



# österREICHbar – örtliche Standortverbesserungen in ländlichen Gebieten für mobilitätsarme Zielgruppen

Endbericht

März 2025

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

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

AIT  
Flora Fessler  
Karin Markvica  
Thomas Matyus  
Alexandra Millonig  
Christian Rudloff  
Peter Pöchersdorfer

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

Wien, März 2025 | ANr. 801727

## INHALT

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Definition von Armuts- oder Ausgrenzungsgefährdung	1
1.2	Definition von Mobilitätsarmutsgefährdung im ländlichen Raum	1
<b>2.</b>	<b>Methode</b>	<b>3</b>
2.1	Literaturrecherche und -analyse – inklusive Best-Practice Screening	3
2.1.1	Literaturrecherche zu Erreichbarkeitsbedürfnissen	3
2.1.2	Best-Practice Screening von Maßnahmen für den Leitfaden	4
2.2	Datenscreening und Datenauswertungen	4
2.3	Interviews	5
2.3.1	Interviews mit intermediären Vertreter:innen betroffener Bevölkerungsgruppen	5
2.3.2	Interviews mit Umsetzer:innen unterschiedlicher Mobilitätslösungen und Nahversorger:innen für den ländlichen Raum	5
2.4	Fokusgruppen in der Pilotregion südliches Waldviertel	5
2.5	Anwendung des Methodenmixes	6
<b>3.</b>	<b>Analyse räumlicher Unterschiede der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite armutsgefährdeter Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum</b>	<b>7</b>
3.1	Armutsgefährdung besonders betroffener Haushaltstypen	7
3.2	ÖV-Güteklassen	8
3.3	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite aus Sicht der Schlüsselpersonengruppen	8
3.4	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von älteren Frauen	9
3.4.1	Mobilität von älteren Personen	9
3.4.2	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Frauen ab 65 Jahren	10
3.4.3	Bevölkerungsprognose zur Entwicklung der über 65-Jährigen	12
3.5	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden	13
3.5.1	Mobilität von Alleinerziehenden	13
3.5.2	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden	13
3.6	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mindestens drei Kindern	15
3.6.1	Mobilität von Familien mit mindestens drei Kindern	15
3.6.2	ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mehr als drei Kindern	15
<b>4.</b>	<b>Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe</b>	<b>17</b>
4.1	Beschreibung der Personas	19
4.1.1	Steckbriefe: Ältere Personen (ibs. Frauen) im Alter von 65-84 Jahren	20
4.1.2	Steckbrief: Alleinerziehende	21
4.1.3	Steckbriefe: Familie mit mindestens drei Kindern	22
4.2	Erreichbarkeitsdefizite und Versorgungslücken der Personas	23
4.2.1	Mobilität von älteren Personen (ibs. Frauen) im Alter von 65-84 Jahren	25
4.2.2	Mobilität von Alleinerziehenden	27
4.2.3	Mobilität von Familien mit mehr als drei Kindern	29

<b>5.</b>	<b>Räumliche Verschneidung der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von armutsgefährdeten Bevölkerungsgruppen mit den regionalen Versorgungsangeboten</b>	<b>32</b>
5.1	Mobilitätsarmutsschwelle Tageswegedauer für Frauen ab 65 Jahren ohne Pkw	32
5.2	Mobilitätsarmutsschwelle Reisekosten für Ein-Eltern-Familien und Familien mit mindestens drei Kindern	32
<b>6.</b>	<b>Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung</b>	<b>34</b>
6.1	Interviewergebnisse	34
6.1.1	Eigener Wirkungsbereich	34
6.1.2	Informationsverhalten	34
6.1.3	Entscheidungsfindung	36
6.1.4	Barrieren	37
6.1.5	Potenziale	38
6.2	Maßnahmen-Portfolio	38
<b>7.</b>	<b>Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“</b>	<b>40</b>
7.1	Inhalte des Leitfadens im Überblick	40
7.2	Feedback aus Perspektive der Betroffenen	42
<b>8.</b>	<b>Schlussfolgerungen und Empfehlungen</b>	<b>45</b>
	<b>Verzeichnisse</b>	<b>46</b>
	Abkürzungsverzeichnis	46
	Literaturverzeichnis	47
	Tabellen-, Karten- und Abbildungsverzeichnis	48
	<b>Anhang</b>	<b>49</b>
A.1	Steckbriefe	49
A.2	Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“	51

Der Endbericht ist in folgende Teile aufgebaut und gibt dabei Antwort auf die in der Ausschreibung definierten Fragestellungen:

**Kapitel 1** stellt die im Projekt hinterlegte Definition von Mobilitätsarmut sowie die Erkenntnisse aus dem Vorgängerprojekt erREICHbar vor.

**Kapitel 2** erläutert den Arbeitszugang, die untersuchten Schlüsselpersonengruppen und gibt einen Überblick über die verwendeten Methodenbausteine.

**Kapitel 3** geht kurz auf die empirisch beobachteten Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten der Schlüsselpersonengruppen (Frauen ab 65 Jahren, Alleinerziehenden und Familien mit mindestens drei Kindern) ein und nimmt eine quantitative Abschätzung der von ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten betroffenen Personen bzw. Familien im ländlichen Raum vor. Dabei werden die Unterschiede in der ÖV-Versorgung in unterschiedlichen Raumtypen sowie die Anzahl der Betroffenen deutlich.

**Kapitel 4** konkretisiert die mobilitätsbezogenen Bedarfe der Schlüsselpersonengruppen und formuliert realitätsnahe Personas, für welche mittels Storytelling „Alltagsgeschichten“ narrativ dargestellt werden. Diese schildern typische Lebensstile und Bedürfnisse und geben Aufschluss über wiederkehrende Wege und Verhaltensmuster. In der Folge wird dieses prototypische Mobilitätsverhalten je Persona im Rahmen des Hilfe des MyFairShare-Tools in einen Mindestbedarf an (motorisierter) Mobilität übersetzt und der damit verbundene Aufwand als Reisezeit, Emissionen und Kosten berechnet.

**Kapitel 5** verschneidet den räumlich differenzierten minimalen Mobilitätsbedarf je Persona mit Bevölkerungsrasterdaten und ermittelt so die Anzahl der jeweils Betroffenen nach Raumtypen. Dadurch kann aufgezeigt werden, wie viele Personen bzw. Familien der Schlüsselpersonengruppen unter den gewählten Annahmen von Mobilitätsarmut betroffen sind.

**Kapitel 6** zeigt auf, was bei der Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen aus Sicht der Betroffenen zu berücksichtigen ist und welche Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung und Bewusstseinsbildung sich eignen, die Nutzung von Mobilitätsmaßnahmen im ländlichen Raum zu unterstützen. Die Inhalte stützen sich dabei stark auf die Ergebnisse von vertieften Interviews mit intermediären Stakeholdern.

**Kapitel 7** stellt den Leitfaden „Verringerung Mobilitätsarmut vor, der in seiner Langfassung im Anhang beigelegt ist. Er richtet sich an Gemeinden und enthält bereits umgesetzte Best-Practice Beispiele für Mobilitätsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der ländlichen Versorgung sowie umsetzungsrelevante Hinweise und Informationen.

**Kapitel 8** fasst die Ergebnisse zusammen, gibt Aufschluss über die Rückmeldungen der Pilotgemeinden zu den im Leitfaden enthaltenen Maßnahmen und formuliert Schlussfolgerungen und Empfehlungen.



## 1. Einleitung

### 1.1 Definition von Armuts- oder Ausgrenzungsgefährdung

Gemäß EU-Armutdefinition galten in Österreich im Jahr 2022 17,5% der Personen in Privathaushalten, das sind rund 1,6 Mio. Personen als **armuts- oder ausgrenzungsgefährdet**. Im Vergleich zum Jahr 2019 entspricht dies einer Zunahme von 121.000 Personen. Demgegenüber wurde die Armutsgefährdungsschwelle in Österreich auf 60% des mittleren Pro-Kopf-Nettohaushaltseinkommens festgelegt. Somit gelten Personen mit einem Nettohaushaltseinkommen unterhalb dieser Schwelle als armutsgefährdet (bei einem Einpersonenhaushalt liegt diese Schwelle beispielsweise bei 1.392 Euro pro Monat, Stand 2022). Dementsprechend waren in Österreich im Jahr 2022 insgesamt 14,8% oder 1,3 Mio. Personen<sup>1</sup> – laut österreichischer Armutsgefährdungsschwelle – armutsgefährdet.

### 1.2 Definition von Mobilitätsarmutsgefährdung im ländlichen Raum

Im Vorgängerprojekt erREICHbar wurde der Anteil der armutsgefährdeten und mobilitätsarmutsgefährdeten Haushalte für Österreich nach Regionstypen abgeschätzt (Abbildung 1). Die Definition von mobilitätsarmutsgefährdeten Haushalten folgt dabei drei Dimensionen:

- ▶ **1. Der Erschwinglichkeit des Verkehrs:** vereinfacht wurden hierbei Haushalte mit einem Einkommen unter 60% des Medianeinkommens gewählt.
- ▶ **2. Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** als mobilitätsarm wird hierbei die ÖV-Erschließung gemäß Güteklasse F (Basiserschließung<sup>2</sup>) oder niedriger verstanden (siehe Kapitel 3.2).
- ▶ **3. Defizite in der Erreichbarkeit von Gelegenheiten:** dies beschreibt den erschwerten Zugang zu wichtigen Zielen des täglichen Bedarfs, welche durch Nutzung des MyFairShare-Modells<sup>3</sup> ermittelt wurden.

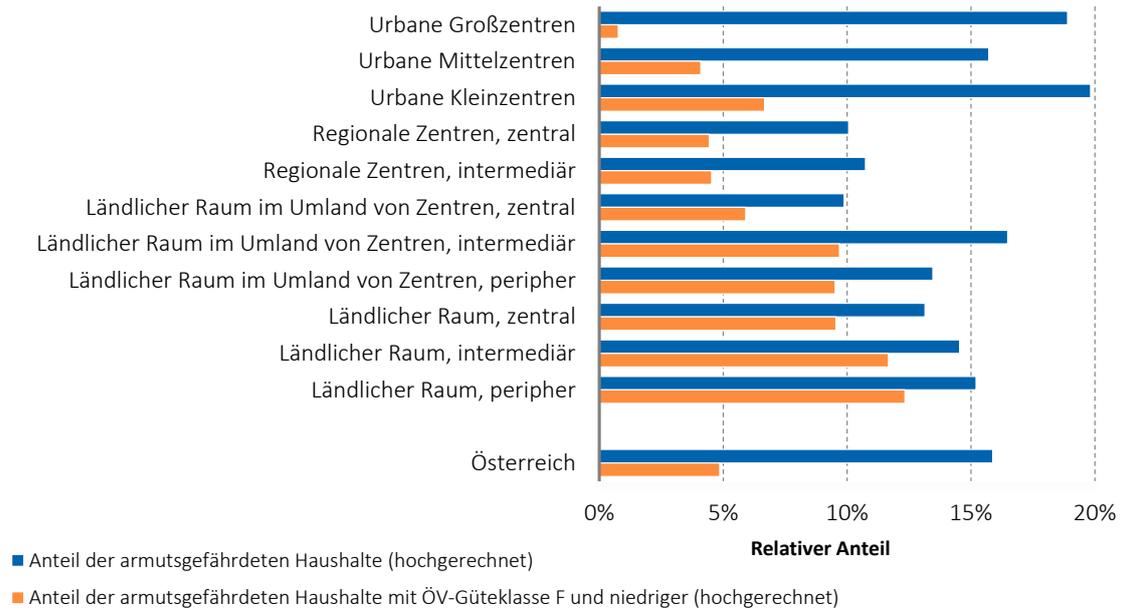
Im Ergebnis zeigt sich, dass bei isolierter Betrachtung der ersten Dimension die armutsgefährdeten Haushalte in den urbanen Groß- und Kleinzentren überdurchschnittlich stark vertreten sind. Betrachtet man jedoch zudem die Aspekte der ÖV-Erschließung und der Erreichbarkeit von Gelegenheiten, so steigt der Anteil der von Mobilitätsarmut gefährdeten Haushalte mit zunehmender Dezentralität der Region. Vor allem im ländlichen Raum – und hier sowohl im Umland von Zentren als auch in peripheren Lagen – ist der Anteil der mobilitätsarmutsgefährdeten Haushalte fast doppelt so hoch wie im österreichischen Durchschnitt (Abbildung 1).

<sup>1</sup> Statistik Austria (2023): Armut und soziale Eingliederung – FAQs: EU-SILC 2022. EU-SILC 2022. Wien. Abrufbar unter [https://statistik.at/fileadmin/pages/338/FAQs\\_Armut\\_Juni2023.pdf](https://statistik.at/fileadmin/pages/338/FAQs_Armut_Juni2023.pdf) (abgerufen am 19.09.2023).

<sup>2</sup> Fußweg zur nächsten Bushaltestelle über 500m für einen Bus mit Tagesdurchschnittsintervall zwischen 20 und 40 Minuten, siehe auch Kapitel 3.3 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite aus Sicht der Schlüsselpersonengruppen 3.2

<sup>3</sup> Millonig, A. (2022): Defining a minimum standard for mobility. Working Paper, MyFairShare project. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).

Abbildung 1: Armutsgefährdung und Mobilitätsgefährdung nach Raumtypen in Österreich



Quelle: ÖIR und AIT auf Basis EU SILC und Austria Tech, Güteklassen im Rahmen von erREICHbar, 2023

## 2. Methode

Im gegenständlichen Projekt werden verschiedene Methoden eingesetzt, um die Thematik der Mobilitätsarmut bzw. der Erreichbarkeitsdefiziten im ländlichen Raum zu beleuchten. Während die Analysen des ersten Teils vorwiegend auf Datenscreening und geoinformationsbasierten Rasterdaten basiert, fußt der zweite Teil primär auf Literaturrecherchen inkl. Best Practice Screenings, sowie Interviews mit intermediären Vertreter:innen armutsgefährdeter Bevölkerungsgruppen. Ergänzt werden die Ergebnisse durch Erkenntnisse aus bereits bestehenden bzw. laufenden Projekten der Projektpartner:innen. Darüber hinaus wurden die im Leitfaden enthaltenen Lösungsvorschläge im Rahmen von zwei Workshops regionalen Akteur:innen in der Pilotregion Südliches Waldviertel vorgestellt. Die Darstellungsform des Leitfadens wurde so gewählt, dass die Ergebnisse von unterschiedlichen Regionen leicht aufgegriffen und implementiert werden können. Zudem erlaubt die gewählte Darstellung eine leichte Verbreitung der Erkenntnisse.

### 2.1 Literaturrecherche und -analyse – inklusive Best-Practice Screening

#### 2.1.1 Literaturrecherche zu Erreichbarkeitsbedürfnissen

Das Projekt baut auf bereits etablierten Ansätzen der Segregation von Zielgruppen auf. Um die Erreichbarkeitsbedürfnisse der identifizierten Gruppen strukturiert identifizieren zu können, wurden für diese die charakteristisch täglichen bzw. wiederkehrenden Wege und Informationsbedürfnisse herangezogen. Zudem wurden die Ergebnisse der Quantifizierung ausgewählter gefährdeter Gruppen mit Ergebnissen aus dem aktuellen Projekt „pro:NEWmotion“<sup>4</sup> verschnitten.

In „pro:NEWmotion“ wurden – aufbauend auf dem Vorgängerprojekt „pro:motion“<sup>5</sup> – fünf Mobilitätsverhaltenstypen, auf Basis einer repräsentativen Befragung in Österreich, identifiziert (Abbildung 2). Diese Typen beschreiben nicht nur spezifische Verhaltens- und Einstellungsmuster sowie charakteristische Merkmale (z.B. Wechselbereitschaft auf aktive Mobilität umzusteigen), sondern auch die dafür notwendigen Informations- und Kommunikationsbedürfnisse. Die Typologie ist dabei auf dem international etablierten Modell der Sinus-Milieus aufgebaut und ermöglicht eine umfassende Beschreibung der typspezifischen Lebenswelten als auch die Abschätzung von Ausgleichsstrategien im Falle von Mobilitätsbeeinträchtigungen.<sup>6</sup>

Aus den Einstellungs- und Informationsmustern der „pro:NEWmotion“ Typologie und den mobilitätsarmutsgefährdeten Gruppen aus der Quantifizierung wurden typische, besonders betroffene Gruppen abgeleitet und in ihrer Relevanz mittels Storytelling für den regionalspezifischen Kontext

<sup>4</sup> Pro:NEWmotion. Proaktive Mobilitätswende: Nutzung Effektiver Wechselpotenziale durch Befähigung zur Zielgruppenmotivation, abrufbar unter: <https://projekte.ffg.at/projekt/4443999> (abgerufen am 27.09.2023)

<sup>5</sup> Pro:motion. Nachhaltige Mobilität mit Technologiebasierten Lösungen durch Zielgruppenorientierung und -Motivation, <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/promotion> (abgerufen am 27.09.2023)

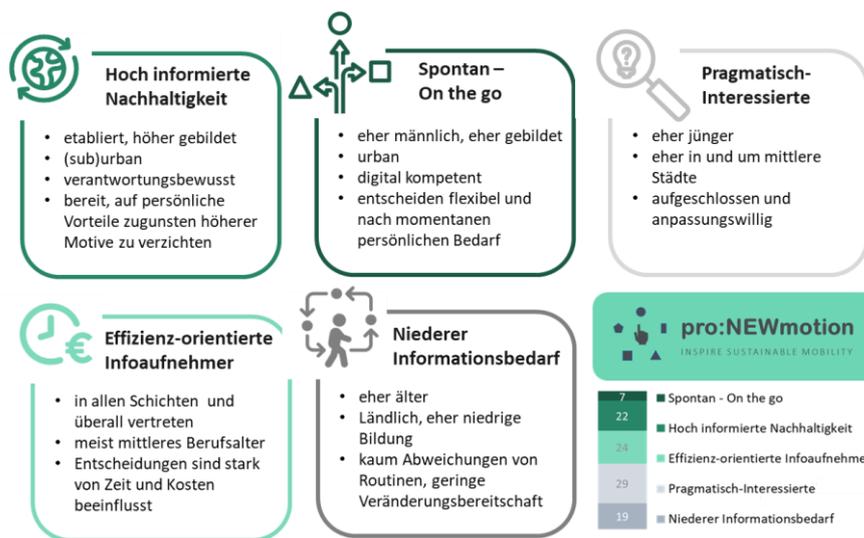
<sup>6</sup> Während beispielsweise die Typen „Spontan – On the go“ (jung, multimodal, urban) oder „Effizienzorientierte Info-Aufnehmer“ auf geänderte Rahmenbedingungen (z.B. höhere Energiepreise, steigende Zeit- und Kostenaufwände) leichter reagieren, indem sie sich Informationen besorgen, um unter diesen Bedingungen besser zurechtzukommen, sind z.B. Menschen des „Niederen Informationsbedarfs“ (auch aufgrund ihres höheren Alters und der fehlenden Digitalkompetenz) weniger flexibel und haben auch Schwierigkeiten, andere Optionen zu recherchieren bzw. sich darauf einzustellen. Diese sind daher stärker gefährdet, von Mobilitätsarmut betroffen zu sein.

beschrieben (z.B. in ländlichem Gebiet lebende „Pragmatisch-interessierte“ Jungfamilien mit geringem Bildungshintergrund, die aufgrund begrenzter finanzieller und zeitlicher Ressourcen wenig Flexibilität besitzen, um Erreichbarkeitsdefizite zu kompensieren).

## 2.1.2 Best-Practice Screening von Maßnahmen für den Leitfaden

Als Basis für die Auswahl der Maßnahmen und der Erstellung des Leitfadens diente ebenfalls eine umfassende Literaturrecherche. Sie wurde ergänzt durch Interviews mit diversen Umsetzenden aus der Praxis. Dies erlaubte tiefere Einblicke in Voraussetzungen, Hürden und konkrete Umsetzungsschritte der einzelnen Maßnahmen.

Abbildung 2: pro:NEWmotion Mobilitätstypen



Quelle: AIT auf Basis einer österreichweiten repräsentativen Umfrage im Rahmen von pro:NEWmotion, 2023

## 2.2 Datenscreening und Datenauswertungen

Die ersten drei Arbeitspakete zielten darauf ab, belastbare Zahlen und Daten zu einer Quantifizierung der Mobilitätsarmut bestimmter Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum zu erarbeiten. Dazu wurden Rasterdaten zur ÖV-Qualität (Austria Tech, ÖV-Güteklassen) mit Rasterdaten von Statistik Austria (Volkszählung 2021, Regionalstatistisches Paket 250m Raster Familien per 31.10.2021, sowie Bevölkerung nach Altersklassen und Geschlecht per 1.1.2022) verschnitten. Der verwendete regionalstatistische Rasterdatensatz (250m) umfasste

- ▶ Frauen ab 65 Jahren (W10 Frauen 65 bis 84 Jahre, W11 Frauen ab 85 Jahren)
- ▶ Ein-Eltern-Familien (Vater in Ein-Eltern-Familie, Mutter in Ein-Eltern-Familie)
- ▶ Familien mit mindestens drei Kindern (Ehepaar mit mind. 1 Kind, Lebensgemeinschaft mit mind. 1 Kind, Vater ein Ein-Eltern-Familie, Mutter in Ein-Eltern-Familie)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Im Rasterdatensatz ist kein Merkmal für Familien mit mindestens 3 Kindern verfügbar. Daher wurden alle Familien mit Kind als Proxy-Parameter herangezogen und mit den auf Ebene der Gemeinden verfügbaren Informationen zur Anzahl der Familien mit mind. drei Kindern verschnitten.

In einem weiteren Schritt wurden die Ergebnisse des AIT-Modells „MyFairShare“ für die unterschiedlich entwickelten Personas mit den oben genannten Rasterdaten verschnitten, um Aussagen zur Betroffenheit von Personen im ländlichen Raum treffen zu können.

Weitere Datenquellen stammen von Statistik Austria, der EU-SILC-Erhebung sowie den Vorgängerstudien MyFairShare, ÉGALITÉplus und dem vom KLIEN geförderten Vorgängerprojekt erREICHbar.

## **2.3 Interviews**

### **2.3.1 Interviews mit intermediären Vertreter:innen betroffener Bevölkerungsgruppen**

Nach Ausarbeitung eines Interviewleitfadens wurden Vertreter:innen unterschiedlicher intermediärer Einrichtungen kontaktiert. Diese Einrichtungen umfassen die Armutskonferenz, Caritas Beratungsstellen für Frauen/Familien und Mobilität, Hilfswerk NÖ Familienberatungsstelle, Zentrum für Getrennt und Alleinerziehende Niederösterreich sowie Frauenberatungsstellen im Waldviertel und Mostviertel. Aufgrund der Lage der Pilotregion (Südliches Waldviertel) wurde bei der Auswahl verstärkt auf Interviewpartner:innen aus Niederösterreich geachtet. Im Zeitraum Oktober 2024 bis Jänner 2025 wurden fünf vertiefende Interviews geführt.

### **2.3.2 Interviews mit Umsetzer:innen unterschiedlicher Mobilitätslösungen und Nahversorger:innen für den ländlichen Raum**

Zur Ergänzung der im Leitfaden enthaltenen Informationen wurden insgesamt 15 Interviews mit unterschiedlichen Umsetzer:innen von Mobilitätslösungen als auch Nahversorger:innen geführt. Die Interviews fanden telefonisch oder per Video-Call statt und basierten methodisch auf einem halbstrukturierten Interviewleitfaden, welcher den Interviewpartner:innen im Vorfeld zugeschiedt wurde. Inhaltlich deckte der Fragebogen die Themenbereiche der im Leitfaden enthaltenen Factsheets ab und lieferte Informationen zu Implementierungsvoraussetzungen bzw. -hürden, Umsetzungskosten, Nutzen für Gemeinden und Zielgruppen sowie hilfreiche Tipps für die konkrete lokale Realisierung. Die Ergebnisse wurden in die entsprechenden Factsheets eingearbeitet und durch Informationen auf relevanten Internetseiten ergänzt.

## **2.4 Fokusgruppen in der Pilotregion südliches Waldviertel**

Als Pilotregion für die Erprobung des Leitfadens wurde die Region südliches Waldviertel ausgewählt. Der Kontakt entstand über den Mobilitätsbeauftragten in der Region und vor dem Hintergrund, dass die Region bereits einen Versuch unternommen hatte, einen Bedarfsverkehr in der Region einzurichten, der jedoch aufgrund der hohen Systemkosten nicht umgesetzt werden konnte. Im Rahmen einer Kleinregionssitzung wurde am 27.5.2025 in Laimbach das Projekt vorgestellt und Mobilitätslösungen mit den 10 anwesenden Bürgermeister:innen diskutiert. Im Anschluss meldeten sich zwei Gemeinden für die Weiterarbeit in Fokusgruppen.

Es fanden zwei Fokusgruppen statt. In der Gemeinde Yspertal diskutierten insgesamt 10 Senior:innen zusammen mit der Bürgermeisterin Lösungsmöglichkeiten für Senior:innen ab 65 Jahren. In der Gemeinde Raxendorf nahmen Bürgermeister, Amtsleiterin und Elternvertreterinnen von Schule und Kindergarten an der Fokusgruppe teil.

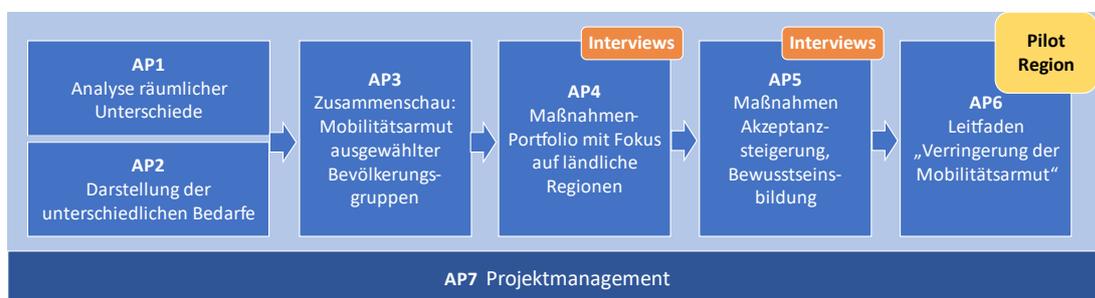
Im Rahmen der Fokusgruppen wurde einleitend das Projekt österREICHbar vorgestellt. Anschließend wurde über die täglichen Wege der Diskussionsteilnehmer:innen in der Gemeinde und der Region gesprochen. Diese wurden in zwei Karten (Gemeindeausschnitt, Regionsausschnitt) räumlich verortet. Anschließend wurden Mobilitätslösungen für die Gemeinden vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Dabei wurden sowohl die eigenen Mobilitätsbedürfnisse, als auch jene anderer Senior:innen/Eltern in der Gemeinde thematisiert und bestehende Angebote in diesem Zusammenhang (Essen auf Rädern für Hochbetagte, Kindernachmittagsbetreuung in der Schule) beleuchtet.

Im Rahmen eines Endworkshops wurden die Ergebnisse am 05.03.2025 online präsentiert.

## 2.5 Anwendung des Methodenmixes

Das Projekt umfasste sieben APs, wobei die ersten sechs der inhaltlichen Bearbeitung dienten und das AP7 das Projektmanagement umfasste. In AP1 stand die räumliche Quantifizierung der Armutsgefährdeten mit ÖV-Erreichbarkeitsdefiziten im Fokus. AP2 ermittelte die (Mobilitäts-)Bedarfe der Bevölkerungsgruppen und die räumlichen Unterschiede der Versorgungsqualität. In AP3 wurden die Ergebnisse aus AP1 und AP2 zur Quantifizierung von Mobilitätsarmutsgefährdeten verschnitten. In AP4 erfolgte die Erarbeitung von zielgruppenspezifischen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und der Versorgungsangebote. AP5 zeigte auf, wie die Umsetzung dieser Maßnahmen in Bezug auf Barrierenabbau und Akzeptanz unterstützt werden sollte. Im Rahmen von AP6 wurden die Ergebnisse in einem Leitfaden zusammengefasst und pilothaft mit regionalen und lokalen Akteur:innen und potenziell Betroffenen am Beispiel einer ländlichen Region erprobt.

Abbildung 3: Projektablaufplan



Quelle: Projektteam, 2024

### 3. Analyse räumlicher Unterschiede der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite armutsgefährdeter Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum

#### 3.1 Armutsgefährdung besonders betroffener Haushaltstypen

Das gegenständliche Projekt behandelte vorrangig den Aspekt der Erschwinglichkeit des Verkehrs und somit die Mobilität der Armutsgefährdeten (In diesem Kontext kann der Begriff „Armutsmobilität“ synonym verwendet werden.) Laut der definierten Armutsgefährdungsschwelle sind in Österreich knapp 15% der Menschen armutsgefährdet, wobei bestimmte Haushaltstypen konstant über die Jahre von Armutsgefährdung betroffen sind. Diese umfassen vor allem die Gruppen der:

- ▶ **Alleinerziehenden**

Die Armutsgefährdungsquote von Ein-Eltern-Haushalten liegt mit 41% deutlich über jenem der Gesamtbevölkerung von knapp 15%. Insgesamt sind 32% der Ein-Eltern-Haushalte zumindest zeitweilig und 27% dauerhaft armutsgefährdet.<sup>8</sup>

- ▶ **Familien mit drei oder mehr Kindern**

Diese Familien sind doppelt so häufig von Armut bedroht wie der Durchschnitt. Ihre Armutsgefährdungsquote liegt bei 31%.

