvoi getragen werden; dies erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern entspricht auch den Bestimmungen des § 68 Abs. 2 StVO – Radfahren in Gruppen ab 10 Personen
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wesentlich ist die Abstimmung mit Elternvereins-Vorsitzenden und eine Aussendung einer Info-Mail über die Klassenelternvertreter:innen an die Eltern ▪ Kinder sollten in der Gestaltung der Flyer und des Bicibus-Logos mit einbezogen werden ▪ Günstig ist die Bewerbung der Bicibus-Fahrt über Soziale Medien (z.B. Instagram, TikTok, Facebook) ▪ Wenn der Bicibus die Form einer Versammlung einnimmt, sollte eine Anzeige rechtzeitig bei der Polizei eingereicht werden (entsprechende Informationen sind als Vorlage bei der Radlobby erhältlich) ▪ Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zudem über die Radlobby (z.B. Ankündigung der Bicibus-Fahrt im Newsletter, Veröffentlichung der Termine auf Webseite) ▪ Die Radlobby stellt Materialien zur Verfügung (z.B. Bicibus-Logo-Vorlage, Handlungsleitfaden) <p>Materialien können auch kostenfrei über klimaaktiv mobil bestellt werden (Velobus-Materialien – bildung@klimaaktivmobil.at)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Fahrten können mittels Fotos und Videos dokumentiert werden (Zustimmung bedarf es seitens der Eltern und Kinder). Diese Materialien können für die Bewerbung weiterer Fahrten genutzt werden. ▪ Vernetzung mit anderen Gemeinden ist über die „Bicibus-Karte“ möglich: https://umap.openstreetmap.fr/de/map/bicibus-karte_1111988#13/48.2290/16.2732 	<p>Kosten: nur geringfügige Kosten – z.B. für den Druck und die Laminierung der Flyer (evtl. besteht eine Finanzierung über den Elternverein)</p> <p>Zeitlicher Aufwand: der Bicibus ist flexibel organisierbar; manche finden einmal im Monat statt – andere sind mehrmals pro Woche aktiv (je nach Bedarf und Verfügbarkeit der Begleitpersonen)</p> <p>Förderung: die Radlobby Österreich sowie klimaaktiv mobil stellen kostenfrei Materialien zur Verfügung</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Name: Raddlobby Österreich Telefonnummer: +43-1-919 50 19 Kontaktformular unter: https://www.radlobby.at/osterreich/kontakt</p>	<p>https://www.radlobby.at/bicibus_alt https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/radlobby_bicibus_handlungsleitfaden.pdf https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/angebote-beratung/velobus.html</p>

4.4 Gehgemeinschaft – Beispiel Pedibus	Zielgruppe 
<p>Ähnlich wie der Bicibus ist der Pedibus eine „Gehgemeinschaft“ für Kinder, bei der sie zusammen mit ein oder mehreren Begleitperson(en) gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen. Dabei gibt es festgelegte Routen mit „Haltestellen“, an denen die Kinder von Erwachsenen abgeholt werden. Ein Pedibus fördert Bewegung, soziale Interaktion und reduziert den Verkehr rund um Schulen. Die Kinder werden sicher und umweltfreundlich zur Schule begleitet.</p>	
 <h1 data-bbox="304 741 770 846">Pedibus</h1> <p data-bbox="258 857 738 887">Quelle: links: BMK/unart.com, rechts: VCS Pedibus, s.a.</p>	
Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Gesundheit und Selbständigkeit junger Menschen in der Gemeinschaft ▪ Reduzierter Autoverkehr im Schulumfeld durch den Entfall klassischer „Elterntaxis“ ▪ Reduktion von Autoabgasen und Verkehrslärm ▪ Das „öffentliche Bild“ verändert sich –Achtsamkeitserhöhung durch alle Verkehrsteilnehmer:innen 	<p>Gehgemeinschaft für Schul- oder Kindergartenkinder (ab letztem Kindergartenjahr)</p>
	<p>Fahrzeug zu Fuß</p>
	<p>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kompakte Siedlungsstruktur von Vorteil ▪ „Haltestellen“ und Wohnstandorte/Bildungseinrichtung liegen in fußläufiger Distanz zueinander ▪ Gehwege sind sicher (u.a. baulich getrennt, insbesondere in den Wintermonaten gut beleuchtet, von Schnee und Laub geräumt) ▪ Vorhandene Straßenquerungen sind sicher (z.B. ausreichend lange Grünzeiten, Begleitung durch Polizei)
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Jungfamilien ▪ Eltern/Erziehungsberechtigte als ehrenamtliche Aufsichtsperson(en) ▪ Kindergärten ▪ Schulen ▪ Ggf. Expert:innen und Polizisten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstellen von „Haltestellen“ im öffentlichen Raum ▪ Erwachsene als ehrenamtlich tätige Begleitperson notwendig (z.B. Eltern, die sich abwechseln) ▪ Begrenzte Reichweite und höherer Zeitaufwand ▪ Minimaler Finanzaufwand ▪ Setzt sichere Fußweginfrastruktur voraus

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ansprache der Zielgruppe und Bewerben des „Pedibusses“ durch Kindergarten bzw. Schule erforderlich ▪ Unterstützende Kommunikation seitens der Gemeinde zur Sensibilisierung und Information der Bevölkerung wünschenswert ▪ Einbindung (lokaler) Presse als positive PR für Gemeinde 	<p>Variabel, empfohlen werden 4-6 Wochen zu Schulstart im Herbst</p> <p>Kosten: nur geringfügige Kosten – z.B. für den Druck und die Laminierung der Materialien</p> <p>Zeitlicher Aufwand: der Pedibus ist flexibel organisierbar – je nach Bedarf und Verfügbarkeit der Begleitpersonen</p> <p>Förderung: Pedibus-Materialien werden kostenfrei von klimaaktiv mobil zur Verfügung gestellt</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Klimabündnis Österreich</p> <p>Name: DI Anna Dolzer</p> <p>Telefonnummer: 01/581 5881-28</p> <p>E-Mail: anna.dolzer@klimabuendnis.at</p>	<p>https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/</p>

4.5 Belohnungssystem/Punktesystem für aktive Mobilität, Beispiel Ummadam

Ziel-
gruppe



Das Unternehmen Ummadam bietet ein Mobilitätsservice, das Gemeinden dabei unterstützt, nachhaltige Fortbewegung zu fördern. Dabei wird eine „Regionale Community“ eingerichtet, für die von der Region bzw. den Gemeinden, oder auch regionalen Betrieben ein „Anreizbudget“ für umweltfreundliches Verhalten freigeschaltet wird. Die teilnehmenden Einwohner:innen der Region können dann via App für nachgewiesenes nachhaltiges Mobilitätsverhalten (Radfahren, zu-Fuß-gehen oder Fahrgemeinschaften) Punkte sammeln, für die Gutscheine bei Partnerbetrieben ausgegeben werden. Gemeinden können via Plattform bzw. Dashboard die Veränderung des Mobilitätsverhaltens abfragen und z.B. so die Erreichung von Zielen (Anzahl der Mitfahrten in der Region) kommunizieren und bewerben.



Quelle: ummadum Service GmbH

Vorteile für die Gemeinde

- Gemeinden erhalten die Information, wieviel CO₂ durch die Teilnahme der Bürger:innen an der Maßnahme eingespart werden
- Bürger:innen werden erweiterte Mobilitätsmöglichkeiten geboten. Zudem wird gezielt aktive Mobilität gefördert
- Die App kombiniert „regionale Ökosysteme“, die lokale Gemeinschaften, Unternehmen, Bürger:innen und Pendler:innen umfassen
- Verkehrsströme können dadurch gezielter gesteuert und Infrastrukturen besser entlastet werden
- Nach dem Motto „von der Region in die Region“ fördert das Sammeln und Einlösen von Punkten bei regionalen Betrieben die regionale Wertschöpfung
- Eine Umlagerung auf alternative, nachhaltige Verkehrsmittel führt unweigerlich zu einer Verringerung des motorisierten privaten Individualverkehrs. Die Verringerung an Fahrzeugen im öffentlichen Raum schafft Platz für andere Projekte. Langfristig betrachtet helfen solche Maßnahmen Kosten für Parkraum zu sparen. Dies wirkt nachhaltig der Bodenversiegelung entgegen

Format

Belohnungssystem für Mitfahrgelegenheit und andere nachhaltige Mobilitätsformen

Fahrzeug

Fahrrad, Scooter, zu-Fuß, ÖPNV, Fahrgemeinschaften

Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen

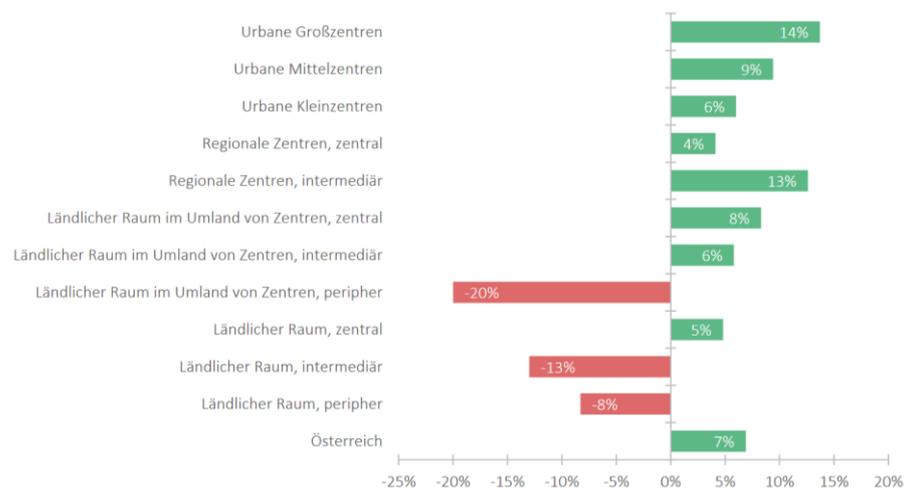
- Nur App wird benötigt. Diese kann in allen Gemeinden – unabhängig ihrer räumlichen Gegebenheiten – verwendet werden
- Bei Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsarten ist generell auf eine sichere und attraktive Straßenraumgestaltung für die Bewohner:innen zu achten