- ▶ **Frauen über 65 Jahren**

Durchschnittlich liegt die Armutsgefährdungsquote dieser Gruppe bei 20%. Bei isolierter Betrachtung von alleinlebenden Frauen ab 65 Jahren steigt diese Quote auf einen Wert von 28%.<sup>9</sup>

Diese Haushaltstypen weisen die höchsten Armutsgefährdungsquoten auf und umfassen rund 550.000 Personen (bzw. mehr als 41% aller armutsbetroffenen Personen in Österreich). Für diese Menschen ist die Erreichbarkeit wichtiger sozialer Dienste und Versorgungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen, Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs, etc.), insbesondere in ländlich-peripheren und dünn besiedelten suburbanen Räumen (mit vergleichsweise schlechterem ÖV-Angebot), mit großem zeitlichem und teils auch finanziellem Aufwand verbunden.

Das gegenständliche Projekt fokussierte bei der quantitativen Untersuchung der regionalen Verteilung und der Entwicklung von Maßnahmen zur Verminderung der Mobilitätsarmut auf Personen dieser Haushaltstypen. Darüber hinaus leisten die im Rahmen dieser Studie ausgearbeiteten Vorschläge auch einen Beitrag für weitere Personengruppen anderer Haushaltstypen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Statistik Austria (2024): EU-SILC 2020-2023. Tabelle 5.5a: Dauerhaftigkeit von Armutsgefährdung nach soziodemographischen Merkmalen

<sup>9</sup> Statistik Austria (2023): EU SILC 2023. Online abrufbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/einkommen-und-soziale-lage/armut> (abgerufen am 19.2.2025).

<sup>10</sup> Im Rahmen dieses Projektes stehen Menschen mit anderen besonderen Bedürfnissen (z.B. Personen mit körperlichen Beschwerden, wie eingeschränkter Sehkraft oder anderen Beeinträchtigungen) oder eingeschränkten Deutschkenntnissen weniger im Fokus der Betrachtung. Für diese Personengruppen wurden konkrete Maßnahmen im Rahmen weiterer Projekte – z.B. im Projekt erREICHbar – entwickelt.

Tabelle 1: Soziodemographische Merkmale von armutsgefährdeten Personen im Jahr 2022 (Anzahl Personen)

Soziodemographische Merkmale	Frauen ab 65 Jahren		Alleinlebende Frauen mit Pension		Ein-Eltern-Haushalt		MPH mit mind. 3 Kindern	
	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %
<b>Insgesamt</b>	<b>897</b>	<b>100</b>	<b>349</b>	<b>100</b>	<b>254</b>	<b>100</b>	<b>850</b>	<b>100</b>
Davon armutsgefährdete Personen	179	20	99	28	105	41	267	31
<b>Differenziert nach Gemeindegrößenklasse</b>								
Wien	.	.	75	21	82	32	183	21
Andere Gemeinden > 100.000 Einw.	.	.	42	12	31	12	97	11
Gemeinden ≤ 100.000 u. > 10.000 Einw.	.	.	72	21	49	19	140	17
Gemeinden ≤ 10.000 Einw.	.	.	161	46	92	36	430	51

MPH = Mehrpersonenhaushalte | Quelle: ÖIR auf Basis Statistik Austria, Jahr 2024

### 3.2 ÖV-Güteklassen

Für Personen ohne Pkw ist der öffentliche Verkehr das Rückgrat der Mobilitätsversorgung. Die ÖV-Güteklassen definieren für Österreich den Grad der ÖV-Erschließung (nicht berücksichtigt wird derzeit das Angebot an Bedarfsverkehren). Wesentliche Faktoren für die Ermittlung der ÖV-Güte ist die Entfernung zu ÖV-Haltestellen, die an der jeweiligen Haltestelle verfügbaren Verkehrsmittel, sowie ihre jeweilige Frequenz (Intervalle). Basierend auf diesen Kategorien werden auf Rasterzellenebene sieben ÖV-Güteklassen unterschieden (ÖROK/BMK, 2022<sup>11</sup>). Die Klassifikation reicht von A „Höchst-rangige ÖV-Erschließung in urbanen Gebieten“ bis G „Basiserschließung im ländlichen Raum“.

### 3.3 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite aus Sicht der Schlüsselpersonengruppen

Im gegenständlichen Bericht werden jene ländlichen Bereiche als unterversorgt angesehen, die in Güteklasse F, G oder keine Güteklasse fallen. Dabei handelt es sich um Gebiete mit Bushaltestellen, die mit einem durchschnittlichen Kursintervall von 20 bis 40 Min. befahren werden und die in einer fußläufigen Distanz von mehr als 500m liegen (Güteklasse F). Obgleich eine Busverbindung mit Halbstundenintervall grundsätzlich eine gute ÖV-Versorgung darstellen kann, umfasst die Güteklasse auch Angebote, die stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Somit werden auch Fahrpläne berücksichtigt, die neben dichteren Schülerbusfrequenzen auch ausgedünnte Nebenverkehrszeiten (10-12.00 Uhr, ab 16.00 Uhr) beinhalten. Diese sind beispielsweise hinsichtlich Rückfahrten für andere Personengruppen weniger attraktiv. Neben Intervallen spielen auch weitere Faktoren in der Nutzung von ÖV Systemen eine wesentliche Rolle. Diese umfassen die bereits erwähnte Entfernung von mehr als 500m zur nächstgelegenen Haltestelle, die je nach körperlicher Fitness und Mitnahme von Kindern und/oder Gegenständen längere Zeit (z.B. 10 Minuten) in Anspruch nimmt. Zudem müssen zusätzliche Wartezeiten (von 5-10 Minuten) an der Haltestelle

<sup>11</sup> <https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet> (19.2.2025)

einkalkuliert werden. Darüber spielen Witterungsverhältnisse, die Qualität der Gehwege zur Haltestelle sowie mögliche (überdachte) Sitzmöglichkeiten an der Haltestelle eine wichtige Rolle.

## 3.4 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von älteren Frauen

### 3.4.1 Mobilität von älteren Personen

Die Mobilität von Personen ab 65 Jahren unterscheidet sich von der Durchschnittsbevölkerung sowohl hinsichtlich der Häufigkeit der außerhäuslichen Wege, der Anzahl der Wege pro Tag, der Verkehrsmittelwahl, als auch der Wahl der Ziele, wie Mobilitätsbefragungen zeigen.

In Niederösterreich verlassen Personen ab 65 Jahren ihren Wohnsitz mit 79% der Tage deutlich seltener als der Durchschnitt mit 89%.<sup>12</sup> Die Gründe dafür sind unterschiedlich. Nahe liegt, dass mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben ein wichtiger Grund für das Verlassen des Wohnsitzes wegfällt. Zudem werden in manchen Studien auch andere Faktoren wie z.B. das Wetter genannt, welche ein Zuhause bleiben begünstigen. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass „Krankheit“ oder „körperliche Mobilitätseinschränkungen/Behinderung“ als Gründe für das Zuhausebleiben häufiger werden.<sup>13</sup> Im Folgenden werden die einzelnen Gründe näher beleuchtet:

- ▶ **Menschen ab 65 Jahren legen weniger Wege pro Tag zurück:** der niederösterreichische Durchschnitt liegt bei 3,0 Wegen pro Person und Tag. Während bei den 35–64-Jährigen 3,3 Wege pro Person und Tag anfallen, liegt dieser Wert bei Personen ab 65 Jahren bei durchschnittlich 2,9.<sup>14</sup> Ähnliche Werte wurden auch für Personen, die in Vorarlberg leben, ermittelt.<sup>15</sup> Dabei ist die Gruppe der über 65-Jährigen gleichzeitig sehr heterogen. So zeigt sich, dass mit fortschreitendem Alter weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten auftreten. Laut Sammer und Röschel (1999) nimmt die Zahl der Wege pro Tag bei Personen ab 74 Jahren weiter ab und belaufen sich auf einen Wert von 1,9 bei Männern und 2,6 bei Frauen.<sup>16</sup> Zudem ist die Mobilität älterer Menschen in Zusammenhang mit ihrer sozialen Eingebundenheit relevant. Die Zahl der Außer-Haus-Aktivitäten steigt, je stärker Menschen in sozialen Netzwerken eingebunden sind. Auch zeigt sich, dass unter den allein lebenden Senior:innen, der Außer-Haus-Anteil geringer ist, als bei Senior:innen in Zweipersonenhaushalten.<sup>17</sup>
- ▶ **Die Verkehrsmittelwahl ändert sich im Alter: weniger Pkw- hingegen mehr Fuß- und Radwege:** Personen ab 65 Jahren legen 23% ihrer Wege zu Fuß zurück, jüngere Personen ab 18 Jahren nur 11-13% der Wege. Zudem wird von älteren Personen der Pkw häufiger als Mitfahrer:in genutzt (15% der Wege der älteren Personen ab 65 Jahren im Vergleich zu 6-10% innerhalb der Gruppe der 18-bis-65-Jährigen).

<sup>12</sup> Herry Consult (2020): NÖ Mobilitätsbefragung 2018.

<sup>13</sup> Sammer, G., Röschel, G. (1999): Mobilität älterer Menschen in der Steiermark. <https://homepage.uni-graz.at/de/gerald.schoepfer/steirischer-seniorenreport/inhaltsverzeichnis/mobilitaet-aelterer-menschen/>

<sup>14</sup> Herry Consult (2020): NÖ Mobilitätsbefragung 2018.

<sup>15</sup> Herry Consult (2024): Mobilitätserhebung Vorarlberg 2023.

<sup>16</sup> Sammer, G. und Röschel, G. (1999): Anzahl der Wege pro Tag und mobiler Person nach Geschlecht und Alter, Befragung 1998

<sup>17</sup> FACTUM (2010): SZENAMO – Szenarien zukünftiger Mobilität älterer Personen. Endbericht ERA-NET TRANSPORT ways2go.

- ▶ **Die Pkw-Verfügbarkeit ist hoch:** In Niederösterreich gaben 89% der Befragten mit Führerschein im Alter von 65 Jahren und älter an, jederzeit einen Pkw nutzen zu können, 4% hingegen nie, weitere 3% machten keine Angabe. Allerdings haben nur 67% der Frauen ab 65 Jahren einen Führerschein, d.h. **40% verfügen nicht über die Möglichkeit selbst einen Pkw zu lenken (33%+ 4%+ 3%).**<sup>18</sup>
- ▶ **Einkaufs- und Freizeitwege werden für ältere Menschen zu den wichtigsten Verkehrszwecken:** dies ist insbesondere jenem Umstand geschuldet, dass die sonst sehr dominanten Arbeits- und Ausbildungswege wegfallen. Einkaufen ist dabei mit 40% aller Wege pro Tag der häufigste Wegezweck für ältere Personen.
- ▶ **Deutliche Einschnitte in der Mobilität ergeben sich insbesondere für Personen über 85 Jahren:** diese Gruppe ist dadurch charakterisiert, dass sie deutlich weniger mobil sind und seltener weite Strecken zurücklegen.

Die Analysen in den folgenden Abschnitten fokussiert auf die Personengruppe der noch mobileren Personen zwischen 65 und 84 Jahren.

### 3.4.2 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Frauen ab 65 Jahren

Anfang 2022 lebten in Österreich 983.500 Frauen ab 65 Jahren, davon 372.200 Frauen ab 65 Jahren in Wohngebieten mit ÖV-Güteklasse F oder geringer (Abbildung 4). Im ländlichen Raum sind es 293.100 Frauen mit ÖV-Güteklasse F oder geringer.

- ▶ Berücksichtigt man, dass rund 40% dieser Frauen keinen Führerschein besitzen oder nur eine eingeschränkte Pkw-Verfügbarkeit haben, befinden sich 117.240 Frauen ab 65 Jahren im ländlichen Raum ohne Pkw Zugang und sind somit in ihrer Mobilität eingeschränkt.
- ▶ Berücksichtigt man zudem, dass rund 20% der Frauen ab 65 Jahren armutsgefährdet sind, kann man von rd. 58.620 mobilitätsarmutsgefährdeten Frauen ab 65 Jahren ausgehen.

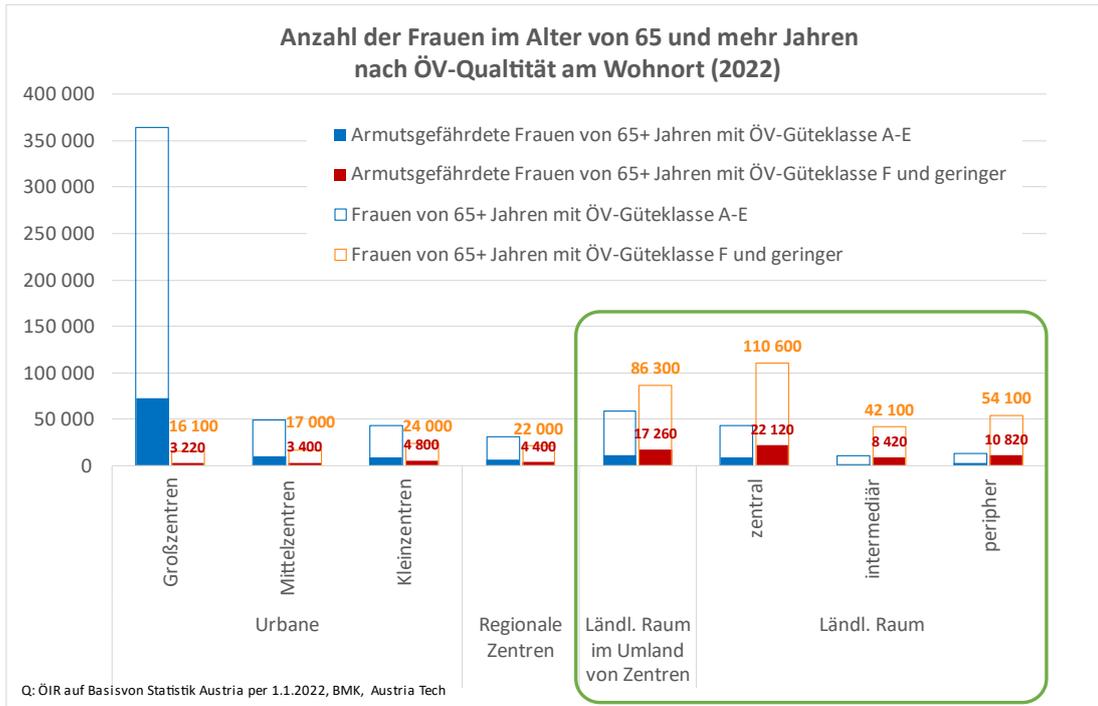
Abbildung 4 zeigt die räumliche Verteilung von Frauen ab 65 Jahren mit einer Güteklasse F und niedriger. Städtische Gebiete und wichtige regionale Zentren treten durch geringe Anteile mit 2,5% oder weniger hervor (gelb). In den peripheren Lagen im Norden Niederösterreichs, der Steiermark und im Mittel- und Südburgenland sind die Anteile von älteren Frauen mit schlechter ÖV-Güteklasse mit über 12,5% an der Gesamtbevölkerung besonders stark ausgeprägt.

Insgesamt folgt die räumliche Verteilung der Frauen ab 65 Jahren mit ÖV-Güteklasse F oder geringer, jener der Gesamtbevölkerung. Es gibt weniger als 30 Gemeinden, in welchen Frauen über 65 Jahren stärker von Wohnlagen mit ÖV-Güteklassen F oder geringer betroffen sind, als der Durchschnitt der Gesamtbevölkerung. Im überwiegenden Teil der Gemeinden mit schlechter ÖV-Güteklasse wohnt sowohl ein hoher Anteil an Frauen ab 65 Jahren, als auch ein hoher Anteil der Gesamtbevölkerung.

Verbessert man somit die Erreichbarkeitsverhältnisse für ältere Frauen in solchen Gemeinden, verbessert man diese auch für die Gesamtbevölkerung

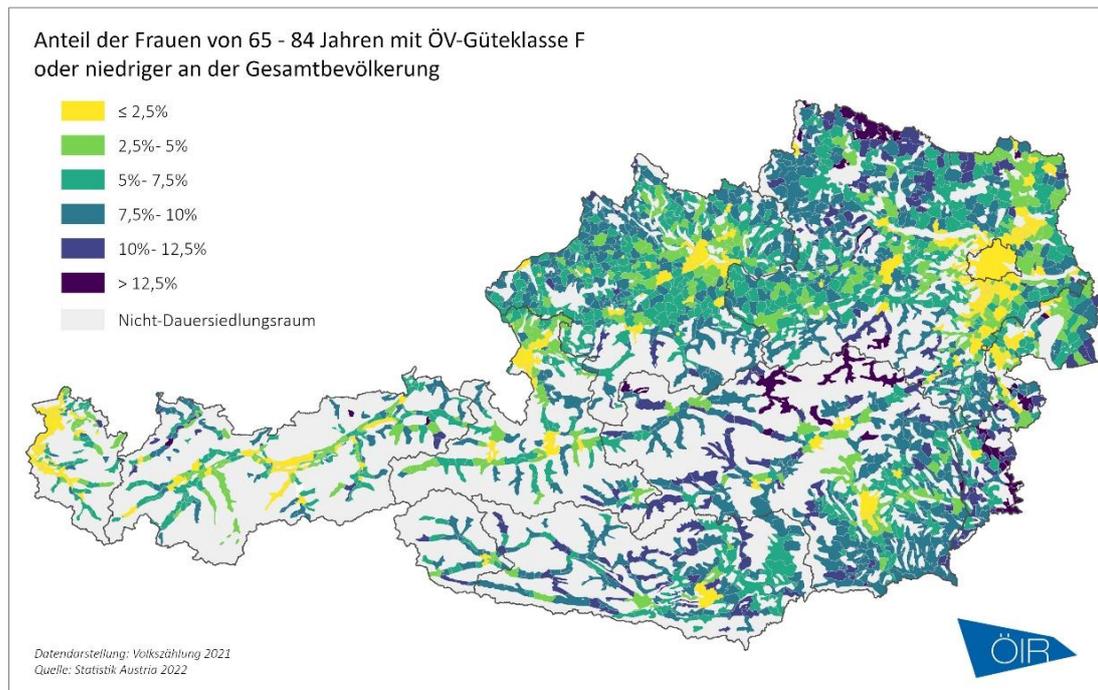
<sup>18</sup> Amt der NÖ Landesregierung (2020): Mobilität in NÖ: Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018.

Abbildung 4: Anzahl der Frauen im Alter von 65 und mehr Jahren nach ÖV-Qualität am Wohnort (2022)



Quelle: ÖIR auf Basis von Statistik Austria per 1.1.2022, BMK, Austria Tech

Karte 1: Räumliche Verteilung von Frauen im Alter ab 65 Jahren mit Güteklasse F



### 3.4.3 Bevölkerungsprognose zur Entwicklung der über 65-Jährigen

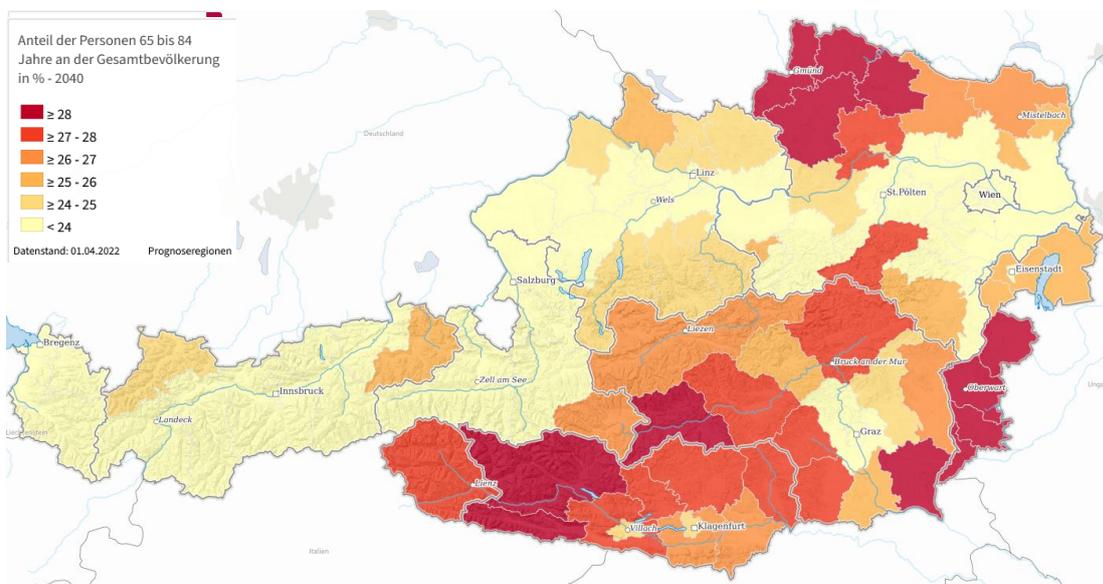
Die kleinräumige Bevölkerungsprognose geht bis zum Jahr 2050 von einer Bevölkerungszahl von 9,63 Mio. Menschen in Österreich aus (+7,8% gegenüber dem Jahr 2021). Starke Bevölkerungszuwächse werden dabei vor allem in Städten und deren Umland erwartet.

Für diese Regionen wird ein Wachstum von rund 10% prognostiziert. Dabei handelt es sich neben dem Großraum Wien – der bis ins Weinviertel und Nordburgenland reicht – auch um die Regionen der Landeshauptstädte Graz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und Bregenz sowie der oberösterreichische Zentralraum (Linz-Wels). Zudem wird entlang der Ost-West-Achse (Donauraum – Salzburg – Innsbruck – Bregenz) ein stärkeres Wachstum erwartet. Diese Bevölkerungsentwicklung basiert auf Zuwanderung und Binnenmigrationsprozessen sowie der Geburtenüberschüsse in den zentraleren Lagen.

In Bezug auf die 65-Jährigen ist zu erwarten, dass ihre Zahl im Vergleich zum Jahr 2021 bis zum Jahr 2040 um +43,8% auf 2,64 Mio. Menschen steigen wird und bis zum Jahr 2050 um 54%. Dies liegt in erster Linie am „Nachrücken“ der bevölkerungsstarken Jahrgänge der Babyboomer und insbesondere in den westlicheren Bundesländern, wo diese in der fernerer Vergangenheit besonders starke Geburtenraten verzeichneten. In Summe fällt jedoch der Anteil der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung in den westlichen Bundesländern geringer aus (Karte 2).

Daher werden – aufgrund der fehlenden jungen Bevölkerungsgruppen – die Anteile der 65-84-jährigen bis 2040 in peripheren Lagen stärker zunehmen als in den zentralen Lagen. Dies gilt insbesondere für das nördliche Waldviertel, das Mittel- und Südburgenland und weite Teile der Steiermark und Kärntens. Bis zum Jahr 2050 lässt diese Dynamik nur insofern nach, als diese Bevölkerungsgruppen dann in die Bevölkerungskategorie der Hochbetagten, weniger mobilen Bevölkerung kommen, deren Anteil in vielen Regionen bei 8-10% liegen wird (Karte 2).

Karte 2: Kleinräumige Bevölkerungsprognose der 65 bis 84-Jährigen an der Gesamtbevölkerung 2040 in %



Quelle: Statistik Austria, STATatlas. Datenstand 01.034.2022.

Aus Sicht der Gewährleistung der sozialen Teilhabe und Mobilität erfordert dies eine Stärkung des ÖV-Angebots sowie der Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Umland von Zentren und den zentralen Lagen des ländlichen Raums.

### 3.5 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden

#### 3.5.1 Mobilität von Alleinerziehenden

Alleinerziehende sind stark von Zeitdruck und Zeitarmut betroffen und müssen einen deutlich höheren Prozentsatz des Haushaltbudgets für Wohnung, Energiekosten und Lebenserhaltungskosten sowie für Mobilität aufwenden.<sup>19</sup> Der hohe finanzielle Druck zeigt sich auch in der Erwerbsquote. Nach der Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2022 sind 71,2% der alleinerziehenden Mütter aktiv erwerbstätig. Zudem ist die Teilzeitquote mit 66% deutlich geringer als bei Müttern mit Partner im Haushalt (77,1%).<sup>20</sup> Alleinerziehende sind somit häufiger vollzeitbeschäftigt. Für die Ausübung dieser Erwerbstätigkeit bedarf es neben der verkehrlichen Erreichbarkeit auch entsprechende Kinderbetreuungseinrichtungen und soziale Netzwerke. Diese Netzwerke sind oft auch ausschlaggebend für die Wohnortwahl und wichtiger als das Mobilitätsangebot vor Ort<sup>21</sup>.

Aufgrund des starken Zeitdrucks ergibt sich insbesondere in Gebieten mit schlechter ÖV-Versorgung bzw. deutlich schlechterem Reisezeitverhältnis zwischen Pkw- und ÖV-Fahrten eine starke Pkw-Abhängigkeit von Alleinerziehenden. Diese müssen neben ihren Arbeitswegen, auch sämtliche Einkaufs- und Erledigungen sowie auch Hol- und Bringdienste meist selbst abwickeln bzw. organisieren. Während die Fahrten der schulpflichtigen Kinder in die Schule in der Regel gut durch ÖV-Leistungen abgedeckt sind, stehen für die Bewältigung des Arbeitsweges sowie der Einkaufs- und Erledigungsverkehre in Gebieten mit schlechter ÖV-Versorgung kaum Alternativen zum Pkw zur Verfügung. Dies gilt ungeachtet der Kosten für den Pkw-Besitz, welche monatlich durchschnittlich 418 EUR pro Haushalt betragen (Preisbasis 2019).<sup>22</sup>

#### 3.5.2 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Alleinerziehenden

Insgesamt gibt es in Österreich 365.200 Ein-Eltern-Familien (2021). Der Anteil der Ein-Eltern-Familien an allen Familien mit Kindern ist im Lauf der Zeit leicht gestiegen. Lag er in den 1990er Jahren noch bei 19,2% so machte er im Jahr 2023 21,3% aus.

Zumeist leben die Kinder bei den Müttern. Insgesamt ist der Anteil der Ein-Eltern-Familien in Städten etwas höher als in ländlichen Gemeinden. Es gibt aber auch innerhalb der Großstädte starke Unterschiede (Wien 19,8%, Innsbruck 18,7%, Salzburg 17,9%, Graz 15,9%, Linz 16,2%).<sup>23</sup> In

<sup>19</sup> Liebhart, K., Mayer, S., Hasenauer, A. (2024): Alleinerziehende: Gesellschaftliche Bilder, Selbstwahrnehmung und Wege zur Selbstermächtigung, i.A. Wien MA 57, AK Wien

<sup>20</sup> Statistik Austria, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2022

<sup>21</sup> B-NK (2016): Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben. Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. S. 119

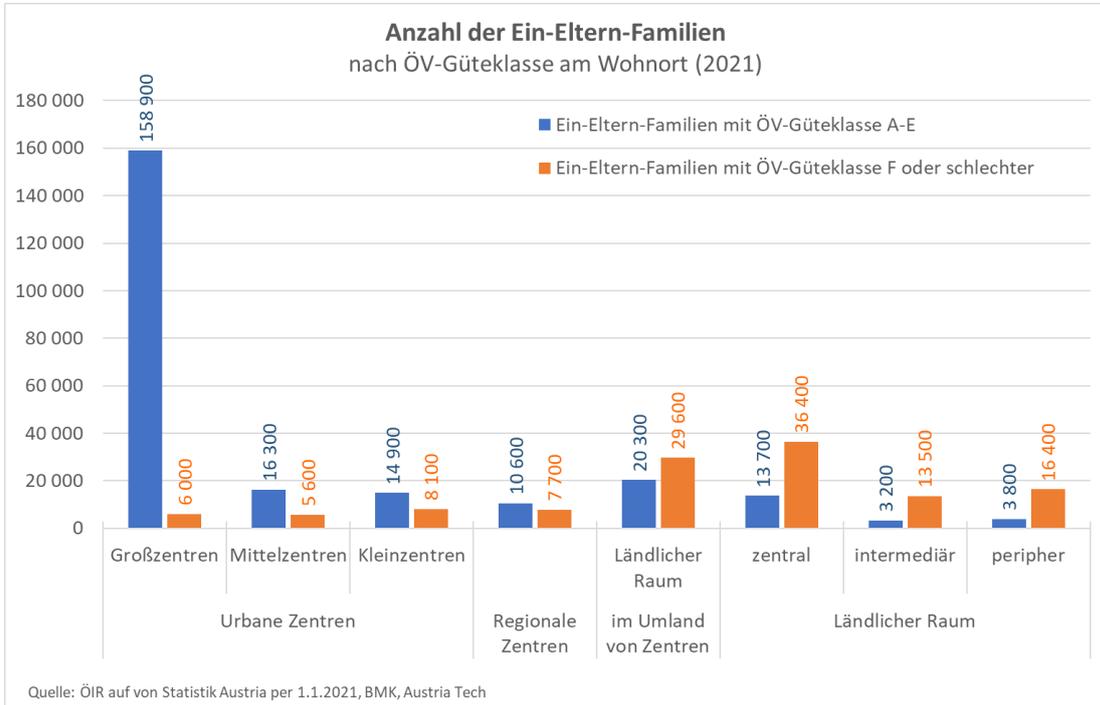
<sup>22</sup> Statistik Austria, Konsumerhebung 2019/20: Monatliche Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte.