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Bürger:innen ▪ Pendler:innen ▪ Lokale Betriebe, bei welchen die Mobilitätspunkte eingelöst werden können 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prinzipiell ist kein eigener Führerschein erforderlich. Dies ermöglicht die Teilhabe für einen erweiterten Personenkreis ▪ Die Festlegung eines Gemeinde-/Regionsbudget für nachhaltige Mobilität erfolgt anhand eines Punktesystems ▪ Gesammelte Punkte können bei regionalen Betrieben eingelöst werden. Diese Zusammenarbeit nutzt der lokalen/regionalen Wirtschaft
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Kommunikation ist ein wesentlicher Schlüsselaspekt. Für eine erfolgreiche Umsetzung und Teilnahme seitens der Bewohner:innen ist eine aktive Bewerbung des Angebots in der Region wesentliche Voraussetzung ▪ Gemeindemitarbeiter:innen können durch aktive Teilnahme als Vorbilder fungieren und andere Bewohner:innen motivieren 	<p>Kosten: Preis für System: je nach Umfang ab 5.000 Euro für das Freischalten einer Community; weitere Kosten auf Verhandlungsbasis für Zielgruppenworkshops, Gesprächen mit regionalen Betrieben</p> <p>Gemeindebudget für Belohnung nachhaltiger Mobilität (nach eigenem Ermessen)</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Name: René Schader, GF ummadum Service GmbH Telefonnummer: +43 650 753 21 53 E-Mail: rene.schader@ummadum.com</p>	<p>https://www.ummadum.com/at/gemeinden</p>

5. Versorgung im ländlichen Raum

Neben der Unterstützung bestehender und neuer Mobilitätsformen ist auch die Verringerung von vermeidbaren zusätzlichen Fahrten ein Faktor zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut. Insbesondere durch die demografische Entwicklung – die Menschen werden immer älter und im Zuge dessen immer versorgungsbedürftiger als auch weniger mobil – gewinnt die Sicherstellung einer lokalen Nahversorgung in ländlichen Regionen immer mehr an Bedeutung. Obwohl die durchschnittliche Dichte der Lebensmittelhändler:innen in Österreich 2022 bei 101 Geschäften pro 100.000 Einwohner:innen lag, bestehen starke regionale Unterschiede. Während urbane Zentren Zuwächse an Lebensmittelgeschäften verzeichnen, erfolgt in ländlichen – insbesondere in peripheren Gebieten – ein Rückgang. In Summe wurde im ländlichen Raum ein Rückgang von 2% in der Zahl an Lebensmitteleinzelhändler:innen verzeichnet. Im peripheren ländlichen Raum lag der Rückgang sogar bei bis zu 20%. So verfügen 382 österreichische Gemeinden über keine Nahversorger:innen. (KMU Forschung Austria, 2024)

Abbildung 2: Prozentuelle Entwicklung der Lebensmitteleinzelhändler (nach Urban-Rural-Typologie), 2011-2021



Quelle: KMU Forschung Austria, 2024; Statistik Austria, Leistungs- und Strukturserhebung und Registerzählung Arbeitsstätten, EH-Nahrungsmittel (Supermärkte) <G4711>

Um dem entgegenzuwirken und gleichzeitig sicherzustellen, dass alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu den notwendigen Ressourcen für ihre Alltagsbewältigung haben, bedarf es – neben guter (öffentlicher) Verkehrsanbindungen, sowie gezielten raumplanerischen und politischen Maßnahmen – auch innovativer Lösungen, welche von klassischen Infrastrukturen abweichen. Gerade wenn die stationäre Versorgung in dünn besiedelten Gemeinden unzureichend ist, kann ein „Heranholen“ der Versorgung relevant sein. Hierbei können insbesondere neue technologische Errungenschaften wie automatisierte Bezahlvorgänge oder vollautomatische und kühlfähige Automaten eine Rolle spielen. Dadurch lassen sich vormals hohe Betriebs- und Personalkosten einsparen oder zumindest dynamischer einteilen. In diesem Kontext ist ein integriertes Konzept unter Einbezug von lokalen Partner:innen des Handels und der Gemeinde von Vorteil, sodass die Unternehmungen im Bereich alternativer Grundversorgungen erfolgreich sind.

Im Folgenden werden konkrete Beispiele alternativer Lebensmittelanbieter:innensysteme vorgestellt:

5.1 Hybrider Supermarkt mit Selbstservice, Beispiel MiniMarkt Laimbach

Ziel-
gruppe



Seit November 2021 sichert der MiniMarkt der Hackl & Haubenberger OG die Grundversorgung in Laimbach und Umgebung. Auf 160 m² werden 4500 Produkte, darunter Grundnahrungsmittel, regionale Spezialitäten und handwerkliche Erzeugnisse, angeboten. Dank einer Selbstbedienungslösung wird der Markt effizient mit nur einer Halbtagskraft betrieben. Die Öffnungszeiten sind an Wochentagen und Wochenenden großzügig gestaltet (s.u.).



Quelle: Facebook Seite von MiniMarkt; Google Maps (Screenshot)

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortsicherung Einzelhandel für jeweilige Gemeinde ▪ Kundenfreundliche Öffnungszeiten in Tourismusgemeinde: Werktags von 07:15 – 19:30 Uhr, Samstag von 07:15 – 18:00 Uhr sowie Sonntag/Feiertags von 08:00 – 22:00 Uhr 	<p>Vollversorger mit verringertem Personalaufwand und hybridem Zahlssystem (Bankomat und Barzahlung)</p>
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumlichkeiten/Immobilie mit Eignung zur Einzelhandelsfläche ▪ Zentrale Lage in Dorfgefüge mit Einzugsbereich für genügend Einwohner:innen
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kaufmann oder Kauffrau ▪ Gemeinde ▪ Evtl. privater Grund- oder Immobilieneigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automatisierte Kassen ▪ 48h/Woche aufgeteilt auf 4 Teilzeitkraft zum Waren Befüllen und sonstigen Aufgaben ▪ Abhängig vom Unternehmerischen Engagement ▪ Kaufmännische/Einzelhandel-Expertise empfehlenswert
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte: (wird noch ergänzt)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stationäre Präsenz im Dorfkern ▪ Beschilderung in Gemeinde und Nachbargemeinden ▪ Aktive Social Media Kanäle wie Minimarkt Laimbach Facebook-Seite ▪ Bewerbung der unkonventionellen Öffnungszeiten ▪ Saisonale Aktionen wie Minimarkt Laimbach wie z.B. Halloween oder Vatertagsprodukte 	<p>Kosten: Umbau des Leerstands (davor war es bereits eine Einzelhandel-Filiale): ca. 24.000 €</p> <p>Förderung: Niederösterreich Impulsprogramm „Nah versorgt“; Im Fall von MiniMarkt Laimbach ist es ca. 1/3 Land NÖ, 1/3 Gemeinde und 1/3 Einzelhändler</p>

Kontakt	Weitere Informationen
Unternehmen: MiniMarkt Hackl und Haubenberger OG Name: GF Gottfried Haubenberger Telefonnummer: 0676 7777 444 E-Mail: office@mm-minimarkt.at	https://www.facebook.com/p/MiniMarkt-Laimbach-100076229003727/

5.2 Direktvertrieb Regionalerzeugnisse, Beispiel Dorfladenbox und Hofeigener Selbstbedienungsladen

Zielgruppe



Die Dorfladenbox ist ein automatisierter Verkaufsort, der regionale Lebensmittel von lokalen Produzent:innen rund um die Uhr anbietet. Kund:innen können über eine App Zugang erhalten, ihre Produkte auswählen und direkt bargeldlos bezahlen. Das Konzept zielt darauf ab, Transportwege zu verkürzen und die regionale Landwirtschaft durch direkte Vermarktung zu stärken. Es kombiniert bequemen Zugang zu frischen Produkten mit einem nachhaltigen, regionalen Ansatz.



Quelle: Dorfladenbox GmbH

Darüber hinaus werden unterschiedliche Selbstbedienungssysteme bereits vielerorts auf privaten Grundstücken angeboten. Neben einfachen Kühlschränken oder Lebensmittelautomaten, finden sich auch kleine Selbstbedienungsläden (z.B. für die Direktvermarktung ab Hof). Hinsichtlich des Zahlungssystems besteht eine Vielzahl von digitalen und analogen Möglichkeiten (z.B. Schlitzkasse, Bankomatzahlung, digitale Komplettlösungen). Ein Beispiel ist der Vorarlberger Hofladen „Guat’s ab Hof“. Dieser Laden bietet auf 900 m Seehöhe regionale und frische Produkte direkt vom Bauernhof. Der Selbstbedienungsladen ist täglich geöffnet und verfügt über eine Bankomatfunktion, zwei Kühlschränke und einen Tiefkühlschrank.