<sup>23</sup> Statistik Austria, Familien nach Familientyp und politischem Bezirk 2022.

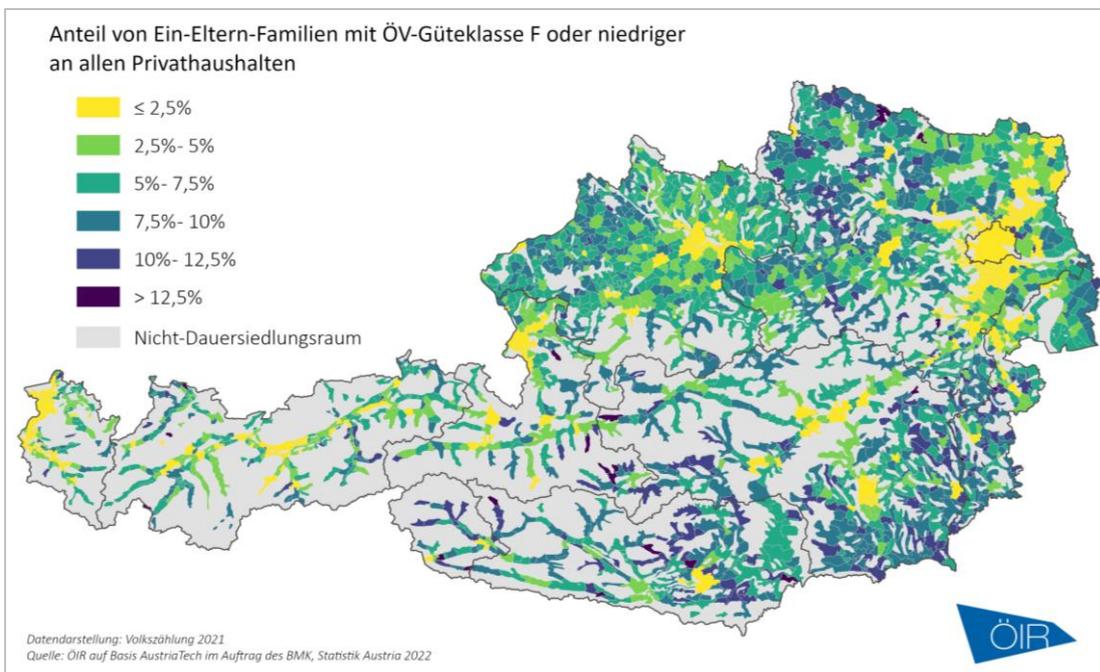
Gemeinden bis 10.000 Einwohner:innen gibt es in Summe mehr Ein-Eltern-Haushalte, als in Wien. Ein-Eltern-Familien sind damit kein „Großstadtphänomen“.

Insgesamt wohnen rund 123.300 oder 33,8% der Ein-Eltern-Familien an Wohnstandorten mit ÖV-Güteklasse F oder schlechter (Abbildung 5), davon 95.900 im ländlichen Raum.

Abbildung 5: Anzahl der Ein-Eltern-Familien nach ÖV-Güteklasse am Wohnort (2021)



Karte 3: Anteil der Ein-Eltern-Familien mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger an der Gesamtzahl an Haushalten



Berücksichtigt man, dass 41% der Ein-Eltern-Haushalte armutsgefährdet sind, kann man österreichweit von 50.600 – im ländlichen Raum von 39.300 – mobilitätsarmutsgefährdeten Ein-Eltern-Haushalten ausgehen.

Wie Karte 3 zeigt, ist der Anteil der Ein-Eltern-Familien mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger gemessen an allen Haushalten in den ländlichen Regionen im Burgenland, der Steiermark, im Waldviertel, in St. Johann im Pongau und Kärnten am höchsten, während in den städtischen Gebieten mit guter ÖV-Qualität weniger als 2,5% der Privathaushalte betroffen sind.

## 3.6 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mindestens drei Kindern

### 3.6.1 Mobilität von Familien mit mindestens drei Kindern

Im Jahr 2021 gab es in Österreich 173.000 Familien mit mindestens drei Kindern. Insgesamt leben 894.000 Personen in diesen Familien oder durchschnittlich 5,2 Personen pro Haushalt. Mehr als die Hälfte der Familien mit mindestens drei Kindern lebt in Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohner:innen, ein weiteres Fünftel in Wien (Tabelle 1).

In Familien mit mehreren Kindern sind es zumeist die Frauen, die Bring- und Holwege absolvieren. Sie haben dadurch überdurchschnittlich viele Wege, insbesondere wenn sie berufstätig sind.<sup>24</sup> Der daraus entstehende Zeit- und Termindruck beeinflusst die Möglichkeiten der Verkehrsmittelwahl.

### 3.6.2 ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von Familien mit mehr als drei Kindern

Von den insgesamt 137.000 Familien mit mehr als drei Kindern (2021), befinden sich 72.200 Familien im ländlichen Raum. Österreichweit wohnen rund 39% oder 66.700 Familien an Wohnstandorten mit schlechter ÖV-Güteklasse, davon 53.100 im ländlichen Raum.

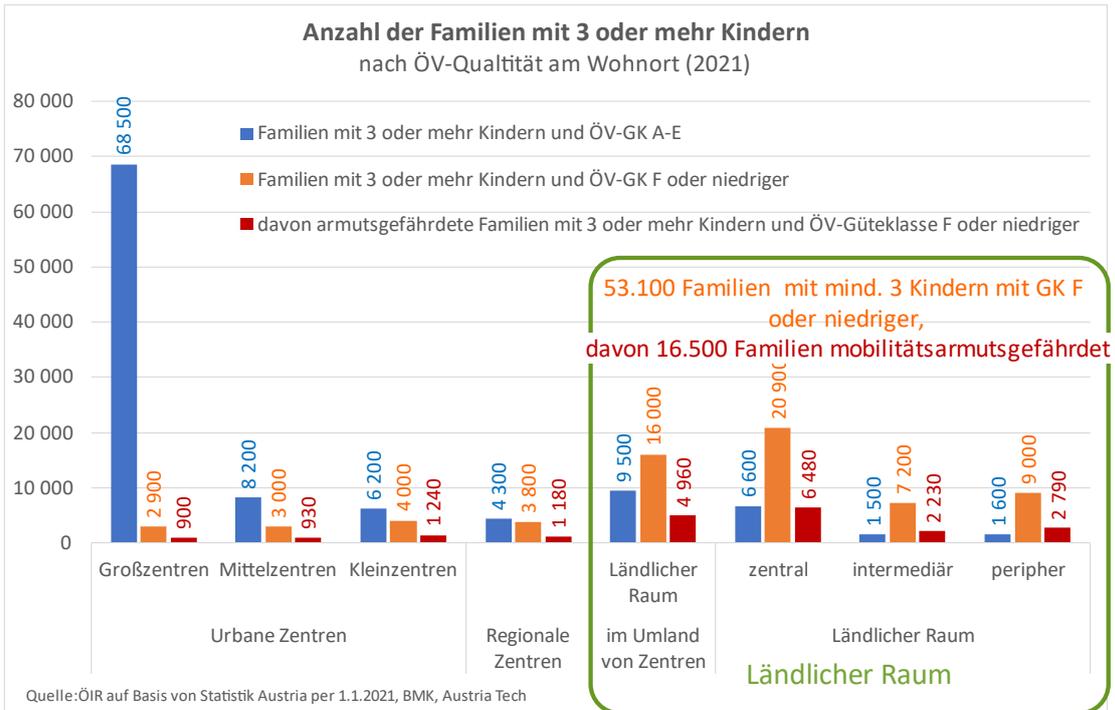
Bei einer Armutsgefährdungsquote dieser Familien von 31%, sind im ländlichen Raum 16.500 Familien mit mindestens 3 Kindern mobilitätsarmutsgefährdet. Da durchschnittlich 5,2 Personen in einer solchen Familie zusammenleben, sind somit 85.800 Einwohner:innen im ländlichen Raum betroffen.

Familien mit mindestens drei Kindern wohnen häufiger in Wohnlagen mit niedrigerer ÖV-Qualität als Durchschnittshaushalte. Dies könnte mit unter daran liegen, dass größere Familien mehr Wohnraum benötigen und dieser in weniger zentralen und damit auch weniger gut mit ÖV ausgestatteten Gebieten leistbarer ist.

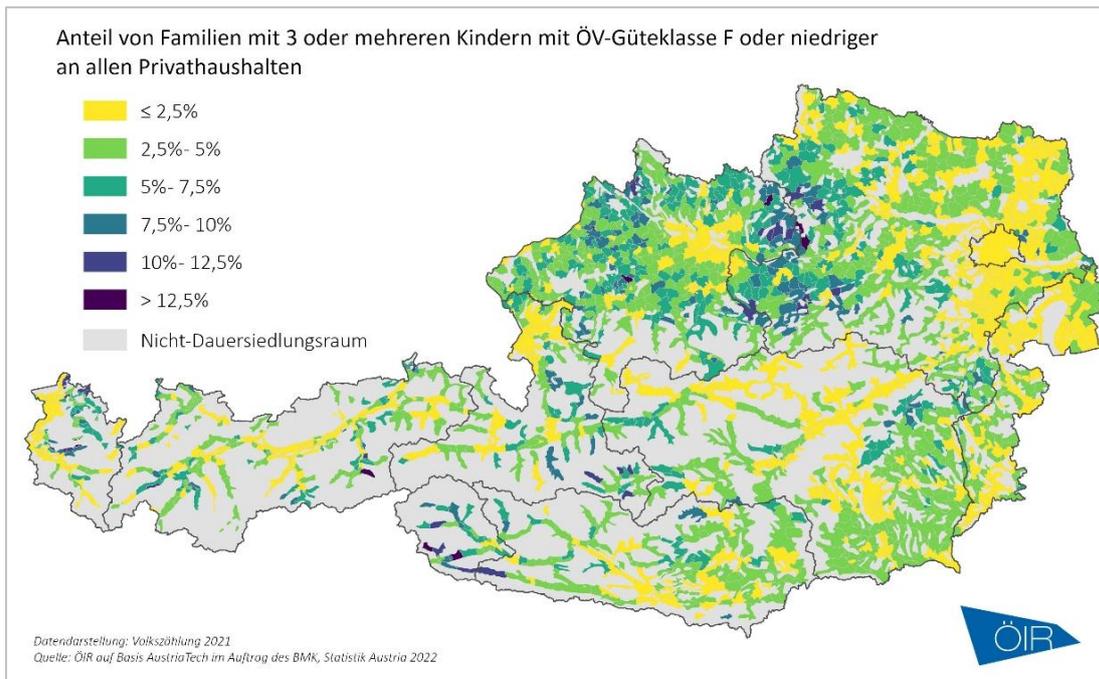
Karte 4 zeigt, dass der Anteil der Familien mit mindestens drei Kindern mit niedriger ÖV-Güteklasse insbesondere dort hoch ist, wo kinderreiche Familien in peripheren Gebieten wohnen – beispielsweise im Mühlviertel, im Waldviertel, in Osttirol oder in St. Johann im Pongau.

<sup>24</sup> Bnk (2016): Österreich unterwegs 2013/2014, Begleitstudie Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben

Abbildung 6: Anzahl der Familien mit drei oder mehr Kindern nach ÖV-Qualität am Wohnstandort



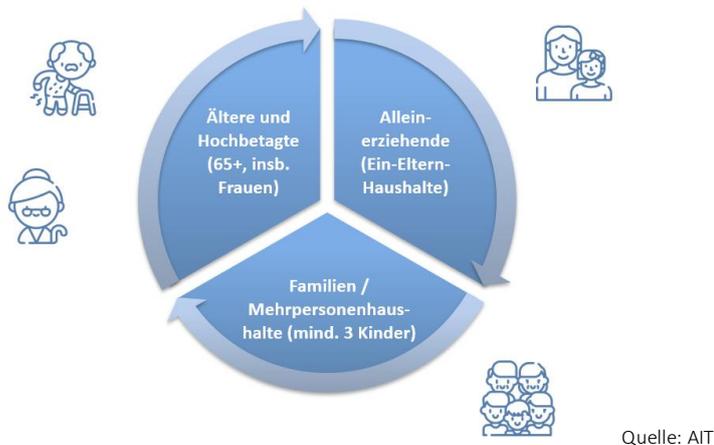
Karte 4: Anteil von Familien mit mindestens drei Kindern in Güteklasse F oder niedriger an allen Privathaushalten



## 4. Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe

Zur Darstellung der unterschiedlichen Bedarfe der besonders von Mobilitätsarmut betroffenen Bevölkerungsgruppen wurde eine Fokussierung auf 3 Schlüsselpersonenhaushalte (siehe Abbildung 7) vorgenommen: Ältere und Hochbetagte, Alleinerziehende und Familien mit mind. 3 Kindern.

Abbildung 7: Schlüsselpersonenhaushalte, die besonders von Mobilitätsarmut betroffen sind



Bei der literaturbasierten Identifikation der Bedarfe dieser Gruppen wurden gruppenspezifische Merkmalskombinationen (z.B. multiple Beeinträchtigungen) in Bezug auf die Mobilität und zu erreichende Gelegenheiten berücksichtigt (Abbildung 8). Dabei kam der Verknüpfung der recherchierten (idealtypischen) Bedürfnisse, Einschränkungen und aufgesuchten Gelegenheiten bzw. Grundfunktionen des Alltäglichen Lebens mit spezifischen Mobilitätsverhaltens- und Einstellungsmustern große Bedeutung zu. Dazu gehören auch relevante Informations- und Kommunikationsbedürfnisse der betrachteten Personengruppe sowie deren Fähigkeit zur Adaptierung im Falle starker Armutsgefährdung.

Abbildung 8: Gruppenspezifische Merkmalskombinationen der Zielgruppe



### Idealtypische Bedürfnisse bzgl. Mobilität

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterschiedlich je nach: Demografie, körperlicher und geistiger Gesundheit, sozialem Leben, Lebensumfeld etc. → Maßgeschneiderte Lösungen evtl. durch spezielle Transportdienstleistungen</li> <li>• Ziel: Wahrung der Unabhängigkeit und sozialen Teilhabe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlässliche Mobilitätsangebote → Schulbus, Schülerlotsen</li> <li>• Gute Mobilitätsinfrastruktur, hohe Frequenz/Taktung für schnelle Bewältigung der Wege</li> <li>• kurze Wege/ räumliche Nähe der täglich besuchten Einrichtungen → hoher Zeitdruck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlässliche Mobilitätsangebote → Schulbus, Schülerlotsen</li> <li>• Gute Mobilitätsinfrastruktur, hohe Frequenz/Taktung für schnelle Bewältigung der Wege</li> <li>• kurze Wege/ räumliche Nähe der täglich besuchten Einrichtungen → hoher Zeitdruck</li> <li>• höhere Kapazität nötig (großes Auto, viele Räder/ ÖV Tickets)</li> <li>• hohe Anzahl von Hol- und Bringdiensten → Nutzung verschiedener Mobilitätsformen</li> </ul>



## Einschränkungen bzgl. Mobilität

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Körperliche und geistige Gesundheitseinschränkungen → ÖV wichtig (fahruntüchtig, Tragen von Gepäck problematisch)</li> <li>• Reduzierte soziale Aktivitäten, Angst vor Kriminalität, Abhängigkeit von anderen</li> <li>• Probleme bei der Nutzung von Technologien (Internet, Ticketautomaten, Navigationssystemen und Online-Routenplanern)</li> <li>• Barrierefreiheit notwendig (Rollator, Rollstuhl etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ressourcenknappheit → zeitlich, finanziell, materiell </li> <li>• Schlechte Qualität und Verfügbarkeit von ÖV in abgelegenen bzw. schlecht angebundenen Wohnorten </li> <li>• Komplexe Wegeketten: Arbeit – Bringen – Abholen – Einkaufen etc. → hohe Kosten/ Aufwand </li> <li>• Unregelmäßige Arbeitszeiten </li> <li>• Barrierefreiheit notwendig (Kinderwagen)</li> </ul>	



## Gelegenheiten / Grundfunktionen des alltäglichen Lebens

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitseinrichtungen (Apotheke, Hausarzt, Spital) </li> <li>• Nahversorgung </li> <li>• Botengänge</li> <li>• Freunde und Familie</li> <li>• Freizeitaktivitäten, Aufenthalt im öffentlichen Raum</li> <li>• Vereine, Gemeinschaften, Ehrenamt </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen, Pendeln </li> <li>• Arbeiten/Ausbildung</li> <li>• (Kinder-) Betreuung </li> <li>• Nahversorgung </li> <li>• Botengänge</li> <li>• Arztbesuche (selbst und Kinder) </li> <li>• Freizeitaktivitäten, Aufenthalt im öffentlichen Raum </li> <li>• Vereine, Gemeinschaften </li> </ul>	



## Fähigkeit zur Adaptierung im Falle von Armutsgefährdung

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. auf Unterstützung angewiesen → <b>Kinder</b>/Verwandte, Nachbarn, Freunde</li> <li>• sonst: Finanzplanung und finanzielle Bildung </li> <li>• staatliche Hilfsprogramme, soziale Unterstützungsnetzwerke</li> <li>• geringfügige Beschäftigungsmöglichkeiten, Gemeinschaftsressourcen </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. auf Unterstützung angewiesen → <b>(Groß-) Eltern</b>/Verwandte, Nachbarn, Freunde </li> <li>• Unterhalt bzw. Kindergeld </li> <li>• Finanzplanung und finanzielle Bildung </li> <li>• staatliche Hilfsprogramme, soziale Unterstützungsnetzwerke  </li> </ul>	



## Informationsverhalten- und Bedürfnisse der Gruppen

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<p>Traditionelle Informationsquellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung von Familie und Freunden</li> <li>• Rücksprache mit anderen Passagieren</li> <li>• Nutzung von Info-Schaltern</li> <li>• Verlass auf Print- und Lineare Medien</li> <li>• Internetnutzung gering</li> </ul>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfach und schnell verfügbare Informationen, besonders über spezielle Angebote für Kinder (kostenfreie Tickets, Ferienpass etc.)</li> <li>• Evtl. kindergerechte Aufbereitung für Bildung im Bereich Mobilität</li> </ul>    	



## Regionsspezifische Unterschiede und Sonstiges

<b>Ältere und Hochbetagte (65+, insb. Frauen)</b> 	<b>Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte)</b> 	<b>Familien / Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder)</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Dichte an Angeboten im städtischen Raum</li> <li>• Abhängigkeit von Verwandten/Nachbarn/Freunden</li> </ul>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen im Dorf (KIGA, Volksschule, Sporteinrichtungen, Vereine) KIGA-/Schul-Bus am Land in peripheren Lagen (z.B. Waldviertel)</li> <li>• Sehr schlechte Ausfallsicherheit bei Eltern-Fahrgemeinschaften (Erkrankung/Verletzung Kind des Fahrers/der Fahrerin)</li> <li>• Leistungssport bei Kindern als Management-Herausforderung (Turniere)</li> </ul>   	

### 4.1 Beschreibung der Personas

Mittels Storytelling wurden die ausgewählten Bevölkerungsgruppen in realitätsnahe Personas übersetzt und eine Auswahl prototypischer Lebenswelten in Form von „Alltagsgeschichten“ narrativ dargestellt. Die fünf entwickelten Alltagsgeschichten geben neben der Schilderung typischer Lebensstile und Bedürfnisse Aufschluss über wiederkehrende Wege, zulässige bzw. verfügbare Transportmodi und Verkehrsdienste. Auch Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs spiegeln sich in den Geschichten wider.

#### 4.1.1 Steckbriefe: Ältere Personen (ibs. Frauen) im Alter von 65-84 Jahren



► Steckbrief: **Maria, 70 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr – Bus; Zuzußgehen
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zenten, intermediär
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistbarkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Witwenpension
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse G
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Ärzte und Apotheken, öffentliche Toiletten, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus zum sozialen Austausch, ...

Maria ist 70 Jahre alt und lebt in einem Dorf (unter 1.500 Einwohner:innen) in der Nähe einer größeren Stadt. Sie hat in ihrem Leben wenig Erwerbsarbeit geleistet, da sie sich um den Haushalt und den Sohn gekümmert hat und lebt seit dem überraschenden Tod ihres Mannes vor allem von der (eher geringen) Witwenpension. Dass sie keinen Führerschein besitzt, ist nun zum großen Problem bei der Bewältigung des Alltags geworden.

Ihre Heimatgemeinde ist eine Streusiedlung, die Wege zwischen den einzelnen Gemeindeteilen sind lang. Gehsteige gibt es innerhalb der Siedlungsbereiche, aber zwischen den Streusiedlungen muss sie am Rand der Landstraße gehen.

Maria hat Glück, denn es gibt in ihrem Ort einen Arzt und sie kann mit dem Bus hinfahren. Der Bus ist stark auf die Schülerfahrten abgestimmt und hat am Vormittag nur drei Abfahrten bzw. Rückfahrten. Sie gelangt damit auch in den nächsten großen Ort. Nahversorger:innen gibt es in ihrer Gemeinde nicht, wöchentlich kommt ein Bäckerbus, alle 14 Tage ein Fleischhauer mit einem mobilen Angebot in die Gemeinde.

Maria nimmt derzeit kaum Gesundheitsdienstleistungen in Anspruch, da sie körperlich fit ist.

Die nächste größere Marktgemeinde liegt ca. 15 Min. mit dem Bus entfernt. Hier gibt es Fachärzte, eine Bankfiliale und einige Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Für Fußgänger gibt es zumindest einseitig einen Gehsteig. An ihren „Einkaufstagen“ ist Maria viel zu Fuß unterwegs, bis sie alles erledigt hat. Innerhalb des Hauptortes kann sie aufgrund der langen Intervalle nicht mit dem Bus fahren. Maria nimmt den umständlicheren Weg aber dennoch auf sich, da sie den stationären Handel dem Onlinehandel vorzieht. Dieser entspricht mehr ihren Einkaufsgewohnheiten, denn sie legt viel Wert auf persönliche Beratung, insbesondere wenn sie spezielle Produkte (z.B. Technik & Elektronik-Produkte) benötigt oder zum Frisör muss.

Einmal pro Woche kommt Marias Sohn zu Besuch mit seinem Pkw. Freitags macht er bei ihr im Haus Home-Office damit er sie am Nachmittag für Erledigungen mit dem Auto herumführen und ihr ansonsten bei Arbeiten in Haus und Garten helfen kann. Maria hat ein Haus mit Garten im Eigentum. Durch die gestiegenen Energiepreise sind die Erhaltungskosten jedoch relativ hoch. Außerdem muss sie nun für fast alle handwerklichen Tätigkeiten und Arbeiten im Garten, die früher ihr Mann verrichtet hat, Handwerker bzw. Gärtner bezahlen. Wenn sie Hilfe braucht, dann ist Maria sehr stark von ihrem Sohn abhängig oder von externen Dienstleistern. Sie lebt zwar schon sehr lange im Dorf, ist jedoch nicht sehr gut integriert, weil ihr Mann wenig gesellig war. Der Zusammenhalt im Dorf ist grundsätzlich gut, trotzdem möchte sie sich nicht immer nur auf die Hilfe von Verwandten oder Nachbarn verlassen. Außerdem ist es ihr eher unangenehm zu fragen.



► Steckbrief: **Karl, 87 Jahre und Hilde, 85 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr - Pkw, Traktor (früher); Zuzußgehen
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zenten
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistbarkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** keine weiten (> 500m) Fußwege zur Haltestelle
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Bäcker, Konditor, Fleischer, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Ärzte, Krankenhaus und Apotheken, Kaffeehaus, Wirt, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus/Musikverein zum sozialen Austausch, ...

Der Langtext zum Steckbrief befindet sich im Anhang.

#### 4.1.2 Steckbrief: Alleinerziehende



► Steckbrief: **Silvia, 39 Jahre und Tochter Lena, 10 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw; Zuzußgehen; Fahrradfahren; öffentlicher Verkehr - Bus
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum, zentral
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistbarkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Alleinverdienerin
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Tochter), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Gemeinschaftszentrum, Kultur- od. Bürgerhaus evtl. auch Sozialeinrichtung zum Austausch mit anderen Müttern, Spielplätze und evtl. Jugendzentrum für Tochter), ...

Silvia ist Ende Dreißig und lebt mit ihrer Tochter Lena in einem sehr touristisch geprägten Dorf. Ihre Familie hat dort nie gewohnt und sie selbst ist dort zur Schule gegangen (berufsbildende Oberstufe mit Internat) und vor ein paar Jahren wieder hingezogen. Ihre 10-jährige Tochter Lena besucht mittlerweile die höhere Schule in einem Nachbarort und kommt dort gut mit dem Bus hin. Silvia geht einer Teilzeitbeschäftigung nach, die einiges an Flexibilität erfordert und mit dem Pkw etwa 15min entfernt ist. Sie hat verschiedene Schichtdienste, die häufig auch nachmittags stattfinden. Zur Arbeit könnte sie auch öffentlich mit dem Bus anreisen. Das ist ihr jedoch zu unsicher, falls sie ihre Tochter spontan abholen muss (etwa im Fall einer Erkrankung).

Früher hat Silvias Mutter sehr viel auf ihre Enkelin aufgepasst und ist dafür extra angereist. Ihr Vater war nach der Pensionierung auch eine große Unterstützung – beispielsweise bei Arztgängen seiner damals noch jüngeren Enkelin (in die nächstgelegene Stadt) oder deren Betreuung während Silvias Diensten. Mittlerweile sind Silvias Eltern beide verstorben und sie ist auf die Hilfe von Freunden angewiesen, wenn sie eine Betreuung für ihre Tochter braucht. Silvias Geschwister leben weit entfernt und haben noch nie auf ihre Nichte aufgepasst. Im Dorf ist Silvia gut vernetzt und hat viele Freunde und Bekannte, die auf Lena aufpassen. Bei längeren Abwesenheiten, wie Krankenhausaufenthalten, ist das jedoch etwas kompliziert zu organisieren.

Es gibt im Dorf überhaupt keine Angebote für außerschulische Betreuung. In den Sommermonaten ist der Betreuungseingpass ein großes Problem und der Bürgermeister hat letzten Sommer ein gefördertes Pilot-Projekt zur Kinderbetreuung gestartet. Silvia hofft, dass es während der nächsten Sommerferien wiederholt wird, denn individuelle Sportcamps etc. sind ohne Unterstützungsleistung sehr kostspielig und kaum leistbar für sie als Alleinverdienerin.

Silvia wohnt in einer Mietwohnung in 5min Gehdistanz zum Ortskern. Der Supermarkt ist in unmittelbarer Umgebung und größere Einkäufe macht sie mit dem Pkw. Im Ort gibt es eine praktische Ärztin, eine Apotheke, einige Geschäfte und viele Restaurants und Hotels. Außerdem sind die Nachbarortschaften gut zu erreichen mit Bussen oder dem Pkw. Innerhalb des Orts fährt Silvia häufig mit dem Fahrrad, weil das am schnellsten ist.

Problematisch ist, dass Silvia über wenige finanzielle Mittel verfügt. Nach der Scheidung von ihrem Mann erhält sie nur unregelmäßig Alimente. Verwandte, die sie finanziell unterstützen, hat sie keine. Die Wohnung im Dorf ist teuer, weil es im Ortszentrum insgesamt wenige Wohnungen gibt, was der räumlichen Lage geschuldet ist. Silvia kann aufgrund ihrer Betreuungspflicht nur einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen und hat in ihrer Region wenig Auswahl an Arbeitgeber:innen. Der Pkw-Besitz macht sie zwar flexibler, ist jedoch kostspielig. Sie verfügt immerhin über einen Stellplatz bei ihrer Wohnung und muss darüber hinaus keine Parkgebühren zahlen. Ihre Tochter Lena ist über sechs Jahre alt, wodurch sie nur am Schulweg kostenlos mit dem ÖV fahren kann.

#### 4.1.3 Steckbriefe: Familie mit mindestens drei Kindern



▶ Steckbrief: **Klemens, 47 Jahre und Partnerin Sofia, 43 Jahre mit Kindern Matthias (14), Sarah (10) und Thea (8)**

- **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw („Eltern-Taxi“); Zufußgehen; Fahrradfahren; Zugfahren
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistbarkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Doppelverdiener mit 3 Kindern
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Kinder), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Musikschule, Reiterhof, Spielplätze für Kinder), ...

Klemens und Sofia leben mit ihren drei Kindern am äußersten Stadtrand. Klemens befindet sich in einem Angestelltenverhältnis und arbeitet 40h/Woche. Am Wochenende hat er häufig Bereitschaftsdienst. Sofia ist Kindergarten-Assistentin in Teilzeit mit Hortbetreuung, wodurch sie sehr unterschiedliche Dienstzeiten hat. Häufig legt sie ihre Dienste auf den späten Nachmittag, weil Klemens dann für die Kinder Zeit hat. Das geht jedoch nicht immer und die Großeltern müssen aufpassen oder die Kinder sind bei Freunden.