Quelle: Birgit Riedmann

Vorteile für die Gemeinde

- Eine Dorfladenbox ist leicht aufzustellen. Es benötigt nur einen (temporären) Grund anstelle einer klassischen Immobilie. Bei Bedarf kann diese auch räumlich versetzt werden
- Als Verkaufsort ist auch die (Um)nutzung von Leerstand möglich. Dabei kommen ein erprobtes Konzept und Umsetzungserfahrung zur Anwendung

Format

Autonomer Teilversorger (ca. 300-700 Produkte), stationärer Verkauf hofeigener Lebensmittel

Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen

- Generell wird die in OÖ produzierte Containerlösung aufgestellt, räumlich könnte aber auch bestehender Leerstand genutzt werden

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seitens der Betreiber:in besteht geringer zeitlich Aufwand (ca. 3h/Woche), bei gleichzeitiger gewährleitetester Versorgungssicherheit ▪ Die Dorfladenbox dient auch als sozialer Treffpunkt und „Informationsdrehscheibe“ für Ausgänge u.ä. ▪ Bei Störungen des Systems oder der Technik ist nicht die Gemeinde, sondern die Plattformgeber:in in der Verantwortung ▪ Da der Zutritt nur mit einer Registrierung möglich ist, besteht ein minimales Risiko für Vandalismus und Diebstahl ▪ Selbstbedienende Hofläden befinden sich auf Privatgrund und werden von den Betreiber:innen selbstständig verwaltet ▪ Seit der COVID-19-Pandemie gewinnen Selbstbedienungssysteme mit einfachem, digitalem Interface immer mehr an Bedeutung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Lage sollte gut gewählt werden und hoch frequentiert sein – d.h. leicht auffindbar und lokal bekannt (z.B. neben der Kirche, hinter der Schule, nach dem Kreisverkehr, etc.) ▪ Für das Aufstellen der Box bedarf es der Möglichkeit für ein 6 Punkte-Fundament, sowie Stromanschluss ▪ Weiters wird ein Handy-Netzempfang – für die eigenständige Kommunikation der Box – benötigt (z.B. kommuniziert den Bedarf für Nachbestellungen oder die Notwendigkeit von technischen Wartungen) ▪ Für die Bewohner:innen muss eine sichere Lage für den Einkauf gewählt werden (u.a. durch adäquate öffentliche Beleuchtung und Abstand zur Straße)
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Betreiber:in (privat, kann aber auch die Gemeinde selbst oder ein Verein sein) ▪ Lieferant:innen (ca. 30-60 je Dorfladenbox) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussetzung für den gewerblichen Betrieb eines Containershops oder Selbstbedienungsladens ist eine aufrechte Gewerbeberechtigung (dies gilt i.d.R. auch wenn ein Verein die Betreiber:in ist). Ausgenommen ist die bäuerliche Direktvermarktung ▪ Teilen sich mehrere bäuerliche Direktvermarkter:innen eine gemeinsame Verkaufsstätte, muss jeder Umsatz klar einer Vermarkter:in zuordbar sein ▪ Die reine Vermietung der Räumlichkeit entspricht einer reinen Vermietungstätigkeit und unterliegt nicht der Gewerbeordnung ▪ Betreiber:in einer Dorfladenbox übernimmt Investition und legt Marge durch „Umsatzbezogene Regalmiete“ fest ▪ Die Betreiber:in schafft die Rahmenbedingungen für Direktvermarkter:innen ▪ Lieferant:innen sind Direktvertreiber:innen bzw. „Inverkehrbringer:innen der Ware“ nach dem Prinzip: Eigener Name, eigene Rechnung, eigenes Risiko, d.h. Zuständigkeit für Produktqualität oder Haftung liegt bei Lieferant:innen ▪ Sofern es sich bei Containershops und Selbstbedienungsläden um gewerblich betriebene Verkaufsstellen handelt, kommt das Öffnungszeitengesetz zur Anwendung (auch wenn kein Verkaufspersonal anwesend ist).

	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generell wird die Dorfladenbox privatwirtschaftlich betrieben. Durch die Gemeinde kann – neben der Bereitstellung des Aufstellplatzes – aber auch der Betrieb und die Reinigung selbst übernommen werden. Dadurch schafft sie direkt die Rahmenbedingungen für die Direktvermarkter:innen
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dorfladenbox GmbH setzt vor Inbetriebnahme individuellen Facebook u. Instagram-Account auf ▪ Auch Betreiber:innen von selbstbedienenden Hofläden können über eine eigene Facebook oder Instagram Seite ihre Angebote präsentieren ▪ Bürger:innen erhalten einen Tag vor der Eröffnung einen Posteinwurf mit näheren Informationen ▪ Es besteht die Nutzung von „internen Netzwerkeffekten“ – d.h. Dorfladenboxbetreiber:innen könne sich untereinander austauschen und ihre Erfolgsstrategien teilen ▪ Aber auch „externe Netzwerkeffekte“ spielen eine Rolle. Z.B. wenn eine Senior:in nach einer App Einschulung die anderen Teilnehmer:innen des Pensionist:innenvereins überzeugt (Peer-to-peer Prinzip) 	<p>Kosten: <u>Container-Lösung:</u> ca. 60.000 Euro + Transportkosten und Fixkosten wie Strom; Leerstandsnutzung: Einsteigerpaket 500 Euro (für unverbindlichen Projektauftritt/Innenarchitektur-Grobplanung) + 4.500 Euro Elementarausstattung unter Einbezug jeweils lokaler Handwerker:innen; bei Komplettausstattung ist ebenfalls mit ungefähr 60.000 Euro zu kalkulieren; Einbehalt Dorfladenbox GmbH <u>für Service, Wartung, Lizenz und Netzwerk:</u> 8% des monatlichen Netto-Einkommens</p> <p>Förderung: Leader-Region mit ca. 40% Förderanteil oder Vertriebsförderung der Landwirtschaftskammer mit ca. 33% Förderanteil</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Dorfladenbox GmbH Name: Thomas Fellinger Telefonnummer: +43 699 10 29 57 91 E-Mail: thomas@dorfladenbox.com</p> <p>Betreiber in der Region</p> <p>Dorfladenbox Hofamt Priel Name: Herbert Plank Telefonnummer: +43720518719 E-Mail: hofamt.priel@dorfladenbox.com</p> <p>Selbstbedienungsladen (Direktvermarktung ab Hof)</p> <p>Heinehof Name: Raphaela Bereuter Telefonnummer: +43 664 5463002 E-Mail: bereuter@heinehof.at</p>	<p>https://www.dorfladenbox.com/betreiber-werden https://www.wko.at/wien/handel/lebensmittelhandel/selbstbedienungslaeden-und-containershops.pdf</p> <p>Alternativen und ähnliche Beispiele:</p> <p>https://ackerbox.com/ https://www.kastlgreissler.com/ https://www.unibox.at/</p> <p>Direktvermarktung ab Hof https://www.heinehof.at/</p>

5.3 Mobile Versorgung Spezieller Waren, Beispiel Bäckereibus oder Fleischerbus

Ziel-
gruppe



Ein Bäcker- oder Fleischerbus ist ein mobiles Verkaufsfahrzeug, das regelmäßig ländliche Regionen – z.B. auf einem Wochenmarkt oder einzeln auf einem geeigneten Standort – anfährt und seine frischen Backwaren oder Fleischprodukte anbietet. Im Gegensatz zu klassischen Supermärkten werden ausschließlich regional erzeugte Produkte verkauft. Auch die verwendeten Zusatzprodukte stammen von regionalen Kleinbetrieben. Neben der Schließung von nachfrageorientierten Versorgungslücken, bietet ein mobiler Verkaufsort eine unkomplizierte Nahversorgung für Menschen in ländlichen Räumen und trägt zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität in dünn besiedelten Regionen bei.

Konkrete Österreichische Beispiele sind die Landmetzgerei Merzinger in St. Georgen bei Salzburg und die Bäckerei Giefing in Walbersdorf, Burgenland. Beide Unternehmen bieten seit mehreren Generationen ihre regionalen Erzeugnisse den Bürger:innen an.



Quelle: links: Landmetzgerei Merzinger, rechts: Bäckerei Giefing, 2024

Vorteile für die Gemeinde

- Verkauf frischer und regionaler Produkte direkt beim örtlichen Wochenmarkt oder auf einem geeigneten Standort. Die Produkte stammen aus eigener Produktion. Das verwendete Mehl aus österreichischem Getreide, die Tiere aus einem 50km weitem Radius. Die Bewohner:innen wissen woher die Produkte stammen. Dies schafft Werte und stiftet Vertrauen.
- Schaffung von Zusatzangeboten – insbesondere in Gemeinden, die über keinen eigenen Bäcker oder Metzger mehr verfügen
- Durch die Verwendung von regionalen Zusatzprodukten werden weitere Arbeitgeber:innen und Betriebe in der Region unterstützt und Arbeitsplätze erhalten
- Durch das regelmäßige Verkaufsangebot entstehen soziale Treffpunkte. „Man kennt sich“ und erkundigt sich über das gegenseitige Wohlbefinden – dies schafft Persönlichkeit
- Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen besteht die Möglichkeit selbstbestimmter, selbständiger und flexibler den Wocheneinkauf zu tätigen

Format

Mobiler Verkauf von speziellen regionalen Lebensmitteln

Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen

- Geeignete Parkplätze oder Wochenmarktstandorte, mit ausreichender Größe
- Stromanschluss wird benötigt

Vorteile für die Gemeinde	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokale Kooperationen können entstehen. Von der gegenseitigen Frequenz an Kund:innen profitieren alle beteiligten Unternehmungen (z.B. mobiler Verkauf der Wurst- und Fleischerzeugnisse auf Privatparkplatz der örtlichen Apotheke) ▪ Neben dem mobilen Verkauf an Plätzen, können Zusatzleistungen – wie Catering-Angebote – die lokale Leistung ergänzen ▪ Der örtliche Verkauf fördert die Belebung ländlicher Gemeinden und steigert dessen Attraktivierung (für Bewohner:innen und Gäst:innen) 	
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Marktbeauftragte ▪ Regionale Produzent:innen (Fleisch und Mehl aus der Region/Österreich) ▪ Kooperationspartner:innen ▪ Bewohner:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Familienbetrieb organisiert; Metzgerei produziert z.B. 95% ihrer Produkte selbst ▪ Wochenmärkte unterliegen rechtlichen Bestimmung („Marktrechtsverordnung“); beim alleinigen Angebot von Waren – z.B. auf einem privaten Parkplatz – bedarf es nur der Zustimmung seitens der Eigentümer:in
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde/Vereine sollten Vorbild für die Konsumation regional erzeugter Produkte sein und beispielsweise in Rahmen von Festen/Veranstaltungen regionale oder örtliche Produkte für die Verköstigung nutzen (und nicht nur billige aus dem Supermarkt) ▪ Bei der Organisation eigener Märkte (z.B. Advent- oder Ostermarkt) sollten vorrangig beheimatete Betriebe die Möglichkeit haben ihre Produkte anzubieten; sollte dies nicht möglich sein, sollten nahegelegene Betriebe aus der Region angefragt werden ▪ Neben dem Aufscheinen in der Gemeindezeitung, könnten lokale Betriebe als Werbung in der App (GEM2GO) regelmäßig aufscheinen. Dies erhöht ihre Sichtbarkeit. 	<p>Kosten und Förderungen: Die Gemeinde als Marktveranstalter:in ist berechtigt, für die Benutzung der Markteinrichtungen von den Marktbesuchern eine Abgabe oder ein Entgelt zu verlangen. Besteht aber seitens der Gemeinde der Wunsch, dass regionale Anbieter:innen Produkte vor Ort anbieten, kann sie als Entgegenkommen von dieser „Marktstandgebühr“ absehen.</p> <p>Neben der Kommunalsteuer fallen auch Stromkosten an. (bei privaten Kooperationen – z.B. Metzgerei nutzt einmal pro Woche Parkplatz der Apotheke aus der Nachbargemeinde – wird dies über den Stromzähler der Apotheke erfasst und der Metzgerei in Rechnung gestellt).</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Landmetzgerei Merzinger Name: Inh. Walter und Lardes Merzinger Telefonnummer: 06272 8283 E-Mail: kontakt@landmetzgerei-merzinger.at</p> <p>Bäckerei Giefing: Name: Markus Giefing Telefonnummer: 02626-62319 E-Mail: office@giefingbaeck.at</p>	<p>https://poetzelsberger.co.at/2021/08/25/landmetzgerei-merzinger-aus-st-georgen-bei-salzburg/</p> <p>https://metzgereimerzinger.wordpress.com/metzgerei/</p> <p>https://www.giefingbaeck.at/baekerei/</p>

6. Ein Blick über die Grenzen – Beispiele aus anderen EU-Ländern

Auch in anderen europäischen Ländern sind Menschen zunehmend von Mobilitätsarmut betroffen. Aufgrund demografischer Veränderungen – wie Alterung und sinkende Einwohner:innenzahlen in vielen ländlichen Regionen – nimmt das Angebot an Infrastruktureinrichtungen ab. Anbieter:innen von Dienst- und Versorgungseinrichtungen – wie Lebensmittelhändler:innen und Ärzt:innen – ziehen sich zurück. Distanzen, die für Einkäufe, Arztbesuche, Banktermine, etc. überwunden werden müssen, nehmen dadurch deutlich zu. Besonders negativ betroffen, ist dabei jener Teil der ländlichen Bevölkerung, die einen eigenen Pkw nicht mehr fahren oder leisten können und deren Wohnort unzureichend durch den ÖV erschlossen ist.

Bei unserer deutschen Nachbar:in wird ein Rückgang der Einwohner:innenzahl in rund der Hälfte der deutschen Kreise bis 2040 prognostiziert (DB, 2024). Bedingt durch diese Landflucht schließen in vielen Regionen immer mehr Einzelhandelsgeschäfte, Arztpraxen, Apotheken oder Bankfilialen.

Viele Akteur:innen haben die Herausforderung erkannt und versuchen mit neuen Konzepten im Verkehrssektor und in anderen Bereichen der Daseinsvorsorge dieser Entwicklung entgegenzuwirken und wesentliche Infrastrukturen aufrecht zu erhalten. Ein innovativer Ansatz wird seitens der Deutschen Bahn (DB) mit ihrem Projekt „der Bus als rollende Infrastruktur“ umgesetzt. Umgebaute Busse bringen dabei essenzielle Infrastrukturen in ländliche Gebiete. Die Anwendungsbereiche sind dabei flexibel und reichen – in Abhängigkeit von Kooperationen und Finanzierung – von mobilen Haus- und Facharztpraxen, Apotheken, Lebensmittelgeschäften, Einzelhandel bis hin zu mobilen Banken. In modernen, voll ausgestatteten und autarken Bussen können – im Vergleich zu einer Immobilie – mehr Gemeinden und kleine Städte und infolgedessen mehr Menschen erreicht werden. Konkret unterstützt die DB mit ihren Projekten „MediBus“, „EinzelhandelsBus“ und „FinanceBus“ die Schließung von Versorgungslücken und fördert die Schaffung gleichwertiger Lebensräume. Daneben setzten sich aber auch kleine Unternehmungen für eine gerechtere Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen ein.

Auch in Frankreich finden innovative Lösungen Einsatz, die Menschen mit geringem Einkommen in ihrer nachhaltigen und selbstbestimmten Mobilität unterstützen. Mit ihrem Programm „leasing électrique“ (Sozialleasing-Programm für Elektrofahrzeuge) werden die wachsenden Herausforderungen bezüglich Klimawandel, Mobilität und sozialer Exklusion unter einen Hut gebracht. Durch dieses Programm erhalten geringverdienende Arbeitnehmer:innen, die ein privates Fahrzeug für ihren Arbeitsweg benötigen, die Möglichkeit ein Elektrofahrzeug zu äußerst günstigen Konditionen zu leasen.

Im Folgenden werden die soeben angeführten Beispiele und ihr Mehrwert für ländliche Gemeinden näher dargestellt:

6.1 Mobile Lebensmittel-Versorgungsangebote, Beispiel REWE-Einkaufsbus der DB Regio Bus und Aaron's Rollender Supermarkt (Deutschland)

Zielgruppe



REWE und die Deutsche Bahn (DB) versorgen seit Frühjahr 2023 mehrere Gemeinden in Nordhessen (Deutschland) mit frischen und regionalen Lebensmitteln. Dieses Pilotprojekt zielt darauf ab die Nahversorgung in ländlichen Regionen sicher zu stellen. Mit rund 700 verschiedenen Produkten entspricht das Angebot dem Sortiment eines regulären Supermarktes zu üblichen Preisen. Neben Lebensmittel – wie frischem Obst und Gemüse, Frischwaren, Tiefkühlprodukten und Getränken – finden sich auch Kosmetikartikel.



Quelle: Deutsche Bahn AG

Daneben finden sich in Deutschland auch kleinere Unternehmungen, die mobile Einkaufslösungen mit einem umfassenden Sortiment an Lebensmitteln und Haushaltswaren lokal anbieten. Ein Beispiel dafür ist „Aaron's rollender Supermarkt“, welcher in Baden-Württemberg mit zwei begehbaren und wettergeschützten mobilen LKWs unterwegs ist. Der Schwerpunkt liegt auf regionalen Produkten und der Schließung von Versorgungslücken in abgelegenen Gebieten. Zusätzlich wird ein Haustürlieferdienst für Menschen angeboten, die bewusst einkaufen, aber wenig Zeit haben oder in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.



Quelle: Aaron Daubner

Auch in Österreich war über 10 Jahre mit „ROLLA Rollender Laden“ ein mobiler Supermarkt in Niederösterreich, Teilen von Wien und Steiermark unterwegs. Die Umsetzung erfolgte mit einem begehbaren LKW, welcher mit einem Vollsortiment von etwa 1.000 Artikeln ausgestattet war. Dieser Supermarkt, welcher 2007 auch den VCÖ-Mobilitätspreis erhielt, war das einzige österreichische Konzept, welches in der Lage war, Kundenanforderungen zu berücksichtigen und dabei wirtschaftlich rentabel zu agieren. Getragen wurde es in erster Linie von Johann Enne bis zu dessen Pensionierung.