Mittlerweile ist ihre Freizeit mit Eltern-Taxi-Fahrten verplant. Sie freuen sich zwar, dass ihre Kinder so viele Interessen haben, es ist jedoch eine logistische Herausforderung jedes einzelne Kind zu seinen sozialen Aktivitäten zu begleiten. Matthias (14) hat nicht nur zwei Mal die Woche Fußballtraining in fußläufiger Erreichbarkeit, sondern ist praktisch jeden Sonntag bei einem Fußballspiel eingeteilt. Die Spiele sind häufig weit entfernt und er muss mit dem Pkw gebracht und geholt werden. Abgesehen davon spielt er Samstagvormittag Tennis. Dorthin fährt er bei schönem Wetter mit dem Fahrrad, bei Schlechtwetter wird er wiederum mit dem Pkw gefahren. Sarah (10) ist musikalisch aktiv. Sie hat zwei Mal pro Woche Musikunterricht in der Innenstadt und hat darüber hinaus häufig Auftritte (auch unter der Woche) zu denen sie gebracht werden muss. Am Wochenende hat sie Reitunterricht am Land und muss Samstagnachmittag gebracht und geholt werden. Thea (8) geht Samstagnachmittag ebenfalls reiten. Darüber hinaus macht sie zwei Mal pro Woche

Ballett, wohin sie von einem Elternteil und Sarah begleitet wird. Die Tanzschule ist zwar gut mit dem Zug erreichbar, doch Thea wird noch für zu jung erachtet, um (insbesondere im Winter) am späteren Nachmittag allein mit diesem nach Hause zu fahren und vor allem die letzten Gehminuten vom Bahnhof weg im Dunkeln zu bestreiten. Ihre Eltern assoziieren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zudem einen zu großen Zeitverlust und nehmen somit trotz aller Widrigkeiten (Rush Hour nach Arbeitsschluss, Parkplatzsuche etc.) das Auto in Anspruch.

Alle Kinder gehen in Ganztagschulen. In ihrem Bezirk gibt es Ganztagschulen nur in offener Form mit der schulischen Nachmittagsbetreuung. Das ist praktisch, aber teuer, da Mittagessen und die Nachmittagsbetreuung für alle Kinder gezahlt werden müssen. Die Mädchen müssen zudem spätestens um 17h abgeholt werden. Teilweise übernehmen das die Großeltern, teilweise Klemens am Heimweg von der Arbeit oder Sofia, wenn sie frei hat. Die anschließenden Fahrten zu Freizeitzwecken werden gänzlich von Klemens oder Sofia übernommen damit die Großeltern, die nicht ums Eck wohnen, nicht so spät heimkommen. Nur in Krankheitsfällen springen die Großeltern ein und übernehmen Fahrten.

Da viele Fahrten nicht ohne Pkw gemacht werden können (aufgrund der Anbindung bzw. Distanz oder zeitlicher Engpässe) sind die Familienfinanzen bei Sprit-Preissteigerungen stark betroffen. Da die Kosten mittlerweile sehr hoch sind, wurde bereits mit den Kindern vereinbart keinen zusätzlichen Aktivitäten mehr nachzugehen und diese bestenfalls zusammenzulegen, wie im Falle des Reitunterrichts. Außerdem versuchen Klemens und Sofia sich die Fahrten zu den Fußballspielen am Sonntag mit den Eltern anderer Spieler aufzuteilen. Das funktioniert generell gut, ist jedoch problematisch, wenn das Kind der Fahrer:in erkrankt und kurzfristig umdisponiert werden muss.



- ▶ Steckbrief: Hania, 26 Jahre und Partner Pero, 30 Jahre mit Kindern Melina (6), Oskar (4), Marian (18M) und Damian (18M)
  - **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr - Bus, Zug; Zufußgehen; Tretrollerfahren
  - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
  - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
    - **Leistbarkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Alleinverdiener mit vier Kindern
    - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
    - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte und Kindergarten, (Kinder-)Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Spielplätze für Kinder), ...

Der Langtext zum Steckbrief befindet sich im Anhang.

## 4.2 Erreichbarkeitsdefizite und Versorgungslücken der Personas

Um die Erreichbarkeitseinschränkungen der einzelnen Personas zu untersuchen, wurden – wie schon in eRREICHbar – die minimalen Mobilitätsstandards als Maß für Erreichbarkeitsarmut herangezogen. Dabei dienen die Profile der Personas. Basis dafür war ein GIS-Analysetool, das im Rahmen des transnationalen EN-UAC-Projekts MyFairShare<sup>25</sup> entwickelt wurde. Das Tool analysiert den Mindestbedarf an motorisierter Mobilität und damit verknüpfte Emissionen, die in Kauf

<sup>25</sup> <https://www.myfairshare.eu/>

genommen werden müssen, um alltägliche Funktionalitäten erfüllen zu können. Die zugrundeliegende Definition für Mindestmobilitätsstandards lautet:

*„Der minimale Mobilitätsbedarf einer Person ist definiert durch die minimale Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die akzeptiert werden muss, damit diese Person 3-4 der nächstgelegenen Orte, die grundlegende Lebensfunktionen anbieten (jede geeignete Arbeit, Bildung, Versorgungseinrichtungen einschließlich Gesundheitsversorgung, Erholung und soziale Kontakte) innerhalb von maximal 80 Minuten pro Tag erreichen kann.*

*Der Mindeststandard berücksichtigt nicht die persönlichen Präferenzen für Anbieter von Funktionen (z. B. die Marke des örtlichen Anbieters, die Art der Freizeitgestaltung), sondern die am besten erreichbare (nächstgelegene) Möglichkeit zur Befriedigung eines Grundbedürfnisses.“ (Millonig 2022, S. 6)<sup>26</sup>*

Das Bewertungsmodell basiert dabei auf menschlichen Mobilitätsverhaltenskonstanten:

- ▶ dem durchschnittlichen täglichen **Reisezeitbudget** von 60 bis 80 Minuten<sup>27</sup> auf insgesamt durchschnittlich 3-4 Wegen<sup>28</sup>,
- ▶ den **Grundfunktionen** des täglichen Lebens (Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Erholung, Sozialkontakte)<sup>29</sup> und
- ▶ den **Emissionswerten** unterschiedlicher Verkehrsmittel pro Personenkilometer (UBA 2022)<sup>30</sup>.

Für die Berechnungen werden die Bedürfnisse der oben Beschriebenen Personas herangezogen. Details zur Berechnung der Erreichbarkeiten sind in Krajzewicz et al. (2024)<sup>31</sup> beschrieben.

Der minimale Mobilitätsbedarf stellt den Mindestanspruch einer Person an Mobilität dar, um die Daseinsgrundfunktionen des Lebens erfüllen zu können. Im Kontext von CO<sub>2</sub>-Reduktionserfordernissen geben die Standards z.B. an, wie viel durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen für eine Person aus einer sozialen Gruppe an einem Ort unvermeidlich sind, um die grundlegendsten Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Versorgung und soziale Teilhabe erfüllen zu können. Im Zusammenhang mit Mobilitätsarmut gibt der Mindeststandard an, welche Kosten für eine Person einer gefährdeten Gruppe unvermeidbar sind. Damit stellt die GIS-Anwendung ein wertvolles Tool dar, um orts- und zielgruppen-abhängig einen Indikator für die Versorgungsqualität zu erhalten. Mit diesem Indikator können nicht nur konkrete Versorgungslücken identifiziert werden, sondern

<sup>26</sup> Millonig, A. (2022). Defining a minimum standard for mobility. Working Paper, MyFairShare pro-ject. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).

<sup>27</sup> Ahmed, A. & Stopher, P. (2014). Seventy Minutes Plus or Minus 10: A Review of Travel Time Budget Studies. *Transport Reviews*, 34 (5), 607–625. doi:10.1080/01441647.2014.946460

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47 (1). doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8

Metz, D. (2012). *The limits to travel: How far will you go?* London.

<sup>28</sup> Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

<sup>29</sup> Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10 (4), 273–286. doi:10.1016/j.tranpol.2003.07.002

<sup>30</sup> Umweltbundesamt (UBA). (2022). Emissionskennzahlen Datenbasis 2020. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz\\_pkm\\_tkm\\_verkehrsmittel.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf)

<sup>31</sup> Krajzewicz, D., Rudloff, C., Straub, M., & Millonig, A. (2024). Measuring and visualising 15-min-areas for fair CO<sub>2</sub> budget distribution. *European Transport Research Review*, 16(1), 16.

er ermöglicht auch die Identifikation von Maßnahmen, die orts- und zielgruppenspezifischen Kosten und Emissionen gezielt durch Investitionen in bessere lokale Erreichbarkeiten senken.

Für die unterschiedlichen Personas können die Ergebnisse des GIS-Tools herangezogen werden, um die Art der Mobilitätsarmut zu untersuchen und Maßnahmen zu entwickeln, um die Gruppen zu unterstützen.

Neben den Untersuchungen für ganz Österreich, die auf einem Grid mit 1 km<sup>2</sup> großen Zellen beruhen wurden in österREICHbar auch noch feingliedrige Untersuchungen auf Adressebene durchgeführt um den Einfluss der Siedlungsstruktur auf Mobilitätsarmut zu untersuchen.

#### 4.2.1 Mobilität von älteren Personen (ibs. Frauen) im Alter von 65-84 Jahren

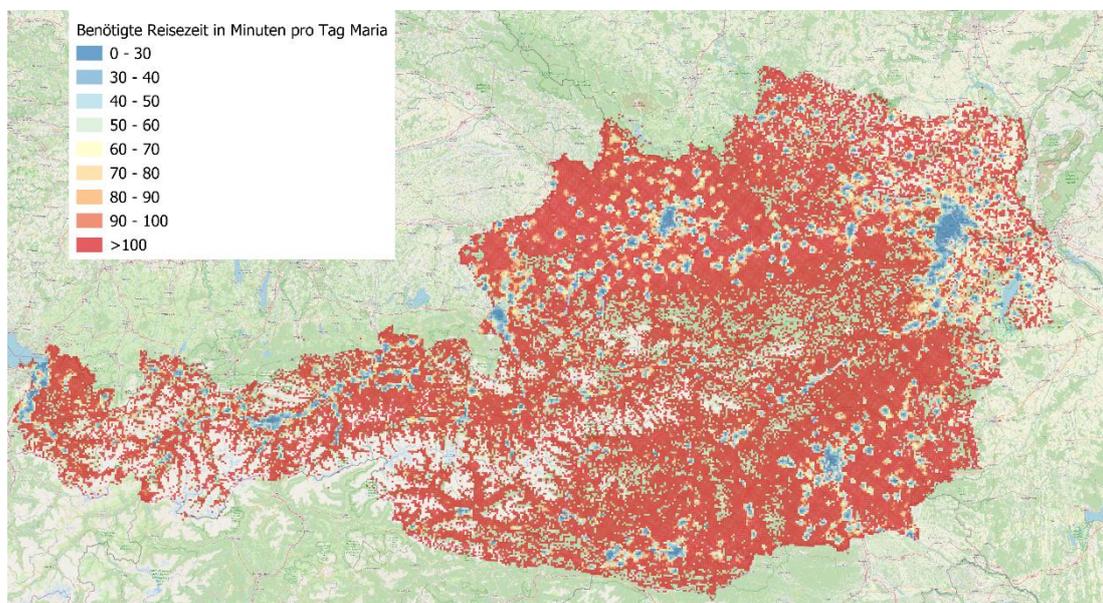


► Steckbrief: **Maria, 70 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr – Bus; Zufußgehen
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, intermediär
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistungsfähigkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Witwenpension
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse G
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Ärzte und Apotheken, öffentliche Toiletten, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus zum sozialen Austausch, ...

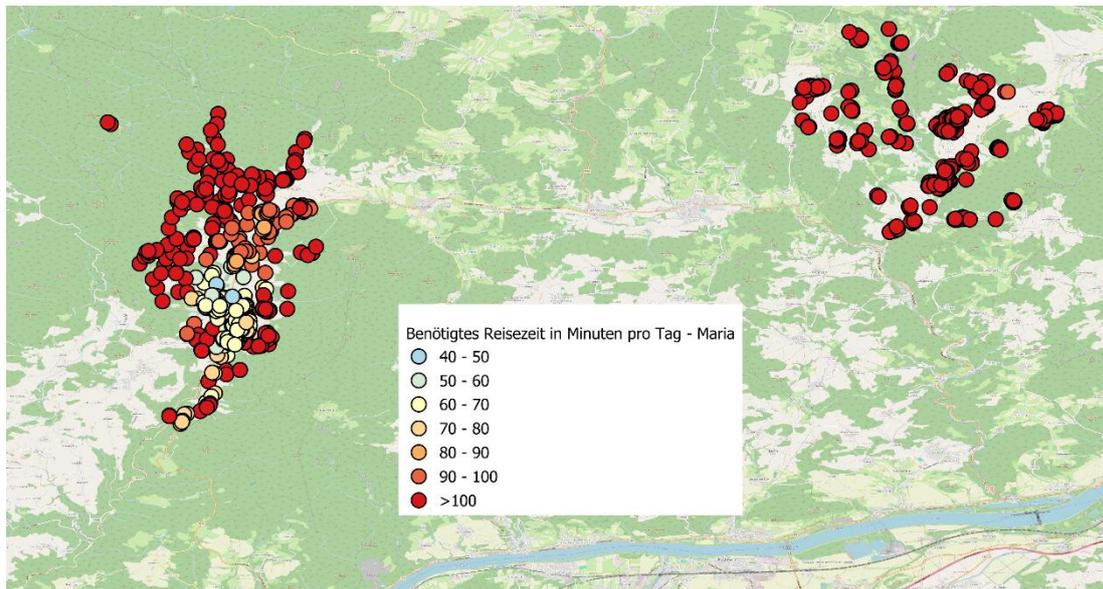
Dadurch, dass Maria ihre relativ große Anzahl an Wegen ohne Pkw zurücklegt, sind einerseits die Kosten und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss ihrer Mobilität gering, andererseits – wie aus Abbildung 9 hervorgeht – ihre durchschnittlichen Reisezeiten außerhalb der Ballungsräume an vielen Orten sehr hoch. Diese können sogar über 100 Minuten pro Tag betragen. Es ist also schwierig für Maria zeitlich ohne zusätzliche Mobilitätsangebote ihre Aktivitäten durchzuführen.

Abbildung 9: Durchschnittliche tägliche Reisezeiten für Maria in Minuten pro Tag



In Abbildung 10 kann man die durchschnittlichen Reisezeiten der Persona Maria nach Wohnadressen im Bereich von Yspertal und Raxendorf sehen. Man erkennt, dass in der Gemeinde Yspertal zumindest in zentrumsnahen Bereichen durchaus gute Erreichbarkeiten vorliegen, und dass die Mobilitätsbedürfnisse von Maria in durchschnittlich 60-70 Minuten erfüllbar sind. In den Randbereichen und im zerstreuten Siedlungsraum von Raxendorf, in denen die ÖV-Anbindung schlecht ist und es zudem wenige Angebote für die Aktivitäten gibt, liegt die durchschnittliche, tägliche Reisezeit wieder bei über 100 Minuten.

Abbildung 10: Durchschnittliche tägliche Reisezeiten, Maria in Minuten in den Regionen Yspertal und Raxendorf

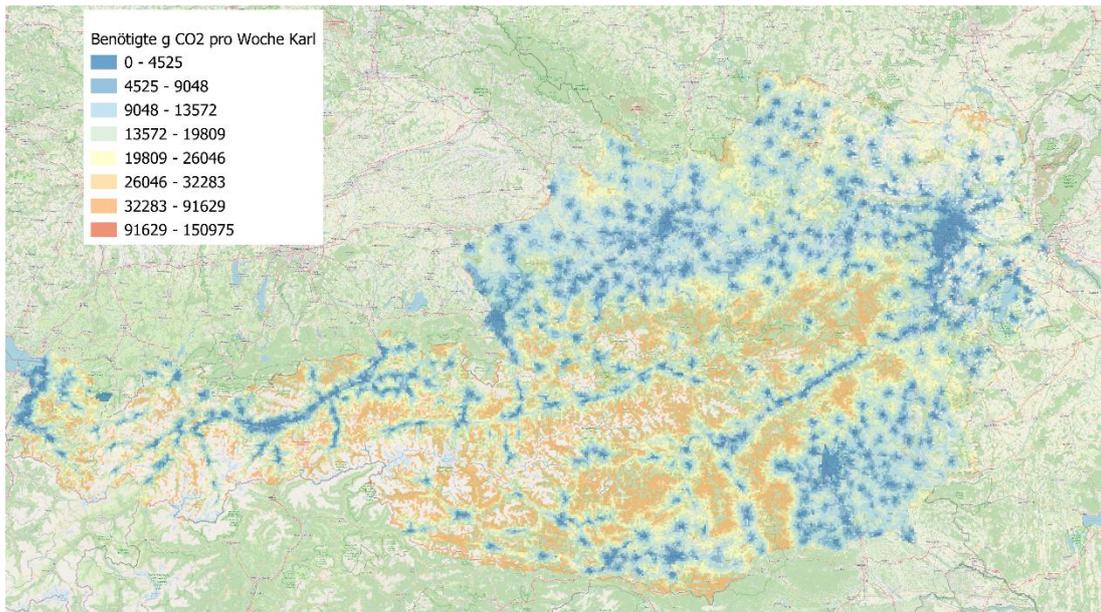


► Steckbrief: **Karl, 83 Jahre und Hilde, 81 Jahre**

- **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr- Pkw, Traktor (früher); Zuzußgehen
- **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zenten
- **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
  - **Leistung von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung
  - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse ?
  - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Bäcker, Konditor, Fleischer, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Ärzte, Krankenhaus und Apotheken, Kaffeehaus, Wirt, Bürgerhaus od. Dorfgemeinschaftshaus/Musikverein zum sozialen Austausch, ...

Durch die Demenzerkrankung von Hilde und die damit verbundenen Betreuungsaufgaben haben Karl und Hilde nur wenige Wege. Neben den Arztterminen von Hilde hat Karl nur noch Wege zum Einkaufen und zu einer Erledigung in der Woche. Dadurch, dass auch Karl nur noch eingeschränkt zu Fuß unterwegs ist, werden gerade im ländlichen Raum die wenigen Wege alle mit dem Auto erledigt. Wegen der wenigen Wege fallen aber nur eingeschränkt Kosten an und die Wege können mit dem Auto auch in angemessener Zeit zurückgelegt werden. Während Zeit und Kosten gering sind, ist in Regionen mit schlechten Erreichbarkeiten der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Karl relativ groß, da er für alle Wege auf das Auto angewiesen ist (siehe Abbildung 10).

Abbildung 11: Durchschnittlich benötigtes CO<sub>2</sub> in g pro Woche für Karl



## 4.2.2 Mobilität von Alleinerziehenden



- ▶ Steckbrief: **Silvia, 39 Jahre und Tochter Lena, 10 Jahre**
  - **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw; Zuzußgehen; Fahrradfahren; öffentlicher Verkehr- Bus
  - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum, zentral
  - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
    - **Leistung von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; Alleinverdienerin
    - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
    - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Tochter), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Gemeinschaftszentrum, Kultur- od. Bürgerhaus evtl. auch Sozialeinrichtung zum Austausch mit anderen Müttern, Spielplätze und evtl. Jugendzentrum für Tochter), ...

Die alleinerziehende Mutter Silvia hat in einer normalen Woche neben Arbeitswegen nur noch Wege zum Einkaufen und zu einer Erledigung. Ihre Tochter Lena hat neben den Schulwegen, noch drei Freizeitwege zurückzulegen. Diese Wege legt sie so weit wie möglich selbstständig zurück. Da Silvia alle Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, hat Sie derzeit keine großen Einschränkungen, was das Zeitbudget für Ihre Mobilität angeht. Auch die Fahrtkosten halten sich – abgesehen von Fahrten in sehr abgelegenen Gebieten – in Grenzen, da relativ wenige Wege zurückgelegt werden. Allerdings ist Silvia in vielen Regionen auf das Auto angewiesen, was ihren CO<sub>2</sub>-Verbrauch gerade in ländlichen Regionen in die Höhe treibt. In Regionen, in denen die Schulwege von Lena nicht im öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, kommen zusätzlich noch Bring- und Holwege zu den Wegen von Silvia, was den CO<sub>2</sub>-Verbrauch weiter negativ beeinflusst (siehe Abbildung 12).

Abbildung 12: Durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Verbrauch in g pro Woche für Silvia

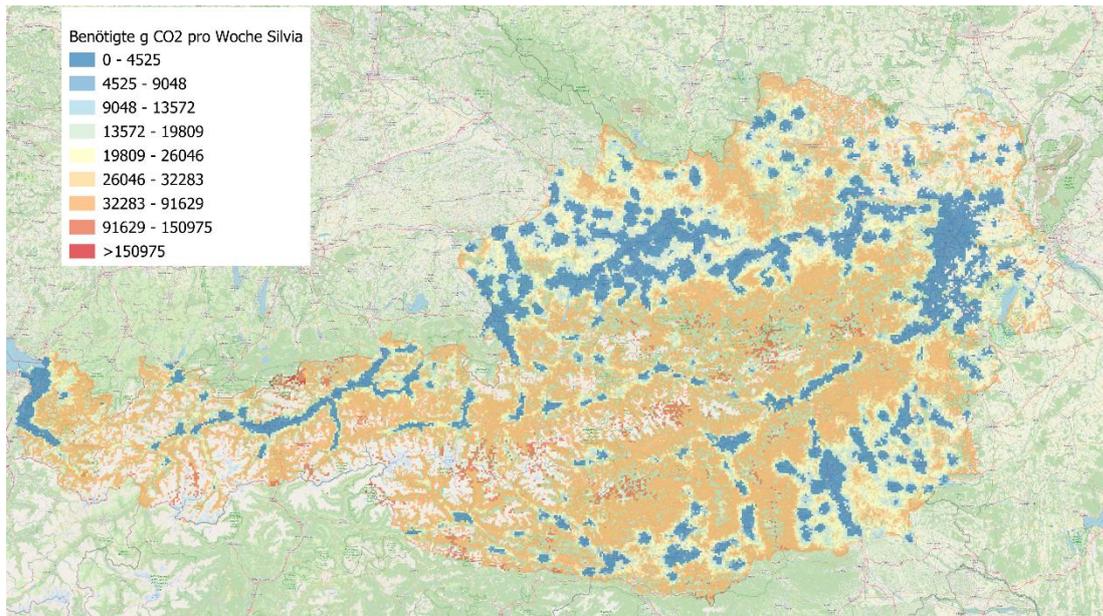
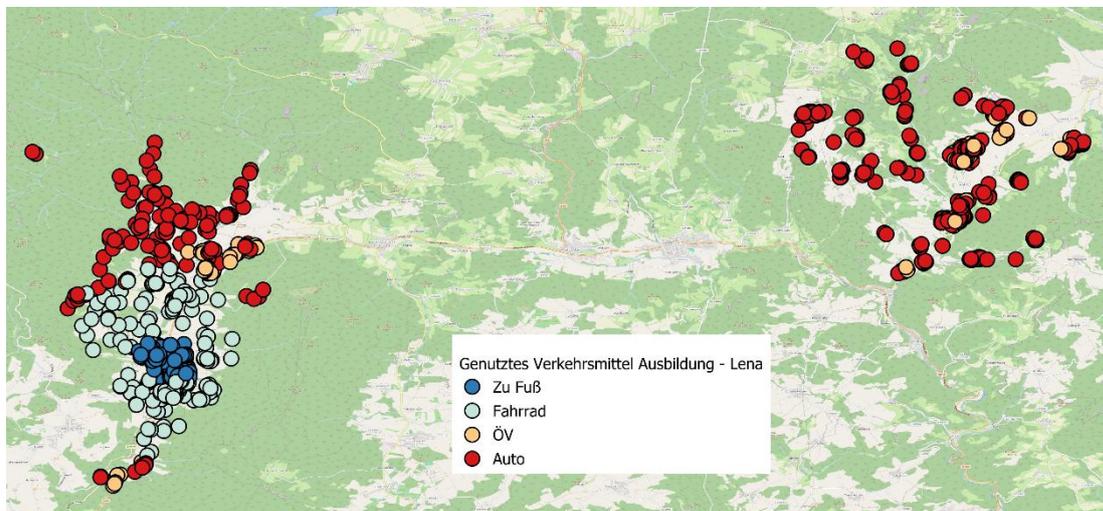


Abbildung 13: Mögliche Verkehrsmittelnutzung für den Schulweg von Lena in Yspertal und Raxendorf



In ländlichen Regionen, gerade dort wo die Zersiedelung hoch ist, ist der öffentliche Verkehr auf Schüler:innen ausgerichtet. Allerdings sind gerade in Regionen mit hoher Zersiedelung die Schulbuslinien nicht mehr für die Mehrzahl der Kinder und Jugendlichen einfach erreichbar. Oft werden diese Wege dann entweder von den Eltern mit dem Auto oder den Jugendlichen mit dem Mofa zurückgelegt, was den CO<sub>2</sub>-Verbrauch der Familien stark erhöht. Allerdings besteht die Möglichkeit, für Volksschüler:innen mit unzumutbar weiten Wegen zur ÖV-Haltestelle, einen Linienverkehr zur Schule bzw. der nächsten ÖV-Haltestelle zu beantragen<sup>32</sup>. In der Praxis erfordert dies ein lokales

<sup>32</sup> BM für soziale Sicherheit und Generationen (2003): Wiederverlautbarung der Durchführungsrichtlinien betreffend Schüler:innenfreifahrten im Gelegenheitsverkehr bzw. Kostenersatz an Gemeinden oder Schulhalter für Schüler:innenbeförderungen gem. §30f Abs.3 des FLAF 1967. 14.4.2023, abrufbar unter: <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/befoerderungsgewerbe-personenkraftwagen/durchfuehrungsrichtlinien-schuelerbefoerderung-bmsg.pdf> (abgerufen am 18.3.2025)

Transportunternehmen, welches diese Transporte durchführt und eine entsprechende Finanzierung beantragen kann.

Abbildung 13 zeigt, dass Lena in Yspertal die Schulwege von vielen Adressen in der näheren Umgebung des Ortes zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen könnte. Für die Nutzung des Fahrrades sind jedoch entsprechend sichere – bei Schüler:innen baulich getrennte – Radwege wichtig, die es jedoch in vielen Gemeinden aufgrund der geringen Breiten der Straßenquerschnitte nicht gibt.

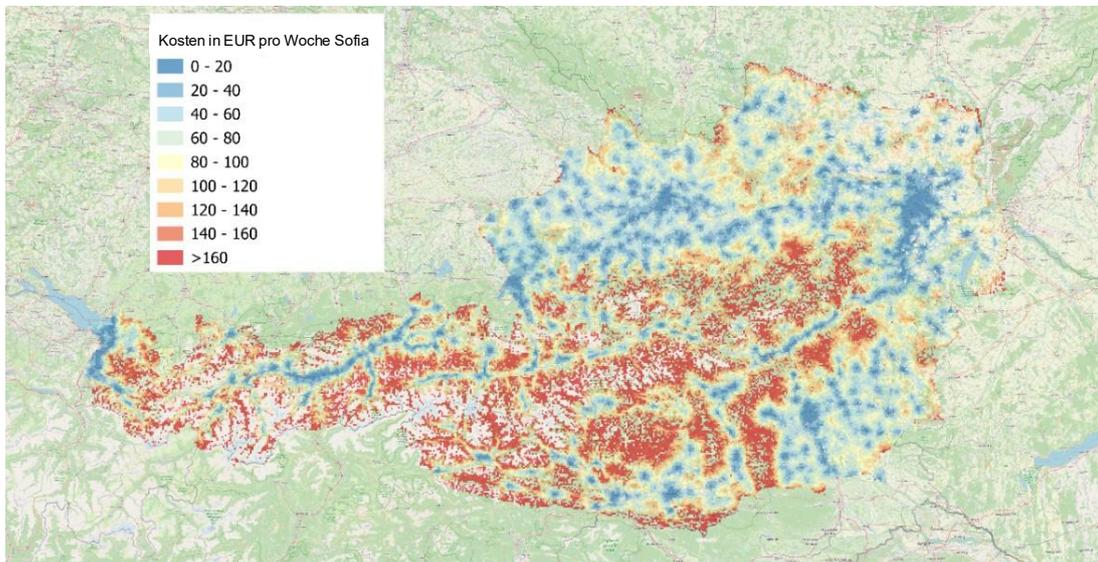
### 4.2.3 Mobilität von Familien mit mehr als drei Kindern



- ▶ Steckbrief: **Klemens, 47 Jahre und Partnerin Sofia, 43 Jahre mit Kindern Matthias (14), Sarah (10) und Thea (8)**
  - **Verfügbare Transportmodi:** motorisierter Individualverkehr – Pkw („Eltern-Taxi“); Zuzußgehen; Fahrradfahren; Zugfahren
  - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
  - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
    - **Leistung von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Doppelverdiener mit 3 Kindern
    - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
    - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bankfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte (für Kinder), Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Musikschule, Reiterhof, Spielplätze für Kinder), ...

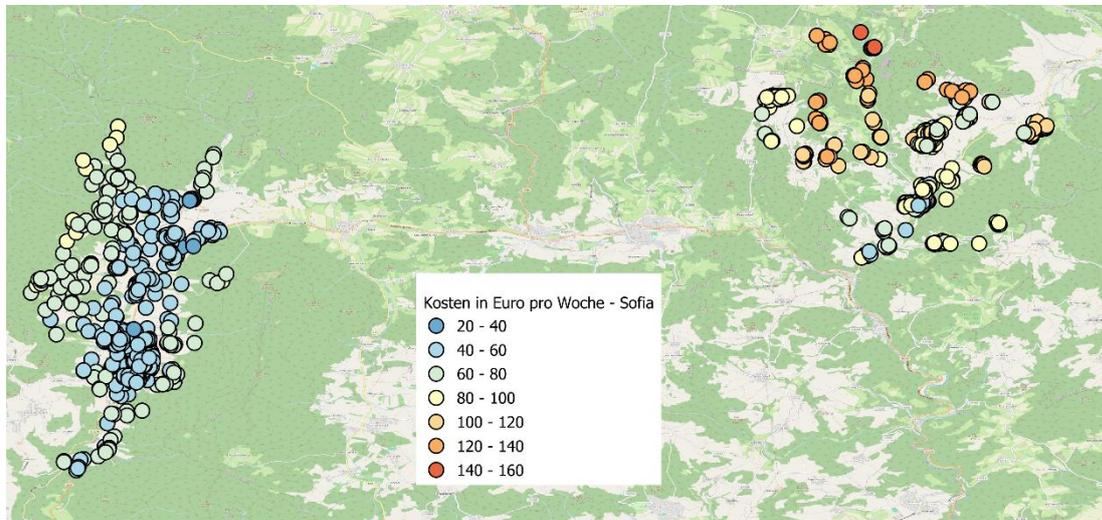
In der Familie fallen viele Wege an, da beide Elternteile arbeiten und alle Kinder in die Schule gehen und auf dem Weg in die Schule von der Mutter begleitet werden. Daneben fallen auch viele Freizeitwege, Einkäufe und Erledigungen an. Gerade die Mutter erledigt neben ihren Arbeitswegen die Bring- und Holwege in die Schule. Daher hat sie höhere Kosten und Zeitaufwände als Klemens. In Abbildung 14 sieht man, dass gerade in schlecht angebundenen Gegenden abseits der Ballungsräume hohe Mobilitätskosten für Silvia anfallen. Zusätzlich fallen in der Familie noch die Kosten für die Wege von Klemens an, die die Situation verschärfen, insbesondere wenn zwei Autos im Haushalt vorhanden sind.

Abbildung 14: Kosten in Euro pro Woche für Sofia



Für die Regionen Yspertal und Raxendorf sieht man, dass die Kosten in Yspertal relativ gering sind, da dort viele Wege kurz sind und die Wege zumeist in der Region Yspertal selbst durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu, sind die Kosten in Raxendorf um einiges höher. Dies liegt daran, dass dort weniger Angebote zu finden sind und daher die notwendigen Wege länger werden (siehe Abbildung 15).

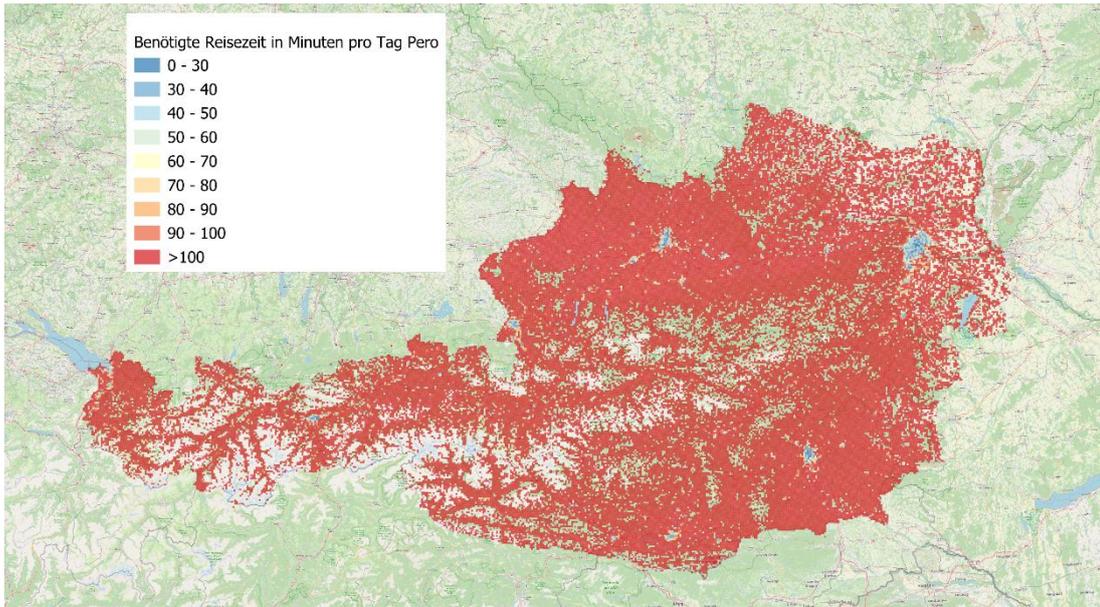
Abbildung 15: Kosten in Euro pro Woche für Sofia für die Regionen Yspertal und Raxendorf



- ▶ Steckbrief: Hania, 26 Jahre und Partner Pero, 30 Jahre mit Kindern Melina (6), Oskar (4), Marian (18M) und Damian (18M)
  - **Verfügbare Transportmodi:** öffentlicher Verkehr - Bus, Zug; Zufußgehen; Tretrollerfahren
  - **Raumtyp des Wohnortes:** Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
  - **Dimensionen von Mobilitätsarmut:**
    - **Leistungsfähigkeit von Mobilität:** armutsgefährdeter Haushalt laut EU-SILC Erhebung; armutsgefährdete Alleinverdiener mit vier Kindern
    - **Eingeschränkter Zugang zu Verkehrsmitteln:** ÖV-Güteklasse F
    - **Defizite in der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs:** Einkaufsmöglichkeiten (Einkaufszentrum, Supermarkt, Gemischtwarenladen), Bank- und Postfiliale, Drogerie, Arbeitsplätze, Ausbildungsstandort/Schulstandorte und Kindergarten, (Kinder-)Ärzte und Apotheken, Freizeiteinrichtung (z.B. Jugendzentrum, Sporteinrichtungen, Spielplätze für Kinder), ...

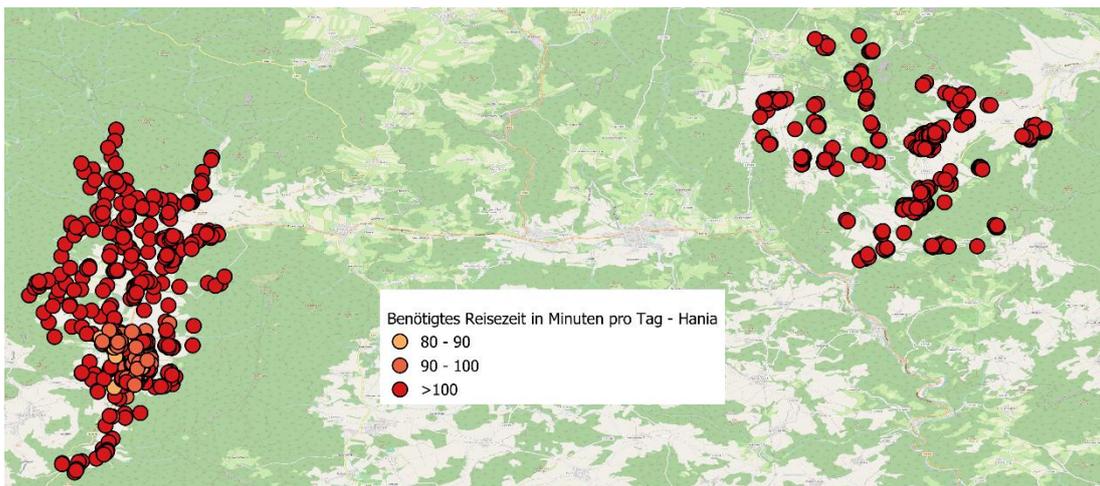
Die Familie hat kein Auto verfügbar, was gerade für Pero, der pro Woche fünf Arbeitswege hat, im ländlichen Raum problematisch ist. In Abbildung 16 sieht man, dass abseits der Großstädte der Zeitaufwand für die Persona Pero für die Mobilität sehr groß ist, da sowohl Auto wie auch Fahrrad keine Option sind. Obwohl bei Hania keine Arbeitswege anfallen, hat sie viele Wege mit den Kindern. Auch hier dauern die Wege außerhalb der Großstädte, die über eine gute ÖV-Anbindung verfügen, sehr lange und sind kaum durchzuführen.

Abbildung 16: Zeitaufwand für Mobilität in Minuten pro Tag für Pero



Im ländlichen Raum führt die Pkw Abhängigkeit – gerade bei fehlender Möglichkeit das Rad alternativ zu nutzen – zu sehr hohen Reisezeiten. In Yspertal gibt es kleine Regionen, in denen die Wege in unter 100 Minuten täglich durchgeführt werden können, aber außerhalb dieser kleinen Gebiete und in der ganzen Region Raxendorf liegen die täglichen Reisezeiten über 100 Minuten, was auf Dauer nicht tragbar ist (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Durchschnittliche Reisezeiten für Hania in der Region Yspertal und Raxendorf



## 5. Räumliche Verschneidung der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite von armutsgefährdeten Bevölkerungsgruppen mit den regionalen Versorgungsangeboten

Die Ergebnisse aus dem MyFairShare Modell wurden mit den Bevölkerungsrasterdaten der Frauen ab 65 Jahren, der Ein-Eltern-Familien und der Familien mit mindestens drei Kindern verschnitten. Aussagen über die Armutsgefährdung der Gruppen wurde durch die Einbeziehung von Schwellenwerten für Armutsgefährdung vereinfacht.

### 5.1 Mobilitätsarmutsschwelle Tageswegedauer für Frauen ab 65 Jahren ohne Pkw

Für Frauen ab 65 Jahren ohne Pkw ergaben die Auswertung des MyFairShare Modells, dass – bei minimalen Mobilitätsbudgets für Alltagswege, d.h. bei Nutzung der nächsten Einkaufs-, Freizeit- und Versorgungsziele – in erster Linie die hohe Tageswegedauer beschränkend ist. Dies resultiert aus der langsameren Gehgeschwindigkeit wie auch den geringen Transportkosten, die aus Fuß-, Rad- und ÖV-Wegen resultieren. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass insbesondere lange Reisezeiten – auch wenn sie sitzend im öffentlichen Verkehr verbracht werden – anstrengend sind.

Die durchschnittliche Tageswegedauer in Niederösterreich beträgt für mobile Menschen 90 Min.<sup>33</sup> In der weiteren Betrachtung, wurde untersucht, wie viele Frauen ab 65 Jahren diese Tageswegedauer überschreiten, wenn sie keinen Pkw zur Verfügung haben.

### 5.2 Mobilitätsarmutsschwelle Reisekosten für Ein-Eltern-Familien und Familien mit mindestens drei Kindern

Alleinerziehende und Personen mit Betreuungspflichten in Familien mit mehreren Kindern legen aufgrund ihrer erhöhten Bring- und Holwege überdurchschnittlich viele Wege zurück. Während bei Alleinerziehenden die Bring- und Holwege meist auf einer Person lasten, fallen bei mehreren Kindern mehr Wege an, womit insgesamt die zurückgelegten Distanzen steigen. Für viele Familien am Land sind die Alltagswege nicht ohne Pkw absolvierbar. Daher wurden die Reisekosten als beschränkende Größe für diese Schlüsselpersonengruppen gewählt.

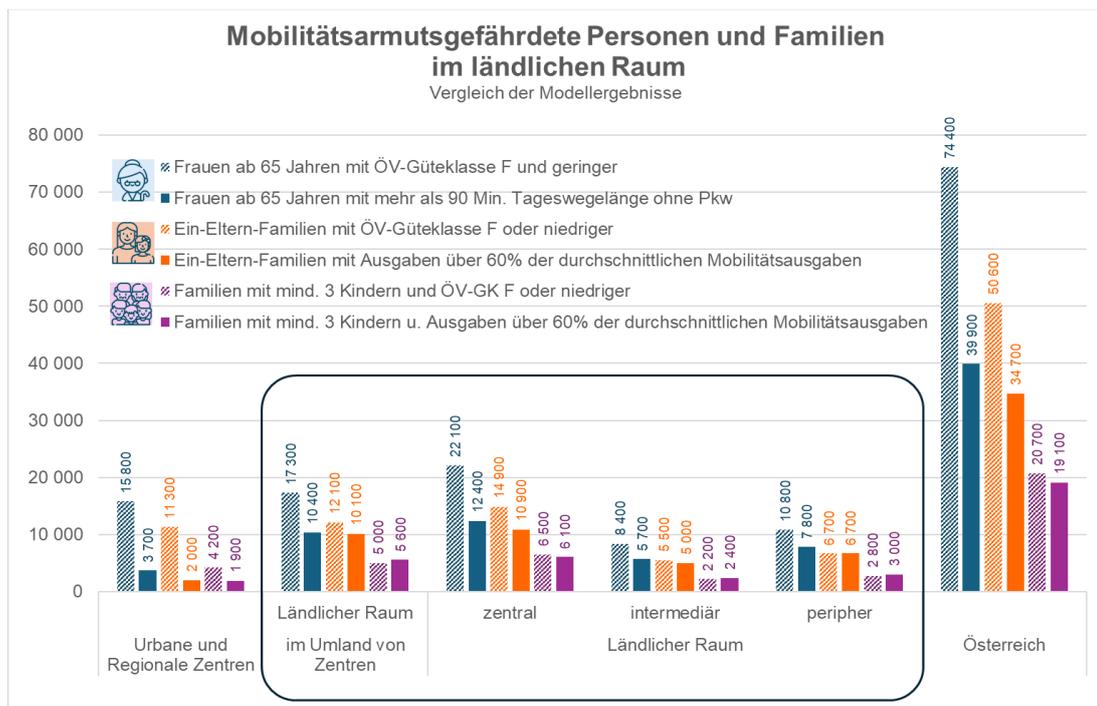
Die durchschnittlichen Monatsausgaben von Haushalten für Verkehr, konkret für Kfz-Abschreibung, -Instandhaltung, Treibstoffe und ÖV-Kosten, belaufen sich auf 453 EUR/Monat (Statistik Austria, Konsumerhebung 2019). Die Schwelle für die weitere Betrachtung wurde, in Anlehnung an den Armutsbegriff, bei 60% dieser Kosten oder 272 EUR/Monat festgelegt. Zufällig betragen die durchschnittlichen Monatsausgaben von Haushalten für Verkehr (s.o.) exkl. Kfz-Abschreibung ebenfalls 272 EUR/Monat.

<sup>33</sup> NÖ Landesregierung (2020): Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018

Abbildung 6 zeigt die Ergebnisse für alle drei Personengruppen im Vergleich. Dabei sind die Frauen ab 65 Jahren in blau, die Ein-Eltern-Familien in orange und die Familien mit mindestens drei Kindern in violett dargestellt. Die schraffierten Werte beziehen sich jeweils auf die Auswertungen der ÖV-Erreichbarkeitsdefizite (siehe Kapitel 3), die nicht schraffierten Werte sind die Ergebnisse aus dem AIT-Modell.

Insgesamt sind in Österreich 39.900 bis 74.400 Frauen ab 65 Jahren mobilitätsarmutsgefährdet, 34.700 bis 50.600 Ein-Eltern-Familien und 19.100 bis 20.700 Mehrkindfamilien. Die jeweils niedrigeren Werte aus dem AIT-Modell ergeben sich aus der dort berücksichtigten Fahrradnutzung. Dabei wurde die Fahrradtauglichkeit der Wege jedoch nur aufgrund der Fahrzeit berücksichtigt, Parameter wie Sicherheit der Fahrradinfrastruktur oder körperliche Fitness flossen in dieses Modell nicht mit ein.

Abbildung 18: Mobilitätsarmutsgefährdete Personen und Familien im ländlichen Raum



Quelle: ÖIR und AIT auf Basis des MyFairShare-Modells, Statistik Austria, ÖV-Güteklassen (ÖROK/BMK)

## 6. Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung, Bewusstseinsbildung

Es wurden Interviews mit den folgenden Personen geführt: Evelyn Dawid – Armutskonferenz (30.10.24), Lina Mosshammer – Punkt vor Strich GmbH (04.11.24), Sabine Göls – JUNO Beratung für Alleinerziehende (06.11.24), Michaela Miklautz – Amt der Kärntner Landesregierung – Abteilung 5 Gesundheit und Pflege (05.12.24). Die Hauptaussagen werden im folgenden Abschnitt kurz zusammengefasst.

### 6.1 Interviewergebnisse

#### 6.1.1 Eigener Wirkungsbereich

Informationsangebote für (mobilitäts)armutsgefährdete Personen können von öffentlichen Institutionen unterschiedlich gut verbreitet werden. Insbesondere Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende sind schwer zu erreichen und können häufig nur über Interessensvertretungen und Netzwerke kontaktiert werden. Die Armutskonferenz und ihre Netzwerke sind ein guter Multiplikator, da die Zielgruppen über diese leicht erreicht werden können. Andere Einrichtungen, dessen Kanäle weniger erfolgreich sind, versuchen diese Gruppen über die Gemeinden und Magistrate zu adressieren. Demgegenüber haben Unternehmen, die gezielt im Mobilitätsbereich tätig sind, Personen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind, häufig nicht im direkten Fokus und müssen erst auf sie aufmerksam und sensibilisiert werden.

Basierend auf den Einschätzungen der Interviewpartner:innen, sind Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende besonders stark von Mobilitätsarmut betroffen. Dies ist vor allem dem höheren Mobilitätsbedürfnis zur Abwicklung ihrer Arbeitswege und der Versorgungswege der Kinder geschuldet. Auch Menschen im Pensionsalter sind von Mobilitätsarmut betroffen, aber nach Erfahrungswerten weniger stark, da diese weniger Wege zurücklegen „müssen“.

Dennoch kommt dem Wohnort eine höhere Bedeutung in diesem Kontext als der eigentlichen Zielgruppe zu. Menschen – unabhängig ihrer Zielgruppenzugehörigkeit – haben es in ländlichen Räumen einfach schwerer ihre Mobilitätsbedürfnisse zu stillen. Bei älteren Personen kommt oft erschwerend hinzu, dass diese teilweise über keinen Führerschein verfügen oder aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können.

Im Wohnungskontext war deutlich, wie wichtig eine gute Infrastruktur ist. Wohnungen mit guter verkehrlicher Anbindung spiegeln sich jedoch in hohen Wohnkosten wider.

#### 6.1.2 Informationsverhalten

Da es sich um eine sehr heterogene Gruppe handelt, ist die Erreichbarkeit mittels unterschiedlicher Informationskanäle schwer abzuschätzen. Zu den wichtigsten Informationsquellen im ländlichen Raum gehören die Lokalzeitung und die Beratungsstellen für die jeweiligen Gruppen (Sozialämter,

Bezirkshauptmannschaft, AMS). Um eine erhöhte Erreichbarkeit zu gewährleisten, ist es ratsam mehrere Kanäle gleichzeitig zu bespielen.

Zudem sind Aushänge/Ansprachen an gezielten Orten wie in Arztpraxen, Schulen, o.ä. wichtig. Postwürfe funktionieren bei Alleinerziehenden gut, da sich diese dadurch persönlich angesprochen fühlen. Ebenfalls bei der Verbreitung von Informationen vielversprechend, sind „allgemein zugängliche Medien“ wie die Lokalzeitung. Wesentliche Multiplikator:innen stellen vor allem Freunde und Bekannte dar. Auch Soziale Medien können eine zusätzliche Hilfe darstellen. Informationen über diese Kanäle sind aber nicht für alle im gleichen Maße zugänglich bzw. wirkt ihre „Flut“ und Geschwindigkeit rasch überfordernd. Interessensvertretungen können ebenfalls als Schnittstelle bei der Verbreitung von Informationen dienen.

Bei der Aufbereitung und Präsentation der Informationen können unterschiedliche Stile – jedoch mit einem durchgängig roten Faden – gewählt werden. Bei Themen der Armutskonferenz kommt beispielsweise der Comic-hafte Stil bei unterschiedlichen Zielgruppen gut an. Darüber hinaus ist auf eine klare und einfache Botschaft mit wenig Text zu achten. Alleinerziehende können gut über provokante Aussagen erreicht werden. Auf die Verwendung von Fachbegriffen sollte generell verzichtet werden und die Botschaft sollte sich an den Bedürfnissen/Problemen der jeweiligen Zielgruppe ausrichten. Wichtig ist, dass für diese der individuelle Nutzen klar erkennbar ist.

Die Informationen werden von betroffenen Personen selten vorab eingeholt, sondern vorrangig bei Bedarf (Planung eines Weges) und direkt am Weg. Bei neuen Mobilitätsangeboten ist es daher wichtig diese rechtzeitig bzw. vor Ort zu bewerben (z.B. Bushaltestelle). Bei Ausfällen sollten Informationen über Alternativen rasch bereit gestellt werden. Generell sind Personen leichter zu erreichen, wenn sie am Land keinen Pkw nutzen. Mehrfaches Sehen der Angebote/Informationen kann dabei helfen diese dafür zu sensibilisieren.

Eine Kombination von „im Vorhinein“ und „im Nachhinein“ kann sinnvoll sein, wenn an den Zielorten entsprechende Informationen aufliegen bzw. bereitgestellt werden (z.B. Arztpraxis, Caritas, AMS). Am Weg selbst, sind insbesondere Familien mit mehreren Kindern – da ihr Fokus wo anders liegt – schwer zu erreichen. Ältere Personen hingegen, können – durch entsprechende Informationsbereitstellung – auch am Weg selbst gut erreicht werden.

Argumente für die Nutzung bestimmter Modi sind für alle Gruppen in erster Linie die Ungebundenheit/Flexibilität, die Effizienz sowie die Kosten. Bei Alleinerziehenden dominiert zudem die soziale Verantwortung gegenüber ihren Kindern (und nicht jener gegenüber der Gesellschaft). Wenn Kinder (von Familien generell) durch andere eine Mitfahrmöglichkeit erhalten, spielt Vertrauen eine wesentliche Rolle. Gesundheit ist für alle Gruppen relevant. Das Thema der Nachhaltigkeit scheint eher für ältere Menschen, die aufgrund der Pension mehr gedankliche Zeitressourcen dafür aufwenden können, relevant. Bei dieser Gruppe werden viele Wege auch mit sozialen Kontakten verbunden.

Bedeutende Multiplikator:innen am Land sind verschiedene Einrichtungen inklusive der Pfarre, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen.

### 6.1.3 Entscheidungsfindung

Für die Entscheidungsfindung sind verschiedene Parameter ausschlaggebend. Alleinerziehende sind durch die Mehrfachbelastung und den Zeitdruck häufig in Routinen gefangen. Ältere Menschen haben häufig einen stabilen Tages- oder Wochenrhythmus.

Generell spielen bei armutsgefährdeten Personen die folgenden Faktoren eine Rolle: Kosten, Unabhängigkeit von Wetter/Witterung, Flexibilität, Sicherheit, Gesundheitsaspekte, Zeitaufwand, Sauberkeit, Verlässlichkeit, Barrierefreiheit. Gerade Menschen in Armut haben häufig gesundheitliche Probleme und Beeinträchtigungen, die bei der Angebotsplanung und -kommunikation mitbedacht werden müssen.

Witterungsbedingte Einschränkungen (Eis, Schnee, Regen) sollten bei älteren Personen nicht vernachlässigt werden. Tägliche Gehwege werden oft der Gesundheit zuliebe unternommen. Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende sind sehr auf die Sicherheit der Kinder bedacht. Gefährliche Stellen am Weg können davon abhalten das Kind zu Fuß gehen bzw. mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Außerdem sind die Wegeketten komplizierter und die Ausfallsicherheit ein großes Thema.

Veränderungen im Wegeverhalten können bei berufstätigen Personen (Familien mit mehreren Kindern, Alleinerziehende) vor allem auf Arbeitswegen und den Wegen mit Kindern erzielt werden, sofern diese sicher ausgestaltet sind. Von Arztgängen sind alle Gruppen betroffen, jedoch ältere Menschen etwas stärker. Freizeit und Reisen können bei armutsgefährdeten Personen ausgeklammert werden, da dafür das Geld fehlt. Bei den Themen Freizeit und Naherholung besteht weniger Zeitdruck und man ist flexibler.

Die Einstellung gegenüber verschiedenen Mobilitätsformen ist sehr unterschiedlich und hängt von dem bestehenden Angebot und den bisherigen Erfahrungen ab. Neue Angebote (z.B. auch bessere Taktungen) werden häufig nicht wahrgenommen.

Sharing-Angebote könnten interessant sein, da sie Individualität adressieren und eigenständige Mobilität ermöglichen. Laut Studien nutzen Familien und Alleinerziehende diese Angebote derzeit jedoch selten. Um den dafür notwendigen Organisationsaufwand zu kompensieren, müsste dessen Nutzung sehr unkompliziert gestaltet sein. Zudem ist eine (im ausreichenden Umfang) Bereitstellung von Babyschalen und Kindersitzen ein Faktor, welcher bei der Attraktivierung für Familien nicht zu vernachlässigen ist. Wichtig sind außerdem die Standorte der Leihautos, wobei davon ausgegangen werden kann, dass der Service eher genutzt wird, wenn man diese schnell und einfach erreicht. Topografie und Wetter spielen bei der ersten und letzten Meile eine Rolle. Ältere Menschen sind eher unterrepräsentiert, da sie häufig entweder über ein eigenes Auto verfügen oder ein Fahrzeug – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – nicht mehr fahren können/wollen.

Auch die Potentiale von Mitfahrgelegenheiten sind schwer abzuschätzen. Voraussetzung – in erster Linie für den Transport von Kindern – ist Vertrauen und eine nutzer:innenfreundliche Organisation. Insbesondere für Alleinerziehende sind zudem die Ersparnisse bei Kosten und die Flexibilität wichtige Kriterien. Bei älteren Kindern und bei Tür-zu-Tür-Verbindungen könnten Eltern-Wege eingespart werden (erste/letzte Meile). Bei jüngeren Kindern ist die rechtliche Situation bei der Mitnahme durch Dritte problematischer, da sichergestellt werden muss, dass diese angeschnallt sind (ggf. Begleitperson erforderlich). Förderlich in der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten sind die

gegenseitige Bekanntschaft von Fahrer:in und Mitfahrer:innen und ein gewisses Maß an wechselseitiger zeitlicher Flexibilität.

Bei älteren Menschen sind „low tech“-Varianten, wie „Mitfahrbankerl“, vielversprechender. Sie brauchen die Sicherheit, dass sie auch tatsächlich mitgenommen werden. Dies ist beim informellen Mitfahren innerhalb der Familie leichter zu gewährleisten. Der Abholpunkt ist zudem entscheidend, da (ältere) Personen meist nur bereit sind einen 300 bis 500 Meter Radius zurückzulegen.

#### 6.1.4 Barrieren

Als größtes Hindernis wird die mangelnde Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten (inkl. Taktung) gesehen. Primär geht es außerdem darum möglichst nahtlose Übergänge zu ermöglichen, sodass Personen nicht „irgendwo stranden“. Personen mit fixen Arbeitszeiten sind zudem nicht flexibel. Der ÖV-Nutzung entgegen stehen unregelmäßige Arbeitszeiten und Spätschichten, von denen Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende besonders betroffen sind. Bei diesen Gruppen ist zudem der Zeitaufwand eine Barriere bei der Nutzung von Angeboten. Für Alleinerziehende sind unzureichende Informationen, mangelnder Zugang und Vertrauen in die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten weitere Einstiegshürden. Diese Aspekte können aber auch bei den anderen Zielgruppen das Entscheidungsverhalten negativ beeinflussen. Barrierefreie Angebote sind für alle Zielgruppen relevant und werden durch den Accessibility Act<sup>34</sup> und weiteren rechtlichen Vorgaben adressiert.

Darüber hinaus gelten für alle Zielgruppen die mangelnde Anbindung der Ziele an öffentliche Verkehrsmittel, ein unattraktiver Fahrplan, hohe Kosten, Unsicherheiten oder Unwohlsein bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel als weitere Haupthindernisse. Der Zeitdruck ist bei Personen mit Kindern am größten. Ältere Menschen sind häufig flexibler, können aber mit Unsicherheiten in Form von Ausfällen schlechter umgehen.

Lücken und Schwachstellen im Radwegenetz stören eher Familien mit mehreren Kindern und Alleinerziehende bei der Bewältigung von (Begleit-)Wegen. Von Lücken im Gehwegenetz sind alle Zielgruppen gleichermaßen betroffen.

Bei der Umsetzung neuer Mobilitätsangebote durch Gemeinden werden finanzielle Restriktionen und fehlende Motivation der Verantwortlichen als Barrieren empfunden. Es macht zudem einen Unterschied, ob in einer Gemeinde bereits ein Linien- oder Bedarfsangebot besteht (z.B. mit Ehrenamtlichen). Sind Services in der Umsetzung nicht erfolgreich, bedarf es „Treiber:innen“. Das Gelegenheitsverkehrsgesetz hat die Konfliktpotenziale mit Taxiunternehmen o.ä. eingegrenzt, die mitunter Gebietsschutz geltend gemacht haben, ohne alle Orte gleichermaßen zu bedienen. Da die Bereitstellung von Bedarfsverkehr nie kostendeckend ist, bedarf es langfristig zur Verfügung stehende Förderungen.