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von lokalen Versorgungslücken und Sicherstellung der Nahversorgung in ländlichen Gebieten 	Mobiler Supermarkt
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen <ul style="list-style-type: none"> Rollende Supermärkte sind leicht aufzustellen. Es bedarf nur eines (temporären) Grundes anstelle von einer Immobilie

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dies ermöglicht kurze (automobilfreie) Wege und macht das Leben im ländlichen Raum attraktiver und ermöglicht für einen größeren Personenkreis mehr soziale Teilhabe ▪ Neben der Gewährleistung der örtlichen Nahversorgung, werden auch neue „Lebensmittel-Punkte“ für die Menschen vor Ort geschaffen. Dies trägt zur Aufwertung des ländlichen Raumes bei ▪ Angeboten wird ein vollwertiges Sortiment – ähnlich einem regulären Supermarkt ▪ Das Angebot berücksichtigt Kund:innenwünsche, inkludiert lokale Produkte und fördert somit die regionale Wertschöpfung ▪ Es findet eine ökologische Optimierung von Güterverkehrsströmen durch Bündelungseffekte statt. Zudem werden Regionen durch Regionalkreisläufe und -kooperationen gestärkt ▪ Mehrere Gemeinden können täglich zu festen Zeiten angefahren werden, dadurch können noch mehr Menschen in der Region von dem Angebot profitieren ▪ Der Bus verursacht einen Multiplikatoreffekt: Lokale Anbieter:innen nutzen die Ankunft des Einkaufs-Busses, um parallel ihre Waren (z.B. Eier, Honig, Fleisch- oder Wurstwaren) anzubieten ▪ Der Supermarkt kommt zu den Menschen und nicht umgekehrt, dies stärkt ländliche Räume und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz <p>Über Aaron's rollender Supermarkt werden zudem Haustürlieferungen angeboten. Dadurch können Bewohner:innen, die z.B. tagsüber arbeiten, dennoch die gewünschten Produkte erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dieser sollte sich in einem zentral gelegenen Bereich im Ortsgebiet befinden, sodass der 18 Meter lange DB Bus bzw. die begehbaren Verkaufs-LKWs ausreichend Platz zur Verfügung haben und sicher und bequem von Kund:innen zu erreichen sind ▪ Auch sehr kleine Gemeinden können zu festen Zeiten angefahren werden. Aaron's rollender Supermarkt z.B. verfügt über zwei Fahrzeuge. Insbesondere der kleinere von beiden – ein Mercedes Benz 813D mit 7,5 Tonnen und 15 m² Verkaufsfläche – welcher eher einem fahrenden „Tante Emma Laden“ gleicht, eignet sich besonders für Ortschaften, die primär über enge Straßen zu erreichen sind
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ DB Regio Bus ▪ Selbständige Kauffrau/Kaufmann ▪ Regionale Dienstleister ▪ Lokale Produzent:innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DB Regio übernimmt den Fahrbetrieb und die Wartung des Einkaufsbusses ▪ Ein selbstständige/r Kauffrau/mann betreibt den Supermarkt ▪ Mit Hochleistungsakkus kann der Markt bis zu 8 Stunden ohne externe Stromversorgung betrieben werden ▪ Kleinere Beispiele sind privatrechtlich organisiert und betreiben Fahrzeuge und Supermarkt selbst ▪ Der Einkaufs-Bus kommt jeweils zu festen Zeiten in verschiedene Ortschaften

Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtig ist die positive Aufnahme seitens der Gemeinde. Dort wo sich die Gemeinden mit eigenen Aktionen engagieren, ist die Kundenfrequenz im Einkaufsbus besonders hoch ▪ In der Anlaufphase ist eine breite Ankündigung des Angebots sowie der Fahrzeiten wesentlich, es bedarf des Aufbaus einer Stammkund:innenschaft ▪ Kommunikation mit Partnerunternehmen, die entweder die Logistik seitens der DB Regio nutzen, oder ihre lokalen Produkte über den Supermarkt anbieten, ist wesentlich ▪ Bei der Umsetzung bedarf es politische Unterstützung und das persönliche Engagement von Einzelpersonen, breite Öffentliche Präsenz ist von Vorteil (z.B. Gewinner des VCÖ-Mobilitätspreises) 	<p>Kosten und Förderungen: DB Regio bietet mit ihren Fahrzeugen die logistische Dienstleistung, welche sie an die/den Dienstleister:in vermietet. Ein selbständige/r Kauffrau/mann betreibt den Supermarkt. Kleine Unternehmungen können mit dem Verkauf der Produkte die laufenden Kosten decken. Für die Öffentlichkeitsarbeit bedarf es aber weitere Mittel. Z.B. über ein Finanzierungsmodell seitens der Gemeinde (z.B. Bewohner:innen über 50 Jahren leisten einen Beitrag von 50Cent pro Jahr; dieses Budget kann gezielt für bewusstseinsbildende Maßnahmen eingesetzt werden).</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>DB Regio Straße Name: Arndt Hecker (Senior Projektleiter, DB Regio Bus) Telefonnummer: +49 (0)1523 7549930 E-Mail: arndt.hecker@deutschebahn.com</p> <p>Aaron's rollender Supermarkt Name: Aaron Daubner Telefonnummer: +49(0)170/4622276 E-Mail: aarons_supermarkt@icloud.com</p> <p>Rolla Rollender Supermarkt Name: Johann Enne Telefonnummer: 02245 20 24-1 E-Mail: johannenne@gmx.at</p>	<p>https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/einkaufsbus http://www.aarons-rollender-supermarkt.de/ https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/mobile-nahversorgung-austria/</p>

6.2 Mobile Gesundheitsversorgungsangebote, Beispiel „medibus“ (Deutschland)

Zielgruppe

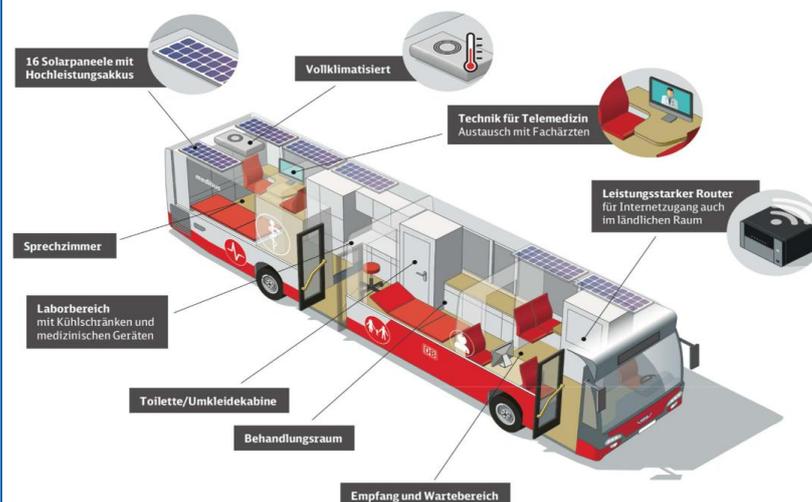


Der „medibus“ ist ein spezieller Bus, welcher als mobile Hausarzt-Praxis ausgewählte Gemeinden regelmäßig anfährt. Räumlich ausgestattet ist dieser mit einem Warte- und Behandlungsbereich, sowie einem Sprechzimmer. Apparativ verfügt er über diverse Geräte (z.B. EKG-Monitor, Defibrillator und Ultraschall) sowie über ein integriertes Schnelllabor. Das medizinische Angebot in Hessen wurde zudem um Pflegeberatung und Seelsorge erweitert. Das Konzept war zwischen 2018 und Ende 2024 erfolgreich in Hessen (Deutschland) im Einsatz und wurde durch die Kassenärztliche Vereinigung (KV) Hessen und DB Regio als Reaktion auf den Ärzt:innenmangel in ländlichen Regionen umgesetzt. Ab 2025 wird die wohnortnahe Versorgung von Patient:innen in der gesamten Region wieder durch stationäre Arztpraxen sichergestellt und das Projekt medibus, welches als Brückenlösung fungierte, erfolgreich beendet. Während der Laufzeit wurde mittels medibus eine Fallzahl von bis zu 1.100 Patient:innen pro Quartal erreicht. Dies entspricht einer durchschnittlichen hessischen Hausarztpraxis.

Auch in Österreich wurde ein Pilotexemplar eines mobilen Ärzt:innenbusses präsentiert, der dem Ärzt:innenmangel in ländlichen Regionen entgegenwirken soll. Der Einsatz in Österreich bedarf aber noch der Zustimmung und Kooperation der Gesundheitskasse.