Um die Akzeptanz bei ärmeren Menschen zu erhöhen, ist darauf zu achten, dass durch die Nutzung von solchen Mobilitätsangeboten keine Ausgrenzung oder Stigmatisierung erfolgt. Öffentliche Verkehrssysteme, welche i.d.R. primär von Schulkindern genutzt werden, können bei Nutzung durch Erwachsene in der Gemeinschaft kritisch beäugt werden. Durch eine richtige Thematisierung und Attraktivierung für alle Personen, kann diesem Ausgrenzungsgefühl sozial entgegengewirkt werden.

<sup>34</sup> Europäischer Rechtsakt zur Barrierefreiheit, welcher ab 2025 in Kraft tritt.

### 6.1.5 Potenziale

Die Bedürfnisse der Zielgruppen spiegeln sich auch in der Gesamtbevölkerung wider, sodass keine speziellen Angebote für diese notwendig sind. Solange die Mobilitätsvariante gut funktioniert, wird sie auch genutzt. Bedarfsverkehre sind nicht nur in der Alltagsbewältigung mit Kindern eine Erleichterung, sondern bringen auch einen Mehrwert für ältere Personen.

Geschützte Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten sind insbesondere für ältere Personen wichtig (Schutz vor Hitze, Regen, etc.). Ebenso sind für diese Zielgruppe (beschattete) Sitzmöglichkeiten entlang des Fußweges bis zur Haltestelle aber auch auf Wegen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs wesentlich. Darüber hinaus sollten die Fuß- und Radwege von möglichen Gefahrenstellen befreit sein.

Hinsichtlich der Bewältigung der Alltagsfahrten, stellen Elektroautos eine mögliche Alternative dar. Trotz der Potenziale der E-Mobilität sind diese noch unterrepräsentiert.

Alle Gruppen würden von einer Verbesserung der lokalen Versorgungsinfrastruktur sowie der medizinischen Versorgung und finanziellen Unterstützungen (direkt und indirekt) profitieren. Für ältere Menschen könnten „Mobilitäts-Buddies“ eine wertvolle Option sein. Alleinerziehende könnten von Leih-Lastenrädern profitieren. Der Alltag könnte für Alleinerziehende und Familien mit mehreren Kindern durch Geh-/Rad-Gemeinschaften auf Schulwegen (Pedibus, Bicibus) erleichtert werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Wege gesichert, gut ausgeleuchtet und die zurückgelegten Distanzen nicht zu weit sind. Von öffentlich organisierten und überwachten regionalen Mitfahrplattformen könnten Familien und Alleinerziehende im Alltag profitieren.

Auch wenn eine örtliche Grundversorgung wesentlich ist, sollten die Menschen dennoch in der Lage sein, Wege auch in andere Gemeinden/Städte zurückzulegen. Eine Kontaktstelle für Mobilitätsanliegen seitens der Gemeinde kann den Informationsfluss erleichtern. Generell erhöht sich die Erfolgchance eines Angebots, wenn sich die unterschiedlichen Akteur:innen/Adressat:innen kennen und man „leichter ins Reden kommt“.

Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen zur Implementierung anhand einer Portfolio-Auflistung dargestellt.

## 6.2 Maßnahmen-Portfolio

### ▶▶ Maßnahmen – Bereich Information

- ▶ Einbindung von ÖV-Fahrplanauskünften und Routenplanern als Eingabemaske oder Direkt-Verlinkung zu Verkehrsunternehmen auf Webseiten von Multiplikator:innen
- ▶ Verbindung mit lokalen Attraktor:innen, um den Zugang zur breiteren Öffentlichkeit zu verbessern
- ▶ Briefing von Multiplikator:innen zu Mobilitätsangeboten in der Kleinregion
- ▶ Informationen zu bedarfsorientiertem Verkehr an Bus-Haltestellen (inkl. Kontaktinformationen von ergänzenden Angeboten)

- ▶ Kostentransparenz und Hervorhebung von Preisvorteilen aktiver Mobilität und des ÖV
- ▶ Infobroschüre für Wartezimmer (Arzt, Gemeinde, o.ä.) mit aktuellen Mobilitätsangeboten
- ▶ Gebrandete Fahrzeuge für bedarfsorientierten Verkehr (Info-Banner)
  
- ▶▶ **Maßnahmen – Bereich Straßenraumgestaltung**
  - ▶ Bereitstellung von Infrastruktur für Sharing-Optionen
  - ▶ Witterungsschutz bei Haltestellen (inkl. Treffpunkte von Bedarfsverkehren)
  - ▶ Langfristiger Schutz und Ausbau von Räumen der aktiven Mobilität
  - ▶ Betrachtung des Raums als Innovationsquelle (Multifunktionalität, Designelemente usw.)
  - ▶ Förderung einer effizienten Straßengestaltung für einen verbesserten Verkehrsfluss
  
- ▶▶ **Maßnahmen – Bereich Angebotsplanung**
  - ▶ Schaffung von Vertrauen zwischen den Parteien und starke Arbeitsbeziehungen mit klaren Verantwortlichkeiten
  - ▶ Ausfallsicherheit von Angeboten gewährleisten (Mobilitätsgarantie)
  - ▶ Erweiterung der Reichweite der Transportsysteme zur besseren Erreichbarkeit
  - ▶ Implementierung von Laboren zur Erprobung zielgruppenspezifischer Dienstleistungen
  - ▶ Aktivierung des öffentlichen Bewusstseins und einer Debatte in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrsnetzes durch geeignete Beteiligungsmöglichkeiten (z.B. offenes Forum)
  - ▶ Replikation dessen, was funktioniert – Nutzung von Best-Practices unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen

Festlegung von Richtlinien für Piloten, die in Partnerschaft mit dem Privatsektor durchgeführt werden (Outsourcing an Dritte)

## 7. Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“

### 7.1 Inhalte des Leitfadens im Überblick

Der Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“, stellt Gemeinden und Regionen unterschiedliche – bereits in anderen ländlichen Gemeinden erfolgreich erprobte und umgesetzte – Maßnahmen in den Bereichen „Bedarfsverkehr“, „Car-Sharing“, „Mitfahrgemeinschaften“ und „Aktiver Mobilität“ vor. Neben erfolgreichen Beispielen aus Österreich, werden auch Beispiele aus anderen EU-Ländern angeführt. Am Ende des Leitfadens befindet sich ein „Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“, mit dem interessierte Gemeinden, ihre „Fitness“ für neue Mobilitätsmaßnahmen testen können.

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

- ▶ Ältere Personen (65+, insbesondere Frauen) 
- ▶ Alleinerziehende (Ein-Eltern-Haushalte) 
- ▶ Familien/Mehrpersonenhaushalte (mind. 3 Kinder) 

Einleitend sind im Leitfaden Infoboxen mit wichtigen Informationen zu den Mobilitätsbedürfnissen der jeweiligen Zielgruppe enthalten.

Maßnahmen-Factsheets sollen den Gemeinden Möglichkeiten aufzeigen, wie diese Zielgruppen zur Bewältigung ihrer persönlichen Alltagswege unterstützt werden können. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, auch relevante Kontaktinformationen zu Best Practise-Umsetzer:innen und wichtigen Förderstellen anzuführen.

Abbildung 19 zeigt einen Überblick der im Leitfaden vorgestellten Mobilitätslösungen, sowie eine erste Einschätzung, welche Schlüsselpersonengruppen davon profitieren könnten. In der Praxis wird die Nutzbarkeit der Mobilitätslösungen immer von der Anpassung der Maßnahme an die örtlichen Rahmenbedingungen abhängig sein.

Abbildung 19: Lösungsansätze für die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

Ansätze	Umsetzungsarten	Zielgruppe
<b>Bedarfs- verkehre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle zu Haltestelle</li> <li>▪ Haltestelle zu Tür</li> <li>▪ Tür zu Tür</li> </ul>	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)	
<b>Car-Sharing</b>	Kommerzielles Carsharing (weniger für Alltagsmobilität)	
	Gemeinnützige (Gemeinde-)Vereine	
	Car Sharing von Privatpersonen (Teilen von Privatfahrzeugen)	
<b>Mitfahr- gemein- schaften</b>	Langstrecken (meist webbasiert)	
	Kurzstrecken (meist Pendlerfahrten)	
	Pendlerfahrt (Betriebliches Mobilitätsmanagement)	
<b>Aktive Mobilität</b>	Klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen	
	Fahrradverleih (konventionelle Räder, E-Bikes und E-Lastenräder)	
	Fahrradgemeinschaft	
	Gehgemeinschaften	
	Belohnungssystem/Punktesystem für aktive und umweltfreundliche Mobilität	
<b>Versorgung im ländlichen Raum</b>	Hybrider Supermarkt mit Selbstservice	
	Direktvertrieb Regionalerzeugnisse	
	Mobile Versorgung mit ausgewählten Waren	

## 7.2 Feedback aus Perspektive der Betroffenen

Im Folgenden werden die in den Fokusgruppen (siehe 2.4) genannten Diskussionspunkte im Zusammenhang mit den in den Fokusgruppen vorgestellten Mobilitätslösungen zusammengefasst.

### ► Interesse an Bedarfsverkehren hoch – hohe Skepsis hinsichtlich Freiwilligenarbeit

Bereits im Zuge des ersten Treffens mit den Bürgermeister:innen der Pilotregion zeigte sich das hohe Interesse an Bedarfsverkehren. Den meisten Bürgermeister:innen war zumindest ein Beispiel für Bedarfsverkehre geläufig. Allerdings schreckten alle die hohen Kosten dafür ab. Auch über die Bereitschaft der Bevölkerung weitere ehrenamtliche Tätigkeiten zu übernehmen, herrschte in vielen Gemeinden Ernüchterung und Skepsis. Dennoch spielte für viele Gemeinden das Thema Mobilität, aber auch Nachhaltige Entwicklung allgemein eine wesentliche Rolle.

### ► Finanzierung von Maßnahmen aus dem Gemeindehaushalt schwer umsetzbar

Obwohl Maßnahmen wie „Taxigutscheine“ und Bedarfsverkehre/Sammeltaxis als hilfreich für die Betroffenen angesehen wurden, haben die Gemeinden angesichts gleichbleibender Gemeindebudgets, aber inflationsbedingter Kostensteigerungen bei Personal und Energie keinen Spielraum für die Finanzierung weiterer Angebote. Dies betrifft insbesondere die Umsetzung von Bedarfsverkehren durch Verkehrsunternehmen (Taxiunternehmen). So wurde in der Kleinregion Ökoregion Südliches Waldviertel bereits ein Bedarfsverkehr konzipiert und ausgeschrieben, der aufgrund der hohen Kosten jedoch nicht umgesetzt werden konnte.

### ► Bedarfsverkehre mit Freiwilligensystem: Herausforderungen bei der Suche nach Freiwilligen

Eine Vielzahl an Funktionen in den Gemeinden funktioniert heute bereits über Leistungen von Freiwilligen, wie z.B. die Verteilung des „Essens auf Rädern“ zur Versorgung hilfsbedürftiger, alter und kranker Menschen. Auch die Freiwillige Feuerwehr baut auf das Engagement von ehrenamtlich tätigen Personen. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sehen sich als Bittsteller:innen und wägen ab, für welche Funktionen sie aktiv werben, um die bereits ehrenamtlich Tätigen nicht zu überfordern.

Unsicherheiten möglicher Fahrer:innen bestehen hinsichtlich der Haftung für Beifahrer:innen bei Unfällen. Grundsätzlich bevorzugen potenziell ehrenamtliche Fahrer:innen die Beförderung fremder Personen mit einem Gemeinde-Pkw als mit dem eigenen Privat-Pkw.

**Exkurs:** Auf Rückfrage bei Umsetzer:innen nach den Fokusgruppen wurde aus der Praxis berichtet, dass sich für freiwillige Fahrtendienste oft andere Personen melden, die sonst nicht ehrenamtlich tätig sind, weil es sich um flexiblere Dienste mit weniger Verantwortung bzw. breiterer Streuung der Verantwortung handelt. Für einen Bedarfsverkehr mit Freiwilligensystem wird jedenfalls jeweils ein/e „Kümmerer:in“ für die Instandhaltung des Pkws und ein/e Kümmer:in für die Koordination von mindestens 20 ehrenamtlichen Fahrer:innen benötigt.

### ► Starker familiärer Rückhalt und Nachbarschaftshilfe in den ländlichen Gemeinden

In allen Gesprächen in der Kleinregion Ökoregion Südliches Waldviertel wurde vielfach auf den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Region hingewiesen. Viele ältere Personen können für die Abwicklung von Einkaufsfahrten und Arztbesuchen auf die Hilfe der Familie oder von Nachbar:innen zählen („Junge fahren Alte“). Umgekehrt übernehmen Großeltern vielfach die Abholung von Schüler:innen aus der Schule oder die Betreuung am Nachmittag, um so die Eltern zu entlasten. Es lässt sich festhalten, dass das soziale Netzwerk die Mobilitätsarmut abfedert.

▶ **Zeit- und kosteneffiziente Fahrtenlogistik und Wegekett**

Insbesondere in den Gemeinden, wo für Einkaufs- und Erledigungsfahrten längere Wege in Kauf genommen werden müssen, werden Fahrten als Wegekett organisiert. D.h. bei Fahrten ins regionale Zentrum werden mehrere Zwecke (Einkauf, Erledigung, Arztbesuch, soziale Kontakte) verknüpft. Dies ist grundsätzlich sehr zeit-, kosten- und energieeffizient, erschwert aber oftmals auch die Mitnahme von anderen Personen in Form von Mitfahrgemeinschaften (siehe unten).

▶ **Bereitschaft zu Mitfahrgemeinschaften bei Gelegenheitsfahrten gering**

Bei der Organisation vieler Fahrten überwiegt zumeist der Komfortgedanke, wenn es sich nicht um familiäre Verbundenheit oder explizit bedürftige Nachbar:innen handelt. Umwege für Haus-zu-Haus-Abholung werden ungern in Kauf genommen. Bei Fahrten zu Veranstaltungen werden vorab oder danach oftmals zusätzliche Besuche/Einkäufe eingeplant, die die Mitnahme von anderen Personen erschweren und letztlich verhindern.

▶ **Gut funktionierendes betriebliches Mobilitätsmanagement**

Die wenigen, existierenden Mitfahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz funktionieren hingegen häufig sehr gut, sodass Haushalte auch in Streulagen auf einen Zweit-Pkw verzichten können. Diese Mitfahrgemeinschaften setzen jedoch entsprechendes Engagement und Unterstützung der Arbeitgeber:innen voraus. Diese müssen die Voraussetzungen schaffen, indem Arbeitskolleg:innen aus einer Region gleiche Schichtdienste oder im Falle von Handwerkern gleiche Arbeitsorte zugeteilt werden.

▶ **Gut funktionierende Fahrgemeinschaften für vereinsmäßig organisierte Freizeitaktivitäten in Gruppen**

Auch Fahrgemeinschaften zum Bringen/Holen von Kindern zu/von regelmäßig wiederkehrenden Freizeitaktivitäten (Fußballtraining, etc.) funktionieren meist sehr gut, insbesondere bei Gruppenaktivitäten und Mannschaftssportarten. Dies gilt weniger bis kaum für individuelle Freizeitaktivitäten (z.B. Instrumentalunterricht).

▶ **Regionale und lokale Grundversorgung mit Lebensmitteln des täglichen Bedarfs gut ausgebaut**

Innerhalb der Pilotregion wird die Grundversorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs als gut bewertet. Der Minimarkt in Laimbach bietet auch abseits der regulären Öffnungszeiten ein gutes Versorgungsangebot. Zudem gibt es in der Gemeinde Raxendorf einen Selbstbedienungshofladen der Milch und Milchprodukte, Brot, Mehl, Nudeln, Fleisch- und Wurstprodukte anbietet. In der Gemeinde Yspertal gibt es einen Supermarkt. Alle befinden sich in fußläufiger Entfernung von Bushaltestellen. Allerdings fand sich in den Fokusgruppen keine Person, die mit dem Bus Versorgungsfahrten innerhalb der Gemeinde unternahm. Entweder wurde die Strecke zu Fuß oder mit dem Pkw zurückgelegt.

▶ **ÖV wird als Schüler:innen-Verkehr wahrgenommen**

Der ÖV in den Gemeinden ist ausschließlich mit Bussen organisiert. Dieser Busverkehr wird ausschließlich als Verkehrsmittel der Schüler:innen wahrgenommen. Mit einer Ausnahme geben die Teilnehmer:innen beider Fokusgruppen an, zwar über Linienführung und den ungefähren Zeitplan Bescheid zu wissen, aber den Bus seit ihrer Schulzeit nicht mehr als Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen. Der Komfortgedanke (und wohl auch das Reisezeitverhältnis) steht bei Nutzung des Pkw im Vordergrund.

▶ **Pkw bleibt für Siedlungsgebiete in Streulagen das effizienteste Verkehrsmittel**

Es wurde diskutiert, inwieweit Bedarfsverkehre in Siedlungsgebieten mit starker Streulage aufgrund der großen Distanzen und geringen Bevölkerungsdichte (Nachfrage) für Gemeinden finanziell tragbar sind. Das bestehende „System“ aus familiärer und Nachbarschaftshilfe scheint zudem auch in Sinne des Klimaschutzes besser geeignet, da lange Zu- und Abfahrtswege von/zu einer zentralen Dienststelle entfallen. Aufgeworfen wurde die Idee, Fahrtendienste für ältere Personen als Zuverdienst-Jobs für z.B. junge Mütter zu organisieren, wenn deren Kinder in Schule oder Betreuungseinrichtungen sind. Diskutiert wurde vor diesem Hintergrund, ob nicht Jungfamilien oft eher unter finanziellen Engpässen litten als die ältere Bevölkerung (ohne Kreditkosten, etc.).

▶ **Probleme von E-Carsharing in Streulagen**

Diskutiert wurde, dass Car-Sharing in Siedlungen mit vielen Streulagen insofern ungünstig ist, als stationsbasierte Systeme einen zentralen Standplatz (z.B. Gemeindeamt) voraussetzen. Diese wäre aber nur einer beschränkten Anzahl von fußläufig bzw. radläufig erreichbaren Personen zugänglich. Andererseits würde ein stationsbasiertes System mit Standorten in allen Streusiedlungen wiederum teuer kommen. In der Praxis berichtet eine Fokusteilnehmerin sich bei Bedarf (Reparatur des eigenen Fahrzeuges) eher einen Pkw in der Nachbarschaft zu leihen, als den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

▶ **E-Pkws als klimafreundlichere Alternative**

Bleibt der Pkw das Verkehrsmittel der Wahl, ist der Umstieg auf E-Mobilität eine Möglichkeit, die Klimafolgen der Mobilität zu verringern. Hinzu kommt, dass diese in ländlichen Gebieten mit privaten PV-Anlagen verknüpft werden kann. Für Armutsgefährdete Personen bestehen derzeit jedoch noch hohe finanzielle Hürden im Ankauf (sowohl des Pkws, als auch der PV-Anlage).

Nicht diskutiert, aber recherchiert wurde eine Lösung auf Bundesebene aus Frankreich. Dort können geringverdienende Arbeitnehmer:innen (Referenzeinkommen 15.400 EUR/Jahr, 15 km Anreise zum Arbeitsplatz) günstige Sozial-Leasing Angebote für E-Pkws in Anspruch nehmen. Dies könnte zumindest Pkw-abhängige Ein-Eltern-Familien und Familien mit drei oder mehr Kindern finanziell entlasten. Die Finanzierung kann jedoch nicht von Seiten der Gemeinden erfolgen, sondern müsste als Bundesweite Initiative gestaltet sein.

## 8. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Pilotregion zeigte sich, dass das Interesse der Gemeinden an der Verbesserung der Mobilitätssituation durchaus groß ist.

Die finanziellen, logistischen und organisatorischen Möglichkeiten von Gemeinden, selbst innerhalb einer Kleinregion, sind jedoch sehr unterschiedlich und abhängig von der Entfernung zu höherrangigen Verkehrsmitteln, der Siedlungsdichte, dem Zersiedelungsgrad, der Bevölkerungszahl und auch des Engagements und des Unternehmergeistes innerhalb der Region.

Bedarfsverkehre durch Transportunternehmen sind oft aus Kostengründen auf bestimmte Nutzer:innengruppen beschränkt (z.B. Empfänger:innen von Pflegegeld). Andere wurden primär als Dienstleistung für Tourist:innen initiiert und haben damit auch einen wirtschaftlichen Hintergrund. So wird die Finanzierung des Fahrtendienstes erleichtert, wenn z.B. der Tourismusverband an der Finanzierung beteiligt ist, wiewohl sie auch von der Bevölkerung mitgenutzt wird. Viele gut funktionierende Beispiele für Bedarfsverkehre gibt es zudem in Gemeinden, die eine bestimmte Siedlungsdichte und damit verhältnismäßig kurze Wege innerhalb der Gemeinde bzw. zum nächsten Zentrum oder zur hochrangigen Haltestelle aufweisen.

Für kleinere Gemeinden mit gut ausgebildetem Zentrum, in dem wichtige Funktionen wie Schulen, Gasthäuser, Banken, Einkaufsmöglichkeiten, etc. fußläufig erreichbar sind, scheinen **Bedarfsverkehre auf Basis von ehrenamtlicher Tätigkeit** angesichts angespannter Gemeindebudgets am vorteilhaftesten. Hier benötigen Bürgermeister:innen jedoch Unterstützung bei der Anwerbung von Freiwilligen. Auch könnten Möglichkeiten zur Förderung von Freiwilligendiensten (Anerkennung, Entschädigung des Zeitaufwandes für nachbarschaftliche Fahrtendienste) geprüft werden.

Für Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte bzw. starker Zersiedelung könnte die bundesweite Einführung eines **Sozial-Leasing-Angebots für E-Autos** für Eltern von Mehrkindfamilien und Ein-Eltern-Familien ein Mittel sein, um mobilitätsarmutsgefährdete Haushalte zu unterstützen. Diese Art der Förderung wurde vor kurzem in Frankreich eingeführt (siehe Leitfaden).

Aus Sicht der Raumplanung ist das Ziel der Verringerung von Mobilitätsarmut auch durch den sparsamen Umgang mit der Ressource Boden, kompaktes Bauen in Ortskernen und Ortskernnähe, Bevorrangung von gemeinnützigem Wohnbau bei Umwidmungen im Ortskern zu erreichen. Dadurch können die Ortskerne gestärkt und die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Funktionen des täglichen Lebens gewährleistet werden.

## Verzeichnisse

### Abkürzungsverzeichnis

AP	Arbeitspaket
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
EU	Europäische Union
GIS	Geoinformationssysteme
KIGA	Kindergarten
KLIEN	Klima- und Energiefonds Österreich
NÖ	Niederösterreich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen

## Literaturverzeichnis

- Ahmed, A. & Stopher, P. (2014). Seventy Minutes Plus or Minus 10: A Review of Travel Time Budget Studies. *Transport Reviews*, 34 (5), 607–625. doi:10.1080/01441647.2014.946460
- Herget, M. (2016). *Mobilität von Familien im ländlichen Raum: Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien* (1st ed. 2016.). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Kahle, N. (2021). *Mobilität in Bewegung: Wie soziale Innovationen unsere mobile Zukunft revolutionieren* (1.). Gabal Verlag GmbH. [https://www.wiso-net.de/document/GABA,AGAB\\_\\_9783967400960264](https://www.wiso-net.de/document/GABA,AGAB__9783967400960264)
- Krajzewicz, D., Rudloff, C., Straub, M., & Millonig, A. (2024). Measuring and visualising 15-min-areas for fair CO2 budget distribution. *European Transport Research Review*, 16(1), 16.
- Kuhnimhof, T., Nobis, C., Hillmann, K., Follmer, R., & Eggs, J. (2019). *Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität—Schlussbericht [Berichtsreihe]*. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/veraenderungen-im-mobilitaetsverhalten-zur>
- Mandl, B., Millonig, A., & Friedl, V. (2013, Januar 1). *The Variety of the Golden Agers: Identifying Profiles of Older People for Mobility Research*.
- Millonig, A. (2022). *Defining a minimum standard for mobility*. Working Paper, MyFairShare project. Urban Accessibility and Connectivity (EN-UAC).
- Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47 (1). doi:10.1016/0040-1625(94)90041-8
- Metz, D. (2012). *The limits to travel: How far will you go?* London.
- Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2015). *Räumliche Mobilität und Lebenslauf: Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Schönfelder, S. & Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10 (4), 273–286. doi:10.1016/j.tranpol.2003.07.002
- Shrestha, B. P., Millonig, A., Hounsell, N. B., & McDonald, M. (2017). Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. *Journal of Population Ageing*, 10(4), 343–361. <https://doi.org/10.1007/s12062-016-9168-9>
- Stark, K., Kehlbacher, A., & Mattioli, G. (2023). *Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende 2023*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.23455.94888>
- Tomschy, R. et al. (2016). *Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung*. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.
- Umweltbundesamt (UBA). (2022). *Emissionskennzahlen Datenbasis 2020*. Wien. Zugriff am 3.10.2022. Verfügbar unter: [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz\\_pkm\\_tkm\\_verkehrsmittel.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf)
- Wittowsky, D., & Ahlmeyer, F. (2018). *Verkehr im ländlichen Raum*. In *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (S. 2791–2797). Verlag der ARL.

## Tabellen-, Karten- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Soziodemographische Merkmale von armutsgefährdeten Personen im Jahr 2022 (Anzahl Personen)	8
Karte 1:	Räumliche Verteilung von Frauen im Alter ab 65 Jahren mit Güteklasse F	11
Karte 2:	Kleinräumige Bevölkerungsprognose der 65 bis 84-Jährigen an der Gesamtbevölkerung 2040 in %	12
Karte 3:	Anteil der Ein-Eltern-Familien mit ÖV-Güteklasse F oder niedriger an der Gesamtzahl an Haushalten	14
Karte 4:	Anteil von Familien mit mindestens drei Kindern in Güteklasse F oder niedriger an allen Privathaushalten	16
Abbildung 1:	Armutgefährdung und Mobilitätsgefährdung nach Raumtypen in Österreich	2
Abbildung 2:	pro:NEWmotion Mobilitätstypen	4
Abbildung 3:	Projektablaufplan	6
Abbildung 4:	Anzahl der Frauen im Alter von 65 und mehr Jahren nach ÖV-Qualität am Wohnort (2022)	11
Abbildung 5:	Anzahl der Ein-Eltern-Familien nach ÖV-Güteklasse am Wohnort (2021)	14
Abbildung 6:	Anzahl der Familien mit drei oder mehr Kindern nach ÖV-Qualität am Wohnstandort	16
Abbildung 7:	Schlüsselpersonenhaushalte, die besonders von Mobilitätsarmut betroffen sind	17
Abbildung 8:	Gruppenspezifische Merkmalskombinationen der Zielgruppe	17
Abbildung 9:	Durchschnittliche tägliche Reisezeiten für Maria in Minuten pro Tag	25
Abbildung 10:	Durchschnittliche tägliche Reisezeiten, Maria in Minuten in den Regionen Yspertal und Raxendorf	26
Abbildung 11:	Durchschnittlich benötigtes CO <sub>2</sub> in g pro Woche für Karl	27
Abbildung 12:	Durchschnittlicher CO <sub>2</sub> -Verbrauch in g pro Woche für Silvia	28
Abbildung 13:	Mögliche Verkehrsmittelnutzung für den Schulweg von Lena in Yspertal und Raxendorf	28
Abbildung 14:	Kosten in Euro pro Woche für Sofia	29
Abbildung 15:	Kosten in Euro pro Woche für Sofia für die Regionen Yspertal und Raxendorf	30
Abbildung 16:	Zeitaufwand für Mobilität in Minuten pro Tag für Pero	31
Abbildung 17:	Durchschnittliche Reisezeiten für Hania in der Region Yspertal und Raxendorf	31
Abbildung 18:	Mobilitätsarmutsgefährdete Personen und Familien im ländlichen Raum	33
Abbildung 19:	Lösungsansätze für die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	41

## Anhang

### A.1 Steckbriefe

#### Steckbrief Karl und Hilde

Karl (87 Jahre) lebt mit seiner Frau Hilde (85 Jahre) auf einem Bauernhof, den seine Familie schon seit Generationen besitzt. Er ist Landwirt im Ruhestand und hat Probleme mit seiner Hüfte durch die schwere Arbeit am Bauernhof in jungen Jahren. Derzeit kann er keine weiten Strecken zu Fuß gehen. Eigentlich sollte er sich einer Operation unterziehen, aber das widerstrebt ihm. Früher war diese körperliche Einschränkung kein Problem, weil er immer mit dem Pkw oder Traktor unterwegs war. Mittlerweile macht ihm jedoch die Altersweitsichtigkeit zu schaffen und er ist sehr vorsichtig beim Autofahren geworden. Fahrten in die Stadt vermeidet Karl soweit es möglich ist.