Quelle: links: O|N/Stefanie Harth, rechts: Cisco/Christian Husar, unten: DB Regio Bus



Vorteile für die Gemeinde

- der medibus bietet eine „Rundum-Versorgung vor Ort“ und verfügt über die Ausstattung einer stationären Hausarztpraxis. Dadurch wird die medizinische Versorgung in ländlichen Gebieten – z.B. in Orten ohne Allgemeinmediziner:in oder mit bereits zu hohen Auslastungen – gewährleistet bzw. ergänzt

Format

Mobiler Ärzt:innenbus/mobile Gesundheitsversorgung

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dieser kann Gemeinden – je nach Bedarf – mehrmals wöchentlich anfahren ▪ Der medibus ist auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder für Bewohner:innen eines örtlichen Senior:innenheims geeignet – der Zugang ist barrierefrei und mit einer Klapprampe versehen ▪ die Teilnahme weiterer Partner:innen ermöglicht das Angebot zusätzlicher Leistungen (z.B. durch die Teilnahme der Diakoniestation Eschwege-Land sowie eines Hospizdienstes fanden zusätzliche pflegerische und soziale Beratungsangebote mobil in Hessen statt) ▪ der medibus ist nicht nur auf die Pilotregion und dessen Bewohner:innen beschränkt – auch Personen, die in einer Nachbargemeinde wohnen, können sich im medibus behandeln lassen ▪ er kann die Form einer dauerhaften Ergänzung/Erersatz oder als Übergangslösung – bis wieder ausreichende stationäre Arztpraxen besetzt sind – einnehmen ▪ er Fördert sozialen Austausch – Bewohner:innen treffen sich beim Bus nicht nur auf Grund der medizinischen Versorgung ▪ er eignet sich auch als Ergänzung für Bedarfsverkehre oder Shuttleservice. Ältere Patient:innen ohne Fahrzeug könnten z.B. per App ein Shuttleservice buchen. Dieser holt sie von zuhause ab und bringt sie direkt zum zentral gelegenen medibus und wieder zurück 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine – der medibus kann theoretisch an jeden gewünschten Ort gefahren werden. Gezielt sollen v.a. ländliche und wenig gut erschlossene Gemeinden darüber versorgt werden
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ Ärzt:innen (diese können auch in der nächstgelegenen Stadt leben) ▪ Fahrer:innen (z.B. durch Busunternehmen bereitgestellt) ▪ Weitere Partner:innen (z.B. Diakonie, Hospizdienst) ▪ Bürger:innen (insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der medibus wurde von der KV Hessen in Kooperation mit der DB Regio betrieben ▪ Bei der Vermietung der Busse stellt DB Regio bei Bedarf auch das Fahrpersonal zur Verfügung und führt zudem die Serviceleistungen für das Fahrzeug durch ▪ Neben medizinischen Apparaturen, kann bei Bedarf über eine Videokonferenzanlage auch Telemedizin mit Fachärzt:innen angeboten werden, die Busse verfügen dabei über eine gute Internetverbindung, sodass auch in abgelegenen Regionen eine Zuschaltung von Fachärzt:innen jederzeit möglich ist ▪ Patient:innen können ohne Termin den medibus aufsuchen

Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das einsetzbare Fahrzeug mit seiner Ausstattung kann im Rahmen eines Pressetermins der Öffentlichkeit präsentiert werden ▪ Öffnungszeiten und Fahrplan des medibusses können über die Gemeindemedien der Bevölkerung bekannt gegeben werden ▪ Da sie nicht als Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zu stationären Hausarztpraxen sind und diese auch entlasten sollen, können Flyer und Plakate auch in regionalen Arztpraxen platziert werden 	<p>Kosten und Förderung: der medibus wurde durch das Hessische Ministerium für Soziales und Integration (HMSI) finanziell gefördert. Die Förderung seit 2022 beträgt insgesamt fast 1,4 Millionen Euro (1.382.892).</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Name: Arndt Hecker (Medibus-Projektbegleiter bei DB Regio), Felix Thielmann (Medibus-Projektleiter bei DB Regio)</p> <p>Telefonnummer: Arndt Hecker: +49 (0)1523 7549930 Felix Thielmann: +49 (0) 171 2234722</p> <p>E-Mail: arndt.hecker@deutschebahn.com felix.thielmann@deutschebahn.com</p>	<p>https://www.kvhessen.de/fileadmin/user_upload/kvhessen/Patienten/Behandlung/MEDIBUS_Flyer.pdf</p>

6.3 Mobile Bankversorgung, Beispiel FinanceBus – die Bankfiliale auf Rädern (Deutschland)

Zielgruppe



Trotz Filialschließungen in ländlichen Gemeinden, können Bankgeschäfte in einer mobilen Bankfiliale durchgeführt werden. In umgebauten Linienbussen bietet die „DB Regio Bus“ vollausgestattete Bankfilialen für ländliche Regionen. Neben einem separaten Diskretionsraum, welcher für eine störungsfreie Kommunikation mit einer per Video zugeschalteten Bankberater:in dient, befinden sich im Fahrzeug alle notwendigen Geräte, die für einen reibungslosen Ablauf aller Bankgeschäfte notwendig sind. Neben Bildschirmen, Videokameras und Audiogeräten, können Dokumente gescannt und Unterschriften geleistet werden. Dadurch bietet ein FinanceBus – ähnlich wie eine klassische Bank – vollen Service für die Bewohner:innen in Gemeinden und kleineren Städten.

Ein Prototyp steht seitens DB Regio bereits zur Verfügung. Diese sind aktuell auf der Suche nach einem Partner (Bank/Sparkasse), welcher die Dienste für Bewohner:innen zur Verfügung stellt.



Quelle: links: Ethcon gmbh, rechts: Conscia Deutschland GmbH

Vorteile für die Gemeinde	Format
<ul style="list-style-type: none"> Der FinanceBus bietet eine Abfederung von Filialschließungen ohne adäquates Ersatzangebot. Trotz Schließungen bleibt die Bank vor Ort präsent Für viele – insbesondere ältere Bewohner:innen – ist Online-Banking keine adäquate Alternative. Auch können nicht alle Finanzaktivitäten online zufriedenstellend gelöst werden. Der FinanceBus bietet vor Ort – wie in einer klassischen Filiale – einen vollumfänglichen Service Bewohner:innen erhalten eine persönliche Videoberatung in Echtzeit. Ein eigener Diskretionsbereich ist für eine persönliche Beratung vorhanden Bewohner:innen können daher Bankgeschäfte vor Ort – nahezu wie gewohnt – durchführen und müssen nicht in die nächst größere Ortschaft fahren Ländliche Regionen werden für Finanzinstitute wieder interessanter – welche sich aus Kostengründen aus der Fläche sonst zurückziehen würden 	Mobile Bankdienstleistung
	<p>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine – der FinanceBus kann theoretisch an jeden gewünschten Ort gefahren werden. Gezielt sollen v.a. ländliche und wenig gut erschlossene Gemeinden darüber versorgt werden

Vorteile für die Gemeinde	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dies bietet einen Ausgleich von Strukturschwächen und erhöht die Attraktivität der Gemeinden ▪ In regelmäßigen Abständen können mehrere Orte mit dem umgebauten Bus versorgt werden 	
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinden ▪ DB Regio (Bereitstellung und Service der Fahrzeuge) ▪ Cisco (Bereitstellung der Kommunikationstechnik) ▪ Finanzinstitute 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bus ist mit moderner Kommunikationstechnik von Cisco ausgestattet ▪ Bewohner:innen können über großflächige Displays und hochwertiger Übertragungstechnik ein persönliches Gespräch mit ihrer Berater:in führen ▪ Der Bus verfügt über Dokumentenscanner, Karten- und Ausweisleser, sowie über ein Unterschriftenpad – dadurch können die Bewohner:innen ihre Bankgeschäfte genauso wie in einer konventionellen Filiale durchführen ▪ Anhand der Kontokarte erkennt die bordeigene IT automatisch mit welchem Institut die Kund:in verbunden werden möchte – die Umgebung nimmt anschließend die jeweilige Unternehmensfarbe an ▪ Der Bus verfügt über eine eigene Internetverbindung, unabhängig von den lokalen Gegebenheiten
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zur Gewährleistung einer langfristigen Umsetzung und Finanzierung bedarf es das Interesse und die Unterstützung seitens der Kommunen und Politik (vor Ort) ▪ Der Prototyp eines Busses sollte über mehrere Kanäle und Orte präsentiert werden ▪ Es bedarf Gespräche mit interessierten Finanzinstituten. Neben den örtlichen Einsatzmöglichkeiten eines FinanceBusses sollten auch dessen konkreten Vorteile (z.B. Kostenreduktion/geteilte Kosten mit anderen Instituten durch Wegfall einer dauerhaft gemieteten Immobilie) klar kommuniziert werden 	<p>Kosten und Förderung: DB Regio bietet mit ihren Fahrzeugen die logistische Dienstleistung, welche sie an den Dienstleister (Finanzinstitute) vermietet. EU- oder regionale Fördertöpfe, welche auf ländliche Räume fokussieren, können angesucht werden.</p> <p>Zeitlicher Aufwand: ohne Planung bedarf die Umrüstung eines Buses zwischen 3-6 Monate</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>DB Regio Straße Name: Arndt Hecker (Senior Projektleiter, DB Regio Bus) Telefonnummer: +49 (0)1523 7549930 E-Mail: arndt.hecker@deutschebahn.com</p>	<p>https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/db-financebus https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Koenecke_Busplattformen.pdf</p>

6.4 Beispiel Sozial-Leasing von E-Autos (Frankreich)

Zielgruppe



Frankreich bietet für geringverdienende Arbeitnehmer:innen, die auf ein privates Fahrzeug für ihren Arbeitsweg oder ihre berufliche Tätigkeit angewiesen sind, ein Sozialleasing-Programm für Elektrofahrzeuge. Basierend auf diesem Modell wird bei Vertragsbeginn keine Anzahlung geleistet und die monatlichen Raten liegen zwischen 100 und 150 Euro. Durch dieses Modell wird die Nutzung von ausschließlich umweltfreundlichen Fahrzeugen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb gefördert, dessen Preise unter 47.000 Euro liegen. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge, die für das Leasing in Betracht gezogen werden, aus europäischer Produktion stammen. Neben Förderung der europäischen Wirtschaft, sollen dadurch CO₂-intensive Transportwege kurzgehalten werden. Durch diese Maßnahme wurde in Frankreich bereits kurz nach dessen Einführung ein Anstieg der Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge verzeichnet. Auch Deutschland, welche den Absatz von Elektroautos ankurbeln möchte, betrachtet die Einführung eines solchen Systems. In Deutschland besteht die Überlegung, dass solch eine Maßnahme gezielt Arbeitnehmer:innen, Selbständige und Rentner:innen gefördert werden sollen. Die hierfür veranschlagte Einkommensgrenze soll laut Vorschlag bei 43.750 Euro liegen – dies entspricht dem aktuellen Medianlohn. Dadurch würde die einkommensschwächere Hälfte der Gesellschaft profitieren. Im Gegensatz zur klassischen „Dienstwagenförderung“ erhält somit die „einfache Arbeitnehmer:in“ die Möglichkeit auf ein E-Auto.