Seine Frau Hilde leidet an Diabetes Typ 2 und seit drei Jahren an Demenz. Viele Fahrten in die Stadt sind erst durch Hildes Gesundheitszustand notwendig geworden. Sie muss regelmäßig ins Krankenhaus zu Untersuchungen. Ihre Tochter Margret lebt weit entfernt und kann die beiden bei diesen Fahrten nur gelegentlich unterstützen. Häufig helfen jüngere Nachbarn aus und bringen Hilde ins Krankenhaus damit sich Karl die Autofahrt erspart. Generell sind Karl und Hilde sehr beliebt und gut vernetzt in ihrer Gemeinde. Karl war jahrelang im örtlichen Musikverein und bei den Jägern. Hilde war ebenfalls beim Musikverein und hat bei unzähligen Gelegenheiten (Hochzeiten, Dorfeste, etc.) gekellnert. Außerdem hat sie häufig für Veranstaltungen Kränze geflochten und gebacken. Noch jetzt kommen die jüngeren Gemeindeglieder gerne vorbei, um sich bei Karl Tipps für ihre Landwirtschaft und von Hilde Backrezepte zu holen.

Ins nächstgelegene Dorf fährt Karl regelmäßig mit dem Pkw. Hier gibt es noch einen Bäcker mit Konditorei, einen Fleischer, einen Nahversorger, ein Kaffeehaus, den Kirchenwirtin und einen Gemischtwarenladen. Im Dorf gibt es keine gefährlichen Kreuzungen oder Engstellen. Karl fühlt sich beim Autofahren sehr wohl hier, weil er seit seiner Kindheit regelmäßig vor Ort ist und jeden Winkel kennt. Außerdem gibt es ausreichend Stellplätze und er kann direkt vor den Geschäften parken. In der Gemeinde gibt es einen mobilen Friseur, der Hausbesuche macht. Somit müssen die beiden nicht extra in die Stadt fahren.

Leider hat vor zwei Jahren die Bankfiliale im Dorf geschlossen. Das ist sehr unangenehm für Karl und Hilde, da sie regelmäßig zur Bank müssen, um Bargeld beim Schalter zu beheben. Mindestens einmal pro Monat waren sie früher in der Bank, um auf ihre Pension zuzugreifen. Jetzt müssen sie dazu in die Stadt fahren oder in ein weiter entferntes Dorf. Mit Bankomatkarten und Online-Banking kennen sich beide nicht aus. Sie gehen immer zum Schalter für Auszahlungen und auch hin und wieder, wenn sie Geld überweisen müssen. Derzeit kommt das häufiger vor, da Handwerker bezahlt werden müssen, wenn Reparaturen rundum das Haus und den Hof fällig sind. Die Bausubstanz des Bauernhofes ist sehr alt und es müssen immer wieder Schäden behoben werden. Das ist nicht nur unangenehm, sondern darüber hinaus in Kombination mit den steigenden Preisen und Energiekosten zu einer großen finanziellen Belastung für die beiden geworden. Hilde war immer am Hof tätig, wodurch beide ihre Pension zur Gänze auf Basis der Landwirtschaftseinnahmen beziehen. Taxifahrten sind in der Region überaus teuer und die öffentliche Anbindung der Bauernhöfe ist nicht gegeben. Karl macht sich Sorgen, dass er bald überhaupt nicht mehr selbst mit dem Auto in die Stadt fahren kann und das Taxi nehmen muss. Das wäre eine enorme finanzielle Zusatzbelastung.

## Steckbrief Hania, Pero und Kinder

Hania (26 Jahre) ist mit ihrem Mann Pero (30 Jahre) vor vier Jahren nach Österreich gezogen. Sie leben ohne eigenen Pkw in einem Dorf in einer Gemeindewohnung. Pero arbeitet am Bau als Vorarbeiter und Hania ist zu Hause bei den vier Kindern. Ihre Schwester lebt ebenfalls mit ihrer Familie im Dorf und unterstützt sie, wenn sie mal jemanden zum Aufpassen auf die Kinder braucht. Mittlerweile hat Hania über ihre Kinder (Spielplatz, Kindergarten, Volksschule) einige Freundinnen gefunden, diese kann sie jedoch nicht darum bitten ihr mit den Kindern zu helfen. In ihrer Kultur ist Kinderbetreuung eine Familienangelegenheit.

Zwei Kinder (Milena 6, Oskar 4) gehen bereits in den Kindergarten bzw. in die Volksschule im Ort. Die einjährigen Zwillinge Marian und Damian müssen noch länger zu Hause betreut werden, da der Kindergarten keine Kinder unter drei Jahren nimmt. Das wäre grundsätzlich kein Problem, da das Dorf über Einkaufsmöglichkeiten verfügt und fast alles fußläufig erledigt werden kann. Zum Kinderarzt muss Hania jedoch in die nächste größere Stadt fahren.

Aufgrund der fehlenden Betreuung nimmt sie fast immer alle Kinder zum Arztbesuch mit. Vor allem wenn der Kinderarzt an dem Tag nur nachmittags Ordination hat und ein Kind spontan erkrankt. Den Kinderarzt erreicht sie mit dem Bus. Danach sind es noch 10min zu Fuß. Dafür nimmt sie den Doppelkinderwagen und die älteren beiden gehen zu Fuß oder nehmen die Tretroller, welche sie im Bus zusammengeklappt transportieren oder am Kinderwagen fixieren. Es ist jedoch mittlerweile richtig teuer geworden Milena mitzunehmen, seitdem sie sechs Jahre alt geworden ist und der Halbpreis-Tarif zu zahlen ist. Die anderen Kinder fahren kostenlos. Hania selbst kauft sich nur Tagestickets, um Geld zu sparen und vermeidet häufige Busfahrten, soweit möglich.

Die finanzielle Lage der Familie ist eher angespannt, seitdem Gemeindewohnungen teurer geworden sind und man mittlerweile mehr als 800 EUR für eine 75 m<sup>2</sup> große Wohnung zahlt. Ein Pkw würde den Familienalltag einfacher machen, da Hania die Einkäufe besser transportieren könnte und der Weg zum Kinderarzt weniger beschwerlich wäre. Es ist jedoch im Moment kein Thema. Pero hat den Vorteil, dass er mit seinem Schwager zur Arbeit mitfahren kann, der für dieselbe Baufirma arbeitet. Hania geht jeden Tag einkaufen damit sie nicht so viele Lebensmittel auf einmal tragen muss. Außerdem notiert sie sich die Sonderangebote und geht gezielt in Geschäfte. Kinderkleidung wird hauptsächlich aus zweiter Hand gekauft. Dafür fährt Hania ab und zu vormittags in die Stadt mit den kleineren Kindern, wo sich auch die nächste Postfiliale befindet, von der aus sie ihren älteren Verwandten in der Heimat Briefe schickt.

Ausflüge am Wochenende machen Hania und Pero mit den Kindern fast nur in der Wohnumgebung. Freizeitaktivitäten betreffen derzeit nur Milena, die bei den Pfadfindern ist. Dorthin kommt sie mit dem Fahrrad. Sie muss im Winter jedoch abends abgeholt werden, da die Straßen mitunter schlecht ausgeleuchtet sind. Das übernimmt häufig Pero damit Hania die anderen Kinder rechtzeitig ins Bett bringen kann.

Im Sommer und zu Weihnachten fährt die Familie in die Heimat, um die Verwandtschaft zu besuchen. Dazu fahren sie mit dem Bus in die nächstgrößere Stadt und dann mit dem Zug. Mit Kindern und Gepäck ist das sehr beschwerlich, hat aber bis jetzt noch immer irgendwie funktioniert. Auch für diese Fahrt müssen sie nun ein Halbpreis-Ticket für Milena kaufen. Hania und Pero wissen, dass es noch viel teurer wird, wenn die anderen Kinder älter werden. Nicht nur deshalb will Hania so bald wie möglich wieder arbeiten gehen.

## A.2 Leitfaden „Verringerung der Mobilitätsarmut“





# 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](http://www.oir.at)

Wien, November 2024 | ANr. 801727

## INHALT

<b>1.</b>	<b>Hintergrund und Zielsetzung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Bedarfsverkehre</b>	<b>8</b>
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
<b>3.</b>	<b>Carsharing</b>	<b>17</b>
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
<b>4.</b>	<b>Aktive Mobilität</b>	<b>28</b>
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
<b>5.</b>	<b>Versorgung im ländlichen Raum</b>	<b>39</b>
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
<b>6.</b>	<b>Ein Blick über die Grenzen – Beispiele aus anderen EU-Ländern</b>	<b>47</b>
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
<b>7.</b>	<b>„Gemeinde-Mobilitäts-Faktencheck“</b>	<b>58</b>
	<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	<b>61</b>

## 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
<b>Bedarfs- verkehre</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle zu Haltestelle</li> <li>▪ Haltestelle zu Tür</li> <li>▪ Tür zu Tür</li> </ul>	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)	
<b>Car-Sharing</b>	Kommerzielles Carsharing (weniger für Alltagsmobilität)	
	Gemeinnützige (Gemeinde-)Vereine	
	Car Sharing von Privatpersonen (Teilen von Privatfahrzeugen)	
<b>Mitfahr- gemein- schaften</b>	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“<sup>1</sup>

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			

<sup>1</sup> <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"> <li>▪ Kleintransporter mit Aufschrift „sichtbar“ in der Region</li> <li>▪ Unterstützende Bewerbung von/bei Partnerbetrieben sinnvoll z.B. Ordination bietet an, Shuttle-Service für Patient:innen zu buchen</li> <li>▪ Sammelfahrten und Haltepunkte als Treffpunkte und Begegnungsräume</li> <li>▪ Bewerbung seitens der Kommunikationskanäle der ÖBB Postbus GmbH</li> <li>▪ Seitens der Betreiber:in werden App Schulungen angeboten</li> </ul>	<p><b>Zeitlicher Aufwand:</b> 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><b>Kosten:</b> variieren je nach Umfang der Leistung (Betriebszeiten, Anzahl der Fahrzeuge, Buchung auch per Telefon)</p> <p><b>Tarife:</b> zumeist gestaffelt nach Fahrdistanz, Ermäßigungen für Zeitkartenbesitzer:innen; Klimaticket wird akzeptiert; jedoch mit geringfügigem Zuschuss, auch zur Abgrenzung ggü. Linienverkehr notwendig.</p> <p><b>Förderung:</b> 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><a href="https://www.postbus.at/de/unsere-leistungen/postbus-shuttle/shuttle-news">https://www.postbus.at/de/unsere-leistungen/postbus-shuttle/shuttle-news</a></p> <p><a href="https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/postbus-shuttle-2020">https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/postbus-shuttle-2020</a></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"> <li>▪ Niederschwellige Form der Mobilitätsunterstützung</li> <li>▪ Bedarfs- bzw. Kundenorientiert</li> <li>▪ Taxi als gewohntes und bewährtes Mittel der Mobilität</li> <li>▪ Planbare Finanzierung durch fixe Planung des jeweiligen Mobilitätsbudgets (es besteht kein finanzielles Risiko)</li> <li>▪ Zweckbindung der Gutscheine</li> <li>▪ Möglichkeit der gezielten Unterstützung bestimmter Bevölkerungsgruppen</li> <li>▪ Einfach und rechtskonform bezüglich Versicherung und Haftung</li> <li>▪ Unterstützung des lokalen Taxigewerbes</li> </ul>	Digitaler oder analoger Taxigutschein
	<b>Fahrzeug</b> PKW (idR. bis zu 4 Sitzplätze)
	<b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b>
	Beispielregion Marchfeld: 18 teilnehmenden Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (Evtl.) Standplätze für Taxilenker:innen</li> <li>▪ Evtl. Mitnutzung Sanitäreinrichtungen der Gemeinde bei peripheren Fahrten</li> <li>▪ Ansonsten keine weitere Abweichung von Voraussetzungen gegenüber regulärem Taxibetrieb</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Lokale Taxiunternehmen</li> <li>▪ Evtl. Sponsor:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kooperation und Absprache mit Taxiunternehmen</li> <li>▪ Einrichten der App und ggf. Druckversionen für analoge Benutzung der Gutscheine</li> <li>▪ Etabliert in Tirol, jetzt Roll-Out in Niederösterreich mit Region Marchfeld.</li> <li>▪ <b>Buchungsart:</b> Persönlich, telefonisch oder per App bei Partnerbetrieben</li> </ul>

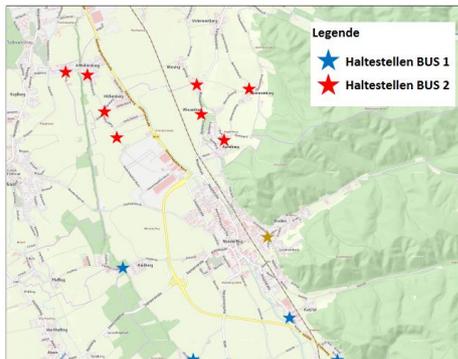
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeindeblatt</li> <li>▪ Gemeindeforum</li> <li>▪ Ansprache der teilnehmenden Taxiunternehmen und Taxilenker:innen</li> <li>▪ Betonung des anteiligen Wegfalls der Eigenkosten</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> 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><b>Tarife:</b> regulärer Taxitarif</p> <p><b>Förderung:</b> Keine Förderung</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p><b>Für NÖ</b></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: <a href="mailto:verkehr.fachgruppen2@wknoe.at">verkehr.fachgruppen2@wknoe.at</a></p> <p><b>Teilnehmende Beispielregion</b></p> <p>Verein zur Förderung der Regionalentwicklung im Marchfeld</p> <p>Telefonnummer: +43 2285/270 99</p> <p>E-Mail: <a href="mailto:office@regionmarchfeld.at">office@regionmarchfeld.at</a></p>	<p><a href="https://www.calemo.at/city-full.php">https://www.calemo.at/city-full.php</a></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"> <li>Maximale Handhabe über Ausgestaltung des Angebots</li> <li>Attraktivierung des Zuzugs für Jungfamilien</li> <li>Sicherer und effizienter Kindergartentransport</li> <li>Prinzipielle Planbarkeit und Verlässlichkeit des Mobilitätsdienstes</li> <li>Auch für andere Zielgruppen (z.B. älteren Personen) pot. denkbar (z.B. in den Zwischenzeiten und Rückfahrten)</li> </ul>	<p>Zweckorientierter Sammeltransport für Kinder</p> <p><b>Fahrzeug</b> Mini-Van oder Kleinbus</p> <p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Möglich in allen Gemeinden, abhängig vom Gemeindebudget</li> <li>Je mehr Kindergartenkinder auf kleineren Gemeindegebiet, desto geringer die benötigte Subvention</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde</li> <li>Kindergarten</li> <li>Beauftragtes Transportunternehmen</li> <li>Eltern</li> <li>Kinder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transportunternehmen übernimmt auch Schülertransport der Gemeinde</li> <li>Eingeschränktes Einsatzspektrum für fest definierte Zielgruppen</li> <li><b>Buchungsart:</b> Jährliche Anmeldung, schriftlich</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>Information durch Kindergarten</li> <li>Information auf Website der Gemeinde</li> <li>Laut Gemeinde gibt es kein Problem der Ausnutzung der Kapazitäten</li> </ul>	<p>Ca. 80.000 € pro Jahr (ausschließlich Kindergartentransport)</p> <p>+ Geringfügiger zeitlicher Aufwand für Gemeinde bei Planung und Abstimmung mit Transportunternehmen</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>Name: Rebekka Krieger, Gemeinde Munderfing</p> <p>Telefonnummer: +437744625517</p> <p>E-Mail: rebekka.krieger@munderfing.ooe.gv.at</p>	<p><a href="https://www.munderfing.at/kundenservice/familien-und-soziales/kinderbetreuung/kindergarten/kindergarten-transport/">https://www.munderfing.at/kundenservice/familien-und-soziales/kinderbetreuung/kindergarten/kindergarten-transport/</a></p>

## 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"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in der Gemeinde wird nachhaltig unterstützt</li> <li>▪ Ehrenamtliche Fahrdienste sind eine Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehrsangebot und fördern das positive Image einer Gemeinde</li> <li>▪ Zudem stärkt das ehrenamtliche Engagement den sozialen Zusammenhalt in der Gemeinde.</li> </ul>	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"> <li>▪ An räumlichen bzw. infrastrukturellen Ausstattung benötigt es ein Elektrofahrzeug, eine Ladestation und einen (im besten Fall überdachten) Abstellplatz für das Fahrzeug.</li> <li>▪ 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</li> </ul>		

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde (Umweltgemeinderat)</li> <li>▪ Verein</li> <li>▪ Ehrenamtliche Fahrer:innen mit gültigem Führerschein</li> <li>▪ Mitfahrer:innen (Vereinsmitglieder)</li> <li>▪ Sponsor:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Fahrtendienste, welche als Verein betrieben werden, dürfen nicht gewinnorientiert agieren. Dafür benötigte Standardstatuten erhält man über die NÖ Energie- und Umweltagentur.</li> <li>▪ Fahrer:innen benötigen einen gültigen Führerschein und müssen zwischen 20 und 75 Jahre alt sein; ausg. sind Probeführerscheinbesitzer:innen</li> <li>▪ Sitzauflagen/Kindersitze für den Transport von Kindern sind vorhanden</li> <li>▪ <b>Buchungsart:</b> Die User:innen können die Fahrten entweder telefonisch oder online über EMILIO buchen</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Rückgrat bilden die ehrenamtlichen Fahrer:innen – daher ist eine gute Kommunikation und Betreuung wichtig</li> <li>▪ Da ehrenamtliche Fahrtendienste eher in kleinen bis mittleren Gemeinden beheimatet sind, funktioniert die Kommunikation am besten über die Gemeindezeitung und über persönliche Kontakte</li> <li>▪ Lokalen Sponsor:innen sollte öffentlich über die Vereinshomepage mit Foto und Logo gedankt werden</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> 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><b>Tarife:</b> 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><b>Förderung:</b> 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><a href="https://emil.or.at/">https://emil.or.at/</a></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"> <li>▪ Bei ÖBB Rail&amp;Drive ist keine Finanzierung eines Fahrzeuges erforderlich</li> <li>▪ Es erhöht die Attraktivität der ÖV-Anfahrt in die Gemeinde für Tages-/Wochenendbesucher:innen</li> <li>▪ Eine Einbettung in weitere Angebote (ÖBB 360°) ist möglich. Dies ist aber mit Kosten verbunden</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Einwohner:innen, Gäste oder Mitarbeiter:innen von ansässigen Firmen erhalten – passend zu ihren jeweiligen Lebensrealitäten – eine große Vielfalt an Mobilitätslösungen</li> <li>▪ Das Angebot erleichtert auch für Familien die Organisation des Alltags. So können beispielsweise auch Lastenräder integriert werden</li> <li>▪ Durch die Integration von Mikro-ÖV Systemen (z.B. Postbusshuttle) können sich auch kleinere Gemeinden zusammenschließen und leichter das Angebot von ÖBB 360° nutzen</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<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 501"> <tr> <th data-bbox="815 456 938 501">Fahrzeug</th> <td data-bbox="938 456 1386 501">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"> <li>▪ Das ÖBB Rail&amp;Drive Angebot befindet sich meist auf höherrangigen Bahnhöfen in städtischem Umfeld</li> <li>▪ Die Ausleihe/Rückgabe erfolgt an fixen Standorten (ÖBB-Bahnhof) (siehe Karte oben)</li> <li>▪ 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).</li> <li>▪ 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&amp;Drive integriert werden.</li> </ul>		

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ÖBB</li> <li>▪ Gemeinde (Stellplatz)</li> <li>▪ Evtl. umliegende Gemeinden</li> <li>▪ Kooperationspartner:innen (z.B. lokale Unternehmen, Beherbergungsbetriebe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ Die Buchung ist an ein ÖBB-Ticket gebunden</li> <li>▪ Die Wegfinder App ist für unterschiedliche Zielgruppen – einschließlich älteren Personen – leicht zu bedienen. Es ist eine einfache Routenplanung, Buchung und Bezahlung möglich</li> <li>▪ Fahrräder können an unterschiedlichen Leihstationen zurückgegeben werden</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Für die Stellplätze müssen Flächen definiert werden. Dies erfolgt nach einem standardisierten Verfahren, ohne das in diesem Kontext zusätzliche Kosten anfallen</li> <li>▪ <b>Buchungsart:</b> Wegfinder App der ÖBB</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewerbung am Bahnhof und im Zug über Plakate</li> <li>▪ Bewerbung bei Ticketkauf und Kauf einer Vorteilskarte (Zusatzbuchung mit Rabatt)</li> <li>▪ Im Rahmen von ÖBB 360° sollten gut sichtbare Standorte für die Zonierung ausgewählt werden (die ÖBB macht in diesem Zusammenhang Vorschläge)</li> <li>▪ Wichtig ist die Einbindung dritter (z.B. Unternehmen, Beherbergungsbetriebe, Institutionen, die selbst Verkehr erzeugen)</li> <li>▪ Auch bei dieser Maßnahme ist die Vorbildwirkung wichtig, z.B. wenn die Bürgermeister:in ihre Wege durch die bereitgestellten Fahrzeuge zurücklegt</li> </ul>	<p><b>Tarife über ÖBB Rail&amp;Drive:</b> ca. 7 Euro pro Stunde (zuzüglich km-Tarif von 0,23 Euro), Tagespauschale zwischen 50 und 70 Euro</p> <p><b>Kosten:</b> 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><b>Förderung:</b> Projekte sind über klimaaktiv förderbar</p>
Kontakt	Weitere Informationen
<p>ÖBB Rail&amp;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><a href="http://www.railanddrive.at">www.railanddrive.at</a></p> <p><a href="https://personenverkehr.oebb.at/de/im-fokus/oebb-360-services/oebb360">https://personenverkehr.oebb.at/de/im-fokus/oebb-360-services/oebb360</a></p>

### 3.2 Gemeindeeigenes Carsharing im Verein, Beispiel Mühlferdl

Zielgruppe



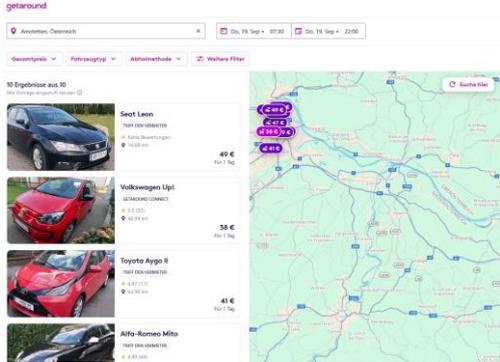
Mühlferdl bietet einen E-Carsharing-Dienst, bei dem Nutzer:innen sich kostenlos registrieren und dann E-Autos an 24 Standorten bzw. teilnehmenden Gemeinden im Mühlviertel ausleihen können. Die Buchung der E-Autos erfolgt flexibel über eine App oder Website. Die Fahrzeuge werden mit einer speziellen Karte 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"> <li>▪ Kostengünstiges PKW-Nutzungsangebot für Bevölkerung ohne Erst-/Zweitauto, um in der Region mobil zu sein</li> <li>▪ Registrierte Gemeinden erhalten mehr Freistunden/einen günstigeren Tarif</li> <li>▪ Positive Werbung für die Gemeinde durch die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Erschließung eines größeren Bedienraumes bei Zusammenschluss mehrere Gemeinden zu einer Bedienregion und Möglichkeit die Fahrzeuge an anderen Standorten zurückzugeben (kann eingeschränkt werden).</li> </ul>	<p>Carsharing, welches über drei Institutionen (einem Verein und zwei Genossenschaften) organisiert wird</p> <table border="1" data-bbox="815 994 1380 1048"> <tr> <th data-bbox="815 994 943 1048">Fahrzeug</th> <td data-bbox="943 994 1380 1048">Pkw (4-6 Sitzplätze)</td> </tr> </table> <p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompakte Siedlungsstrukturen von Vorteil</li> <li>▪ Autos befinden sich an fixen Plätzen, meistens in Ortszentren</li> <li>▪ Im Winter Überdachung günstig. Verringert aber die „Sichtbarkeit“ der Fahrzeuge im öffentlichen Raum</li> </ul>	Fahrzeug	Pkw (4-6 Sitzplätze)
Fahrzeug	Pkw (4-6 Sitzplätze)		

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

3.3 Carsharing zwischen Privatpersonen, Beispiel Getaround		Zielgruppe 
<p>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.</p>		
		
Quelle: Getaround, 2024		
Vorteile für die Gemeinde	Format	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kostengünstiges Angebot für Bevölkerung ohne Erst-/Zweit-PKW</li> <li>▪ Keine Anschaffungs-, Personal- oder Betriebskosten</li> <li>▪ Ermöglicht bereitstellender Bevölkerung Fixkosten des PKW-Besitzes zu finanzieren.</li> <li>▪ Flexible Buchungsdauer von einigen Stunden bis mehrere Tage/Wochen</li> </ul>	<p>Plattform für Carsharing zwischen Privatpersonen</p> <p><b>Fahrzeug</b> idR Pkw mit 4-6 Sitzplätzen</p>	
	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumliche Dichten erforderlich, um ausreichend große Nutzer:innen-Gemeinschaft zu erreichen</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde (Werbung und Information)</li> <li>▪ Teilnehmende Bevölkerung</li> <li>▪ Plattform-Anbieter:in wie Getaround</li> <li>▪ Evtl. Versicherung, falls nicht bereits inkludiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kfz-Fahrtauglichkeit und Führerschein erforderlich</li> <li>▪ Bereitschaft der Lenker:in zur Fahrt mit fremden Pkw</li> <li>▪ Bereitschaft von Privatpersonen ihren privaten PKW temporär zur Verfügung zu stellen</li> <li>▪ Bedienung digitaler App erforderlich</li> <li>▪ <b>Buchungsart:</b> App (Getaround); Ausleihe und Rückgabe fallweise mit und ohne Direktkontakt mit Vermieter:in,</li> </ul>	
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><b>Kosten:</b> ggf. für Bewerbung des Services in der Gemeinde</p> <p><b>Tarife:</b> Preis pro Stunde/Tag variiert je Fahrzeug und Anbieter (40-50 Euro pro Tag)</p> <p><b>Förderung:</b> keine</p>	
Kontakt	Weitere Informationen	
<p>Unternehmen: Getaround Telefonnummer+43 720 229 043</p>	<p><a href="https://at.getaround.com/help#drivers">https://at.getaround.com/help#drivers</a></p>	

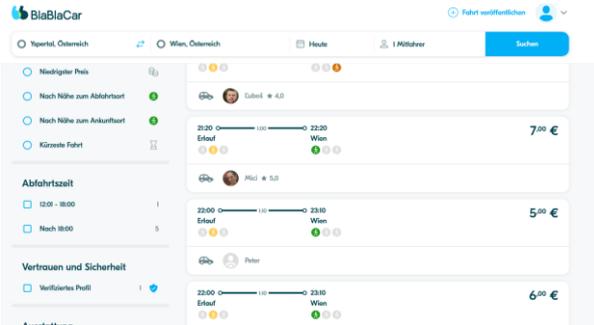
### 3.4 Mitfahrgemeinschaften: Langstrecken, Beispiel BlaBlaCar

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

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

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

### 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 CO<sub>2</sub>-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"> <li>▪ Keine Anschaffungs-, Personal- oder Betriebskosten</li> <li>▪ Attraktiv für sowohl potenziell neu ansiedelnde Erwerbstätige als auch für Unternehmen</li> <li>▪ Nachverfolgbarer Beitrag zum Klimaschutz</li> <li>▪ Reduzierung des Straßen- und Durchzugsverkehrs</li> </ul>	<p>Organisierte Mitfahrgelegenheit per App</p> <p><b>Fahrzeug</b> idR Pkw mit 4-6 Sitzplätzen</p> <p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kritische Menge an aufgeschlossenen Personen, die sowohl Fahrer:innen als auch Mitfahrer:innen sind</li> <li>▪ Evtl. Bereitstellung von Pendlerstellplätzen</li> <li>▪ Miteinbezug von bestehenden informellen Fahrgemeinschaften</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde (Werbung und Information)</li> <li>▪ Teilnehmende Bevölkerung</li> <li>▪ Pooling-Plattform wie PaveCommute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine Fahrtauglichkeit und Führerschein für Mitfahrende erforderlich</li> <li>▪ Bereitschaft der Lenker:in zur Mitnahme fremder Person im eigenen PKW, dafür Teilung der Fahrtkosten</li> <li>▪ Planungshorizont: idealerweise auf regelmäßiger Pendelbeziehungen. Kann aber auch punktuell eingesetzt werden</li> <li>▪ unbegrenzte Anzahl an App- und Dashboard-User:innen, Belohnungen für User:innen, Reporting- und Nutzungsstatistiken sowie Gruppenchats &amp; Pendelwegkoordinierung</li> <li>▪ Höhere Sicherheit durch Bewertungen/Kritiken der Fahrer:innen und Mitfahrer:innen, Möglichkeit der Verifizierung und Telefonkommunikation</li> <li>▪ <b>Buchungsart:</b> App (pave commute)</li> </ul>

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewerbung über Gemeindemedien (Newsletter, Gemeindezeitung, Soziale Medien der Gemeinde in allen teilnehmenden Gemeinden der Region (Multiplikatoreffekte)</li> <li>▪ Verbreitung von Unternehmen mit vielen Arbeitnehmer:innen</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> ggf. für Bewerbung des Services in der Gemeinde</p> <p><b>Tarife:</b> Preis für System: ab 4,90 Euro je User:in und individuelle Preisverhandlung für übergreifendes Paket</p> <p><b>Förderung:</b> 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><a href="https://pavecommute.app/de/so-funktioniert-pavecommute/">https://pavecommute.app/de/so-funktioniert-pavecommute/</a></p> <p><a href="https://pavecommute.app/wp-content/uploads/2024/03/Fallstudie_Pave-Commute-bei-Welser-Profile_DE.pdf">https://pavecommute.app/wp-content/uploads/2024/03/Fallstudie_Pave-Commute-bei-Welser-Profile_DE.pdf</a></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