Quelle: Ministères Territoires Écologie Logement

Vorteile für die Gemeinde	Format		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Mobilität in ländlichen Gebieten ▪ Gezielte Förderung von Geringverdienenden, die auch gleichzeitig eher von Mobilitätsarmut betroffen sind. Dies ermöglicht eine sozial – ökologische Teilhabe und die Nutzung von E-Fahrzeugen durch jene, die sich unter anderen Umständen kaum ein solches Fahrzeug leisten könnten 	Leasing von E-Autos		
	<table border="1"> <tr> <td>Fahrzeug</td> <td>E-Fahrzeuge mit einem Preis bis 47.000 Euro</td> </tr> </table>	Fahrzeug	E-Fahrzeuge mit einem Preis bis 47.000 Euro
	Fahrzeug	E-Fahrzeuge mit einem Preis bis 47.000 Euro	
Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine – die üblichen Reichweiten eines E-Fahrzeuges reichen für den alltäglichen (Berufs-)verkehr aus ▪ Neben privaten und öffentlichen Lademöglichkeiten ist das Laden während der Arbeitszeit am Arbeitsort eine vorteilhafte Maßnahme 			
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Staat ▪ Europäische Automobilhersteller ▪ Bürger:innen mit geringem Einkommen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine ausreichend dimensionierte Ladeinfrastruktur (öffentlich oder privat) stellt eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung der Elektromobilität dar 		

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliche Förderungen – wie öffentliche Lademöglichkeiten, kostenfreies Parken für E-Autos – erhöhen die Attraktivität solcher Maßnahmen ▪ Interessierte Bürger:innen sollen über unterschiedliche Kommunikationskanäle über das Angebot informiert werden 	<p>Kosten und Förderung: Die französische Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln finanziert. Durch den Staat werden bis zu 27% des Fahrzeugpreises finanziert. Dies entspricht bei einem maximalen Fahrzeugwert von 47.000 Euro knapp 13.000 Euro pro Fahrzeug.</p> <p>In Österreich besteht aktuell kein solches Sozialleasing für Elektrofahrzeuge. Seitens des BMK wurde für das Jahr 2024 jedoch eine Höhe von 114,5 Mio. Euro für die Förderung der Elektromobilität zur Verfügung gestellt.</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques <i>(deutsch: Ministerium für den ökologischen Übergang, Energie, Klima und Risikoprävention)</i> Name: Anaïs Lançon, Direktorin für Kommunikation Telefonnummer: +33 1 40 81 21 22, +33 0 800 74 74 00</p>	<p>https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique https://www.cec-zev.eu/de/presse/pressemitteilungen/2024/sozialleasing-ein-weg-aus-der-deutschen-e-auto-krise/ https://taz.de/Forderung-nach-Social-Leasing!/6039666/...</p>

7. „Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“

Abschließend bildet der folgende „Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“ interessierten Gemeinden die Möglichkeit ihre eigene „Mobilitätsfitness“ für neue innovative Maßnahmen zu testen. Die in den Bereichen Zielsetzung, konkrete Eckdaten zur lokalen Infrastruktur und Zielgruppe, bestehenden lokalen Angeboten und Kooperationen sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen enthaltenen Punkte können die Planung, Implementierung und den laufenden Betrieb einzelner Maßnahmen begünstigen. Durch einfaches „Ankreuzen“ gewinnt man einen raschen Überblick. Die einzelnen Aspekte dienen aber auch als Anreizwirkung für die zukünftige kommunale Planung.

Mobilitätszielsetzung der Gemeinde	
	Die Förderung alternativer Mobilitäts-Maßnahmen (abseits des privaten PKWs) ist eine Zielsetzung der Gemeinde
	Die Mobilitätsbedürfnisse mobilitätsarmutsgefährdeter Personen finden in Strategiepapieren Berücksichtigung
	Mobilitätsarmutsgefährdete Personen bzw. Akteur:innen, welche die Interessen dieser Gruppe vertreten, werden aktiv bei Planungsprozessen miteingebunden
	Die Förderung aktiver Mobilität in und um die Gemeinde ist eine Zielsetzung der Gemeinde
	Die Förderung von Bedarfsverkehre ist eine Zielsetzung der Gemeinde
	Die Förderung von Car-Sharing oder Mitfahrgemeinschaften ist eine Zielsetzung der Gemeinde
	Die Gemeinde unterstützt als attraktiven Lebensraum das „Prinzip der kurzen Wege“ durch die Bereitstellung lokaler Versorgungseinrichtungen (insbesondere die stationäre Versorgung von Lebensmittel und Gesundheitsdiensten)
	Die Schließung bestehender Versorgungslücken (z.B. im Bereich der Lebensmittelversorgung) ist eine Zielsetzung der Gemeinde
	Die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitäts-Angebote ist in der kommunalen Budgetplanung berücksichtigt
Eckdaten zur lokalen Infrastruktur	
	Gehwege sind sicher und für unterschiedliche Zielgruppen attraktiv gestaltet (z.B. baulich getrennt, Schatten durch Bäume, Sitzbänke – insbesondere für ältere Personen relevant – vorhanden)
	Ein lückenloses Geh- und Radwegenetz ist vorhanden
	Geh- und Radwege sind von der Fahrbahn baulich getrennt
	Das ÖV-Angebot erschließt auch Nachbargemeinden
	ÖV-Haltestellen liegen in fußläufiger Distanz zu Wohnstandorten und wesentlichen Zielorten
	Die Geh- und Radinfrastruktur erschließt auch Nachbargemeinden
	Wesentliche Nahversorger, soziale Treffpunkte und medizinische Einrichtungen sind in der Gemeinde vorhanden und mit Fuß- und Rad gut erreichbar
	Radabstellmöglichkeiten sind an wichtigen Standorten ausreichend vorhanden
	Kindergärten und Schulen befinden sich in verkehrsberuhigten Zonen
	Die meisten Straßen im Gemeindegebiet sind durch eine max. KFZ-Geschwindigkeit von 30km/h definiert

Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen verfügen für Rad und Fußverkehr über ausreichend Querungsmöglichkeiten
Die Infrastrukturen im öffentlichen Raum sind barrierefrei zugänglich (z.B. für Gehilfen/Rollstuhl und Kinderwägen)
Wesentliche Zielorte (z.B. Vereine, Supermarkt, Spielplatz) sind räumlich gebündelt
Die Geh- und Radwege werden laufend gewartet (z.B. von Schnee und rutschigem Laub geräumt)
Die Geh- und Radwege sind bei Nacht und Dämmerung ausreichend beleuchtet
Grünzeiten bei Ampelanlagen sind so gestaltet, dass sowohl Ältere und Hochbetagte als auch Familien mit (Klein)Kindern ausreichend Zeit zum Queren der Straßen haben; eine kompakte Siedlungsstruktur ist vorhanden
Für Fahrer:innen von privaten/öffentlichen Fahrten sind geeignete Infrastrukturen zentral vorhanden (z.B. geeigneter Standplatz, Sanitäranlagen)
Gemeinde eigenes Fahrzeug steht für die Beförderung diverser Personengruppen zur Verfügung
Freiwillige Fahrer:innen/Helfer:innen bzw. ehrenamtliche „Kümmerer“ sind für die Aufrechterhaltung einzelner Maßnahmen vorhanden
Ladestation/Stromanschluss (für E-Fahrzeuge) und/oder überdachte Abstellplätze sind zentral vorhanden
Parkmöglichkeiten für Car-Sharing Angebote sind (kostenfrei) vorhanden bzw. können als solche ausgewiesen werden
Beim Interesse stationärer Bikesharing-Systeme besteht die Möglichkeit Radstationen an mehreren Standorten (z.B. am Bahnhof, im Ortszentrum, im Siedlungsgebiet) zu errichten
Im Ortsgebiet besteht die Möglichkeit Containerlösungen (z.B. für die Dorfladenbox) zu errichten
Ausreichend und gesicherter Platz an höher frequentierten Orten ist für mobile Versorger (inkl. Stromanschluss) vorhanden
Folgende Lokale Angebote sind in der Gemeinde vorhanden...
Lebensmittelgeschäfte
Medizinische Versorgung
Schulen
Kindergärten
Kleinkinderbetreuung
(Sportliche) Freizeiteinrichtungen für unterschiedliche Zielgruppen
Apotheke
Bank
Vereine
Markt (z.B. Wochenmarkt mit regionalen Produkten)
Naherholungsgebiet
Gastronomie, Cafés

Eckdaten zur Zielgruppe und ihrer Mobilität	
	Der Anteil der Mobilitätsarmutsgefährdeten Personen – aufgesplittet nach den drei Gruppen (Ältere und Hochbetagte Personen, Ein-Eltern-Haushalte, Familien mit mehreren Kindern – ist bekannt
	Kenndaten zur Mobilität dieser Gruppen ist bekannt (z.B. PKW-Besitz, ÖV-Karte, etc.)
	Wohnstandorte und relevante Zielorte liegen in fußläufiger Distanz zueinander (ca. 15 Minuten)
	Wohnstandorte und relevante Zielorte liegen in radläufiger Distanz zueinander (ca. 30 Minuten)
	Bushaltestellen befinden sich im fußläufigen Radius (ca. 300 m) zu den Wohnstandorten
Kooperationen mit wesentlichen Akteur:innen	
	Kooperationen mit unterschiedlichen Mobilitäts-Maßnahmenanbieter: innen sind vorhanden
	Kontakte zu anderen – bereits umsetzenden – Gemeinden/Regionen sind vorhanden
	Kooperationen mit relevanten Vereinen sind vorhanden
	Kooperationen zu lokalen Produzent:innen sind vorhanden
	(Lebensmittel)Produkte lokaler Produzent:innen werden aktiv bezogen (z.B. bei Gemeinde- oder Vereinsveranstaltung)
	Verkaufsstände bei örtlichen Märkten werden bevorzugt mit lokalen Produzent:innen besetzt
	Kooperationen mit lokalen Unternehmen/Betrieben sind vorhanden
	Lokale/regionale Sponsor:innen können für einzelne Maßnahmen akquiriert werden
	Interessierte Freiwillige für die Umsetzung spezifischer Mobilitätsmaßnahmen sind vorhanden
	Kooperationen mit intermediären Expert:innen (z.B. Vertreter:innen Caritas, Sozialarbeiter:innen, Klassenelternvertreter:innen, Lehrer:innen, Kindergartenpädagog:innen, Regionalmanagements, Armutskonferenz) sind vorhanden
Informationen und Bewusstseinsbildung	
	Unterschiedliche Kommunikationskanäle zur Zielgruppenerreichung sind vorhanden und können für eine gezielte Ansprache und Bewerbung der Maßnahmen eingesetzt werden (z.B. Gemeindeblatt, Pfarrblatt, Gemeindeforum, GEM2GO-APP, etc.)
	Informationsmaterial zu den einzelnen Maßnahmen kann durch die Gemeinde für die Zielgruppen erstellt und/oder bereitgestellt werden
	Es gibt eine Mobilitätsbeauftragte Person innerhalb der Gemeinde, welche den Zielgruppen als Ansprechperson dient
	Bürgermeister:in/Gemeindebedienstete beteiligen sich selbst aktiv an einzelnen Maßnahmen (Vorbildfunktion)
	Bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität wird in der Gemeinde umgesetzt
	Lokale und regionale Fuß- und Radwegkarten werden durch die Gemeinde (kostenfrei) bereitgestellt

Literatur- und Quellenverzeichnis

Bäckerei Giefing (2024): Homepage. Verfügbar in: <https://www.giefingbaeck.at/baekerei/> [Abfrage am 30.10.2024]

Batijew, V., Roider, O., Ausserer, K. und Füssl, E. (2020): ANFANG Nachhaltige Familienmobilität. Konzept zur Förderung aktiver Mobilität von Jungfamilien im ländlichen Raum. Verfügbar in: https://boku.ac.at/fileadmin/data/H03000/H85000/H85600/Buecher/Anfang_Konzept_aktive_Mobilitaet.pdf [Abfrage am 15.10.2024]

BlaBlaCar (2024): Homepage: Verfügbar in: <https://www.blablacar.de/> [Abfrage am 20.09.2024]

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015): Familienmobilität im Alltag. Verfügbar in:

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.quartier2030-bw.de/medias/bmvi-familienmobilitaet-im-alltag-2015_cb4ca4b47bc69751b33d8c366751b462.pdf&ved=2ahUKewjn4uXt7cmJAXWkBNsEHXluMLQQFnoECBkQAQ&usg=AOvVaw1PtthMOTtpIVXzKolchRp [Abfrage am 07.11.2024]

DB Regio AG (2024): Alternative Fahrzeugkonzepte: Medibus, FinanceBus und mehr.... Verfügbar in: https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Koenecke_Busplattformen.pdf [Abfrage am 29.10.2024]

DB Regio AG (s.a.): DB FinanceBus. Verfügbar in: <https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/db-financebus> [Abfrage am 28.10.2024]

Dorfladenbox GmbH (s.a.): Homepage. Verfügbar in: <https://www.dorfladenbox.com/betreiber-werden>. [Abfrage am 31.10.2024]

Gemeinde Munderfing (2023): Kiga Haltestellenplan. Verfügbar in: https://www.munderfing.at/wp-content/uploads/2023/09/Kiga-Haltestellenplan_2023.pdf [Abfrage am 10.10.2024]

Getaround (2024): Homepage: Verfügbar in: <https://at.getaround.com/> [Abfrage am 19.09.2024]

Heinehof (2024): Homepage: Verfügbar in: <https://www.heinehof.at/impressum/> [Abfrage am 07.11.2024]

Hessisches Ministerium für Soziales und Integration (s.a.): Medibus Flyer – Blick in den Bus. Verfügbar in: https://www.kvhessen.de/fileadmin/user_upload/kvhessen/Patienten/Behandlung/MEDI-BUS_Flyer.pdf [Abfrage am 28.10.2024]

Klimaaktiv (2024): Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen. Verfügbar in: <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional.html> [Abfrage am 23.10.2024]

Klimabündnis Österreich (s.a.): Pedibus. Verfügbar in: <https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/> [Abfrage am 17.10.2024]

KMU Forschung Austria (2024): Nahversorgung. Die Rolle des Lebensmitteleinzelhandels im Kontext der Nahversorgung in Österreich. Verfügbar in: https://www.derlebensmittelhandel.at/wp_content/uploads/2024/10/2024-10-08-leh-nahversorgung-studie.pdf [Abfrage am 31.10.2024]

- Landmetzgerei Merzinger (s.a.): Homepage. Verfügbar in: <https://metzgereimerzinger.wordpress.com/metzgerei/> [Abfrage am 30.10.2024]
- MeinBezirk (2024): Calemo – Der digitale Taxigutschein feiert Geburtstag. Verfügbar in: https://www.meinbezirk.at/tirol/c-wirtschaft/der-digitale-taxigutschein-feiert-geburtstag_a6624756 [Abfrage am 29.10.2024]
- Ministères Territoires Écologie Logement (2024): Mon leasing électrique. Verfügbar in: <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique> [Abfrage am 28.10.2024]
- Mobilitätsagentur (2018): Beat the Street bewegt Wiens Kinder. Verfügbar in: <https://www.wien-zufuss.at/2018/10/11/beat-the-street-bewegt-wiens-kinder/> [Abfrage am 20.09.2024]
- MühlFerdl E-Car Sharing (s.a.): Homepage. Verfügbar in: <https://www.muehlferdl.at/> [Abfrage am 28.10.2024]
- nextbike GmbH (2024): nextbike Österreich – Fahrradverleih in Österreich. Verfügbar in: <https://www.nextbike.at/de/> [Abfrage am 24.10.2024]
- NÖN (2024): „Calemo Marchfeld“: Der erste Gutschein ist eingelöst. Verfügbar in: <https://www.noen.at/gaenserndorf/neuer-taxiservice-calemo-marchfeld-der-erste-gutschein-ist-eingeloest-418860513> [Abfrage am 29.10.2024]
- ÖBB Rail&Drive (2024): Homepage. Verfügbar in: <https://www.railanddrive.at/de/> [Abfrage am 30.10.2024]
- Pavecommute (2024): Homepage. Verfügbar in: https://pavecommute.app/de/?gad_source=1&gclid=EAlaIQob-ChMI2o356au5iQMVcUJBAh1DqQoQEAAAYASAAEgJ42fD_BwE [Abfrage am 29.10.2024]
- Radland GmbH (2024): Nextbike Leihfahräder auf Erfolgskurs: Erstmals nextbike E-Lastenrad in Wiener Neustadt. Verfügbar in: <https://radland.at/nextbike-leihfahrader-auf-erfolgskurs-erstmals-nextbike-e-lastenrad-in-wiener-neustadt-2/> [Abfrage am 17.10.2024]
- Sammer, G. und Röschel, G. (2024): Mobilität älterer Menschen in der Steiermark. Verfügbar in: <https://homepage.uni-graz.at/de/gerald.schoepfer/steirischer-seniorenreport/inhaltsverzeichnis/mobilitaet-aelterer-menschen/> [Abfrage am 14.10.2024]
- Ummadam Service GmbH (s.a.): So profitiert deine Gemeinde. Verfügbar in: <https://www.ummadam.com/at/gemeinden> [Abfrage am 18.09.2024]
- VCÖ (2020): Postbus Shuttle. Verfügbar in: <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/postbus-shuttle-2020/> [Abfrage am 30.10.2024]
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz (s.a.): VCS Pedibus. Verfügbar in: <https://pedibus.ch/de/> [Abfrage am 17.10.2024]
- Verein EMIL (s.a.): Über EMIL. Verfügbar in: <https://emil.or.at/> [Abfrage am 18.10.2024]
- Verein Radlobby Österreich (s.a.): Bicibus: Gemeinsam mit dem Fahrrad in die Schule. Verfügbar in: https://www.radlobby.at/bicibus_alt [Abfrage am 24.10.2024]