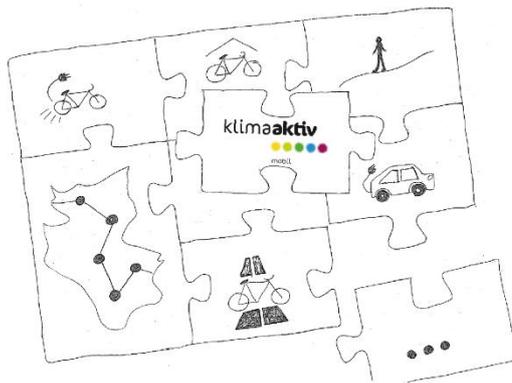
Ziel-  
gruppe



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"> <li>▪ Unterstützung bei der Projektentwicklung im Bereich nachhaltiger Mobilität</li> <li>▪ Bereitstellung von Informationen zu aktuellen Fördermöglichkeiten, Best-Practice Beispielen zu klimafreundlichen Mobilitätslösungen, sowie aktuellen klimaaktiv mobil Angeboten und Aktionen</li> <li>▪ Unterstützung bei der Fördereinreichung</li> <li>▪ Berechnung der Umwelteffekte zu geplanten Maßnahmen, wie Einsparung von CO<sub>2</sub> in Tonnen pro Jahr</li> <li>▪ Vernetzungsmöglichkeiten über die Plattform mit anderen Gemeinden</li> </ul>	<p>über klimaaktiv erhalten Gemeinden kostenfreie Beratung und Unterstützung bei der Auswahl und Beantragung der Projektförderung</p>
	<p><b>Fahrzeug</b> z.B. diverse Sharing-Systeme, ÖV-Systeme, JobRad</p>
	<p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine – einreichen können alle öffentlichen Gebietskörperschaften, aber auch Vereine, alle Betriebe und konfessionelle Einrichtungen</li> </ul>

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<p><b>Vorteile aus Sicht des konkreten Good-Practice Beispiels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Jobrad-Modell unterstützt eine Reduktion des Bedarfs an Parkraum und fördert das Image der Gemeinde (E5-Gemeinde)</li> <li>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</li> </ul>	<p><b>Voraussetzungen aus Sicht des Good-Practice Beispiels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde</li> <li>Bürger:innen</li> <li>Lokale Unternehmen – z.B.regionales Sporthandelsunternehmen (Good-Practice Beispiel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einreichungen sind bis spätestens 28.02.2025 (12Uhr) möglich</li> <li>Eine Antragsstellung muss online <u>vor</u> der Maßnahmenumsetzung erfolgen</li> <li>Ein Mobilitäts-/Verkehrskonzept – einschließlich technischer Beschreibung mit Berechnung der Umwelteffekte – wird benötigt (die Berechnung erfolgt vom Beratungsprogramm)</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bewerbung über klimaaktiv (Good-Practice-Beispiele, Newsletter)</li> <li>Vorbildfunktion durch Gemeinde</li> <li>Begleitende Kommunikation über kommunale Kanäle</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> 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 CO<sub>2</sub>-Einsparung von 4 Tonnen pro Jahr bewirken (Ausnahme: Maßnahmen, die nach der de-minimus-Verordnung unterstützt werden).</p> <p><b>Kosten beim Good-Practice Beispiel:</b> 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><b>Förderung:</b> 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: <a href="mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at">mobilitaetsmanagement@komobile.at</a></p>	<p><a href="https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/kommunalregional.html">https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/kommunalregional.html</a>  <a href="https://www.umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement">https://www.umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement</a></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

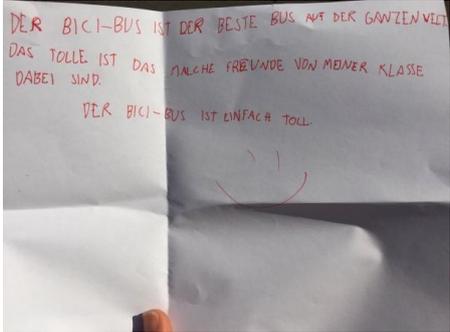
### Fahrzeug

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"> <li>▪ Gemeinde (Beschluss des Gemeinderates notwendig)</li> <li>▪ Bauamt/Ortsplaner:in für die Errichtung</li> <li>▪ In größeren Gemeinden oftmals Radbeauftragte/r/Raumplaner:in als Ansprechpartner:in</li> <li>▪ ggf. Lokale Siedlungsentwickler/Firmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Fahrräder sind hinsichtlich Verkehrssicherheit nach EU-Norm genormt</li> <li>▪ Es sind keine weiteren Genehmigungen notwendig</li> <li>▪ Ausleihe und Abrechnung erfolgt über die nextbike-APP</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Werbematerialien werden seitens von Radland den Gemeinden zur Verfügung gestellt</li> <li>▪ 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)</li> <li>▪ Kooperationen mit lokalen Siedlungsentwicklern – durch Errichtung einer Leihstation muss seitens der Immobilienfirma weniger Parkraum zur Verfügung gestellt werden</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> <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><b>Tarife:</b> <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><b>Förderung:</b> 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><a href="https://www.nextbike.at/de/">https://www.nextbike.at/de/</a></p>

<h3>4.3 Fahrradgemeinschaft, Beispiel Bicibus</h3>		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"> <li>▪ Minimaler Finanzaufwand – viele Bicibusse finden in Eigeninitiative durch Privatpersonen statt, eine Beauftragung seitens der Gemeinden ist ebenfalls möglich</li> <li>▪ Durch den verringerten Hol- und Bringverkehr via Auto („Eltern-Taxi“) wird die Sicherheit im Schulumfeld gesteigert</li> <li>▪ „Safety in numbers“ – mehr Radfahrer:innen erhöht dessen Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Dadurch passieren weniger Unfälle</li> <li>▪ Kinder agieren als Vorbilder für andere Verkehrsteilnehmer:innen. Ihre öffentliche Präsenz wirkt sich positiv im öffentlichen Raum aus.</li> </ul>	Fahrradgemeinschaft für Schulkinder	
	Fahrzeug	Fahrräder; ggf. auch Lastenräder
	<b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sichere Radinfrastrukturen sind Voraussetzung (u.a. baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, autofreie Schul- und Kindergartenvorplätze)</li> <li>▪ Bei der Routenwahl ist auf Barrierefreiheit, Vermeidung von Gefahrenstellen, geringem Verkehrsaufkommen und guter Abdeckung der Wohnorte der mitfahrenden Kinder zu achten</li> <li>▪ Bei den Treffpunkten/Haltestellen bedarf es ausreichend große Flächen, auf denen sich die Teilnehmer:innen sammeln können</li> <li>▪ Die Strecken dürfen nicht zu lang sein, damit diese von den Kindern problemlos zurückgelegt werden können</li> </ul>	
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Schulen/engagierte Pädagog:innen (mind. 2 Personen pro Bildungseinrichtung für Start der Initiative notwendig)</li> <li>▪ Eltern/Elternvereine (Erwachsene als ehrenamtliche Begleitpersonen – Anzahl in Relation zur Kinderzahl und dessen Alter)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sichere Fahrradbeherrschung und das Fahren mit dem Fahrrad innerhalb einer Gruppe sind wichtig</li> <li>▪ Kinder benötigen verkehrssichere Fahrräder und Helme</li> <li>▪ Kinder sind bei der Teilnahme am Bicibus über die gesetzliche Unfallversicherung der AUVA am Schulweg versichert</li> </ul>	

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kinder von 6 bis 12 Jahren (Kinder ab 10 Jahren mit abgelegter Radfahrprüfung dürfen alleine fahren, jüngere Schüler:innen werden von freiwilligen Aufsichtspersonen begleitet)</li> <li>▪ Radlobby vor Ort unterstützt bei der Umsetzung: <a href="https://www.radlobby.at/mitmachen">https://www.radlobby.at/mitmachen</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung der Teilnehmer:innen erfolgt über geeignete Kommunikationskanäle (z.B. Chat-Gruppen), zudem bedarf es um eine Festlegung von Ansprechpersonen für Eltern</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ 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</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wesentlich ist die Abstimmung mit Elternvereins-Vorsitzenden und eine Aussendung einer Info-Mail über die Klassenelternvertreter:innen an die Eltern</li> <li>▪ Kinder sollten in der Gestaltung der Flyer und des Bicibus-Logos mit einbezogen werden</li> <li>▪ Günstig ist die Bewerbung der Bicibus-Fahrt über Soziale Medien (z.B. Instagram, TikTok, Facebook)</li> <li>▪ 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)</li> <li>▪ Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zudem über die Radlobby (z.B. Ankündigung der Bicibus-Fahrt im Newsletter, Veröffentlichung der Termine auf Webseite)</li> <li>▪ Die Radlobby stellt Materialien zur Verfügung (z.B. Bicibus-Logo-Vorlage, Handlungsleitfaden)</li> </ul> <p>Materialien können auch kostenfrei über klimaaktiv mobil bestellt werden (Velobus-Materialien – <a href="mailto:bildung@klimaaktivmobil.at">bildung@klimaaktivmobil.at</a>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Vernetzung mit anderen Gemeinden ist über die „Bicibus-Karte“ möglich: <a href="https://umap.openstreetmap.fr/de/map/bicibus-karte_1111988#13/48.2290/16.2732">https://umap.openstreetmap.fr/de/map/bicibus-karte_1111988#13/48.2290/16.2732</a></li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> nur geringfügige Kosten – z.B. für den Druck und die Laminierung der Flyer (evtl. besteht eine Finanzierung über den Elternverein)</p> <p><b>Zeitlicher Aufwand:</b> 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><b>Förderung:</b> 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: <a href="https://www.radlobby.at/osterreich/kontakt">https://www.radlobby.at/osterreich/kontakt</a></p>	<p><a href="https://www.radlobby.at/bicibus_alt">https://www.radlobby.at/bicibus_alt</a>  <a href="https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/radlobby_bicibus_handlungsleitfaden.pdf">https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/radlobby_bicibus_handlungsleitfaden.pdf</a>  <a href="https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/angebote-beratung/velobus.html">https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/angebote-beratung/velobus.html</a></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"> <li>▪ Förderung der Gesundheit und Selbständigkeit junger Menschen in der Gemeinschaft</li> <li>▪ Reduzierter Autoverkehr im Schulumfeld durch den Entfall klassischer „Elterntaxis“</li> <li>▪ Reduktion von Autoabgasen und Verkehrslärm</li> <li>▪ Das „öffentliche Bild“ verändert sich –Achtsamkeitserhöhung durch alle Verkehrsteilnehmer:innen</li> </ul>	<p>Gehgemeinschaft für Schul- oder Kindergartenkinder (ab letztem Kindergartenjahr)</p>
	<p><b>Fahrzeug</b> zu Fuß</p>
	<p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kompakte Siedlungsstruktur von Vorteil</li> <li>▪ „Haltestellen“ und Wohnstandorte/Bildungseinrichtung liegen in fußläufiger Distanz zueinander</li> <li>▪ Gehwege sind sicher (u.a. baulich getrennt, insbesondere in den Wintermonaten gut beleuchtet, von Schnee und Laub geräumt)</li> <li>▪ Vorhandene Straßenquerungen sind sicher (z.B. ausreichend lange Grünzeiten, Begleitung durch Polizei)</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Jungfamilien</li> <li>▪ Eltern/Erziehungsberechtigte als ehrenamtliche Aufsichtsperson(en)</li> <li>▪ Kindergärten</li> <li>▪ Schulen</li> <li>▪ Ggf. Expert:innen und Polizisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufstellen von „Haltestellen“ im öffentlichen Raum</li> <li>▪ Erwachsene als ehrenamtlich tätige Begleitperson notwendig (z.B. Eltern, die sich abwechseln)</li> <li>▪ Begrenzte Reichweite und höherer Zeitaufwand</li> <li>▪ Minimaler Finanzaufwand</li> <li>▪ Setzt sichere Fußweginfrastruktur voraus</li> </ul>

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ansprache der Zielgruppe und Bewerben des „Pedibusses“ durch Kindergarten bzw. Schule erforderlich</li> <li>▪ Unterstützende Kommunikation seitens der Gemeinde zur Sensibilisierung und Information der Bevölkerung wünschenswert</li> <li>▪ Einbindung (lokaler) Presse als positive PR für Gemeinde</li> </ul>	<p>Variabel, empfohlen werden 4-6 Wochen zu Schulstart im Herbst</p> <p><b>Kosten:</b> nur geringfügige Kosten – z.B. für den Druck und die Laminierung der Materialien</p> <p><b>Zeitlicher Aufwand:</b> der Pedibus ist flexibel organisierbar – je nach Bedarf und Verfügbarkeit der Begleitpersonen</p> <p><b>Förderung:</b> 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: <a href="mailto:anna.dolzer@klimabuendnis.at">anna.dolzer@klimabuendnis.at</a></p>	<p><a href="https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/">https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/</a></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 CO<sub>2</sub> 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

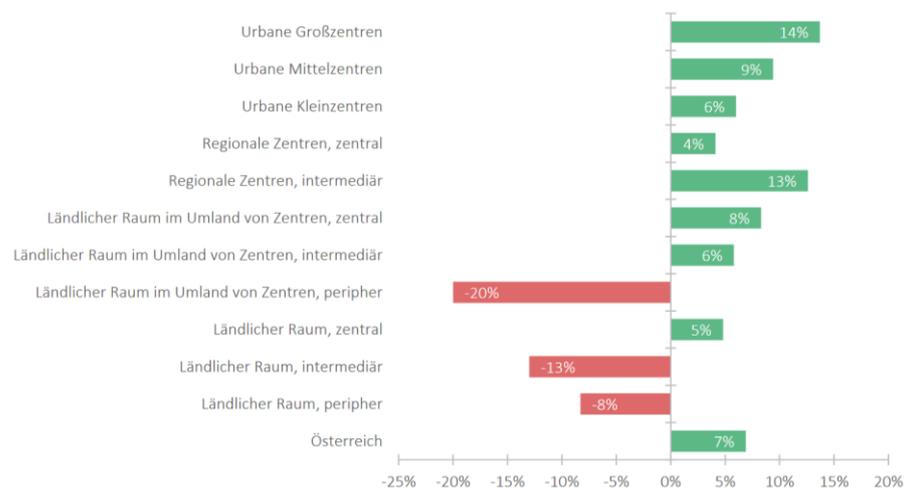
- Nur App wird benötigt. Diese kann in allen Gemeinden – unabhängig ihrer räumlichen Gegebenheiten – verwendet werden
- Bei Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsarten ist generell auf eine sichere und attraktive Straßenraumgestaltung für die Bewohner:innen zu achten

Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Bürger:innen</li> <li>▪ Pendler:innen</li> <li>▪ Lokale Betriebe, bei welchen die Mobilitätspunkte eingelöst werden können</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prinzipiell ist kein eigener Führerschein erforderlich. Dies ermöglicht die Teilhabe für einen erweiterten Personenkreis</li> <li>▪ Die Festlegung eines Gemeinde-/Regionsbudget für nachhaltige Mobilität erfolgt anhand eines Punktesystems</li> <li>▪ Gesammelte Punkte können bei regionalen Betrieben eingelöst werden. Diese Zusammenarbeit nutzt der lokalen/regionalen Wirtschaft</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ Gemeindemitarbeiter:innen können durch aktive Teilnahme als Vorbilder fungieren und andere Bewohner:innen motivieren</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> 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><a href="https://www.ummadum.com/at/gemeinden">https://www.ummadum.com/at/gemeinden</a></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 Strukturerhebung 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

Zielgruppe



Seit November 2021 sichert der MiniMarkt der Hackl & Haubenberger OG die Grundversorgung in Laimbach und Umgebung. Auf 160 m<sup>2</sup> 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)

<b>Vorteile für die Gemeinde</b>	<b>Format</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Standortsicherung Einzelhandel für jeweilige Gemeinde</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<p>Vollversorger mit verringertem Personalaufwand und hybridem Zahlssystem (Bankomat und Barzahlung)</p>
	<b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Räumlichkeiten/Immobilie mit Eignung zur Einzelhandelsfläche</li> <li>▪ Zentrale Lage in Dorfgefüge mit Einzugsbereich für genügend Einwohner:innen</li> </ul>
<b>Involvierte Akteur:innen</b>	<b>Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kaufmann oder Kauffrau</li> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Evtl. privater Grund- oder Immobilieneigentümer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Automatisierte Kassen</li> <li>▪ 48h/Woche aufgeteilt auf 4 Teilzeitkraft zum Waren Befüllen und sonstigen Aufgaben</li> <li>▪ Abhängig vom Unternehmerischen Engagement</li> <li>▪ Kaufmännische/Einzelhandel-Expertise empfehlenswert</li> </ul>
<b>Kommunikationsstrategien</b>	<b>Finanzielle Aspekte: (wird noch ergänzt)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stationäre Präsenz im Dorfkern</li> <li>▪ Beschilderung in Gemeinde und Nachbargemeinden</li> <li>▪ Aktive Social Media Kanäle wie Minimarkt Laimbach Facebook-Seite</li> <li>▪ Bewerbung der unkonventionellen Öffnungszeiten</li> <li>▪ Saisonale Aktionen wie Minimarkt Laimbach wie z.B. Halloween oder Vatertagsprodukte</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> Umbau des Leerstands (davor war es bereits eine Einzelhandel-Filiale): ca. 24.000 €</p> <p><b>Förderung:</b> 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	<a href="https://www.facebook.com/p/MiniMarkt-Laimbach-100076229003727/">https://www.facebook.com/p/MiniMarkt-Laimbach-100076229003727/</a>

## 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"> <li>▪ Seitens der Betreiber:in besteht geringer zeitlich Aufwand (ca. 3h/Woche), bei gleichzeitiger gewährleitetester Versorgungssicherheit</li> <li>▪ Die Dorfladenbox dient auch als sozialer Treffpunkt und „Informationsdrehscheibe“ für Ausgänge u.ä.</li> <li>▪ Bei Störungen des Systems oder der Technik ist nicht die Gemeinde, sondern die Plattformgeber:in in der Verantwortung</li> <li>▪ Da der Zutritt nur mit einer Registrierung möglich ist, besteht ein minimales Risiko für Vandalismus und Diebstahl</li> <li>▪ Selbstbedienende Hofläden befinden sich auf Privatgrund und werden von den Betreiber:innen selbstständig verwaltet</li> <li>▪ Seit der COVID-19-Pandemie gewinnen Selbstbedienungssysteme mit einfachem, digitalem Interface immer mehr an Bedeutung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.)</li> <li>▪ Für das Aufstellen der Box bedarf es der Möglichkeit für ein 6 Punkte-Fundament, sowie Stromanschluss</li> <li>▪ 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)</li> <li>▪ Für die Bewohner:innen muss eine sichere Lage für den Einkauf gewählt werden (u.a. durch adäquate öffentliche Beleuchtung und Abstand zur Straße)</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Betreiber:in (privat, kann aber auch die Gemeinde selbst oder ein Verein sein)</li> <li>▪ Lieferant:innen (ca. 30-60 je Dorfladenbox)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ Teilen sich mehrere bäuerliche Direktvermarkter:innen eine gemeinsame Verkaufsstätte, muss jeder Umsatz klar einer Vermarkter:in zuordbar sein</li> <li>▪ Die reine Vermietung der Räumlichkeit entspricht einer reinen Vermietungstätigkeit und unterliegt nicht der Gewerbeordnung</li> <li>▪ Betreiber:in einer Dorfladenbox übernimmt Investition und legt Marge durch „umsatzbezogene Regalmiete“ fest</li> <li>▪ Die Betreiber:in schafft die Rahmenbedingungen für Direktvermarkter:innen</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Sofern es sich bei Containershops und Selbstbedienungsläden um gewerblich betriebene Verkaufsstellen handelt, kommt das Öffnungszeitengesetz zur Anwendung (auch wenn kein Verkaufspersonal anwesend ist).</li> </ul>

	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dorfladenbox GmbH setzt vor Inbetriebnahme individuellen Facebook u. Instagram-Account auf</li> <li>▪ Auch Betreiber:innen von selbstbedienenden Hofläden können über eine eigene Facebook oder Instagram Seite ihre Angebote präsentieren</li> <li>▪ Bürger:innen erhalten einen Tag vor der Eröffnung einen Posteinwurf mit näheren Informationen</li> <li>▪ Es besteht die Nutzung von „internen Netzwerkeffekten“ – d.h. Dorfladenboxbetreiber:innen könne sich untereinander austauschen und ihre Erfolgsstrategien teilen</li> <li>▪ 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)</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b> <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><b>Förderung:</b> 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><b>Betreiber in der Region</b></p> <p>Dorfladenbox Hofamt Priel                      Name: Herbert Plank                      Telefonnummer: +43720518719                      E-Mail: hofamt.priel@dorfladenbox.com</p> <p><b>Selbstbedienungsladen (Direktvermarktung ab Hof)</b></p> <p>Heinehof                      Name: Raphaela Bereuter                      Telefonnummer: +43 664 5463002                      E-Mail: bereuter@heinehof.at</p>	<p><a href="https://www.dorfladenbox.com/betreiber-werden">https://www.dorfladenbox.com/betreiber-werden</a>  <a href="https://www.wko.at/wien/handel/lebensmittelhandel/selbstbedienungslaeden-und-containershops.pdf">https://www.wko.at/wien/handel/lebensmittelhandel/selbstbedienungslaeden-und-containershops.pdf</a></p> <p>Alternativen und ähnliche Beispiele:</p> <p><a href="https://ackerbox.com/">https://ackerbox.com/</a>  <a href="https://www.kastlgreissler.com/">https://www.kastlgreissler.com/</a>  <a href="https://www.unibox.at/">https://www.unibox.at/</a></p> <p>Direktvermarktung ab Hof  <a href="https://www.heinehof.at/">https://www.heinehof.at/</a></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"> <li>▪ 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)</li> <li>▪ Neben dem mobilen Verkauf an Plätzen, können Zusatzleistungen – wie Catering-Angebote – die lokale Leistung ergänzen</li> <li>▪ Der örtliche Verkauf fördert die Belebung ländlicher Gemeinden und steigert dessen Attraktivierung (für Bewohner:innen und Gäst:innen)</li> </ul>	
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Marktbeauftragte</li> <li>▪ Regionale Produzent:innen (Fleisch und Mehl aus der Region/Österreich)</li> <li>▪ Kooperationspartner:innen</li> <li>▪ Bewohner:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ als Familienbetrieb organisiert; Metzgerei produziert z.B. 95% ihrer Produkte selbst</li> <li>▪ 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</li> </ul>
Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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)</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Neben dem Aufscheinen in der Gemeindezeitung, könnten lokale Betriebe als Werbung in der App (GEM2GO) regelmäßig aufscheinen. Dies erhöht ihre Sichtbarkeit.</li> </ul>	<p><b>Kosten und Förderungen:</b> 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><a href="https://poetzelsberger.co.at/2021/08/25/landmetzgerei-merzinger-aus-st-georgen-bei-salzburg/">https://poetzelsberger.co.at/2021/08/25/landmetzgerei-merzinger-aus-st-georgen-bei-salzburg/</a></p> <p><a href="https://metzgereimerzinger.wordpress.com/metzgerei/">https://metzgereimerzinger.wordpress.com/metzgerei/</a></p> <p><a href="https://www.giefingbaeck.at/baekerei/">https://www.giefingbaeck.at/baekerei/</a></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"> <li>Schließung von lokalen Versorgungslücken und Sicherstellung der Nahversorgung in ländlichen Gebieten</li> </ul>	Mobiler Supermarkt
	<b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rollende Supermärkte sind leicht aufzustellen. Es bedarf nur eines (temporären) Grundes anstelle von einer Immobilie</li> </ul>

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dies ermöglicht kurze (automobilfreie) Wege und macht das Leben im ländlichen Raum attraktiver und ermöglicht für einen größeren Personenkreis mehr soziale Teilhabe</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Angeboten wird ein vollwertiges Sortiment – ähnlich einem regulären Supermarkt</li> <li>▪ Das Angebot berücksichtigt Kund:innenwünsche, inkludiert lokale Produkte und fördert somit die regionale Wertschöpfung</li> <li>▪ Es findet eine ökologische Optimierung von Güterverkehrsströmen durch Bündelungseffekte statt. Zudem werden Regionen durch Regionalkreisläufe und -kooperationen gestärkt</li> <li>▪ Mehrere Gemeinden können täglich zu festen Zeiten angefahren werden, dadurch können noch mehr Menschen in der Region von dem Angebot profitieren</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Der Supermarkt kommt zu den Menschen und nicht umgekehrt, dies stärkt ländliche Räume und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz</li> </ul> <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"> <li>▪ 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</li> <li>▪ 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 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche – welcher eher einem fahrenden „Tante Emma Laden“ gleicht, eignet sich besonders für Ortschaften, die primär über enge Straßen zu erreichen sind</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ DB Regio Bus</li> <li>▪ Selbständige Kauffrau/Kaufmann</li> <li>▪ Regionale Dienstleister</li> <li>▪ Lokale Produzent:innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ DB Regio übernimmt den Fahrbetrieb und die Wartung des Einkaufsbusses</li> <li>▪ Ein selbstständige/r Kauffrau/mann betreibt den Supermarkt</li> <li>▪ Mit Hochleistungsakkus kann der Markt bis zu 8 Stunden ohne externe Stromversorgung betrieben werden</li> <li>▪ Kleinere Beispiele sind privatrechtlich organisiert und betreiben Fahrzeuge und Supermarkt selbst</li> <li>▪ Der Einkaufs-Bus kommt jeweils zu festen Zeiten in verschiedene Ortschaften</li> </ul>

Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtig ist die positive Aufnahme seitens der Gemeinde. Dort wo sich die Gemeinden mit eigenen Aktionen engagieren, ist die Kundenfrequenz im Einkaufsbus besonders hoch</li> <li>▪ In der Anlaufphase ist eine breite Ankündigung des Angebots sowie der Fahrzeiten wesentlich, es bedarf des Aufbaus einer Stammkund:innenschaft</li> <li>▪ Kommunikation mit Partnerunternehmen, die entweder die Logistik seitens der DB Regio nutzen, oder ihre lokalen Produkte über den Supermarkt anbieten, ist wesentlich</li> <li>▪ 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)</li> </ul>	<p><b>Kosten und Förderungen:</b> 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><b>DB Regio Straße</b>                      Name: Arndt Hecker (Senior Projektleiter, DB Regio Bus)                      Telefonnummer: +49 (0)1523 7549930                      E-Mail: arndt.hecker@deutschebahn.com</p> <p><b>Aaron's rollender Supermarkt</b>                      Name: Aaron Daubner                      Telefonnummer: +49(0)170/4622276                      E-Mail: aarons_supermarkt@icloud.com</p> <p><b>Rolla Rollender Supermarkt</b>                      Name: Johann Enne                      Telefonnummer: 02245 20 24-1                      E-Mail: johannenne@gmx.at</p>	<p><a href="https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/einkaufsbus">https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/einkaufsbus</a>  <a href="http://www.aarons-rollender-supermarkt.de/">http://www.aarons-rollender-supermarkt.de/</a>  <a href="https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/mobile-nahversorgung-austria/">https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/projekt/mobile-nahversorgung-austria/</a></p>

## 6.2 Mobile Gesundheitsversorgungsangebote, Beispiel „medibus“ (Deutschland)

Zielgruppe

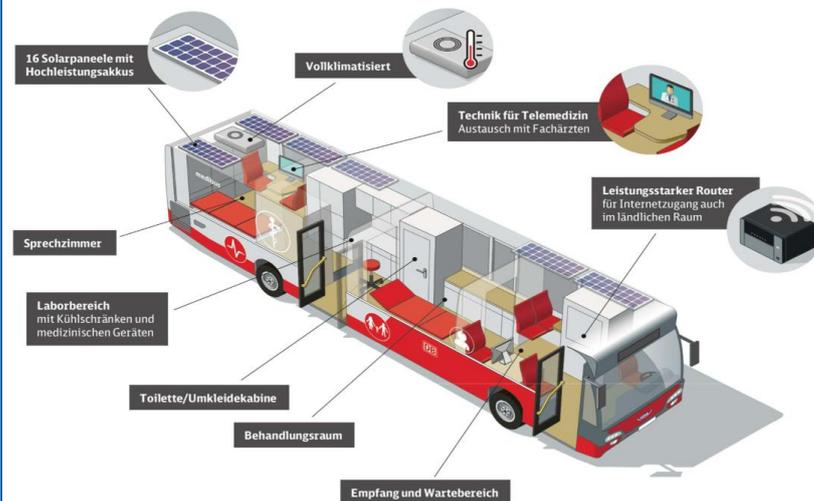


Der „medibus“ ist ein spezieller Bus, welcher als mobile Hausarzt-Praxis ausgewählte Gemeinden regelmäßig anfährt. Räumlich ausgestattet ist dieser mit einem Warte- und Behandlungsbereich, sowie einem Sprechzimmer. Apparativ verfügt er über diverse Geräte (z.B. EKG-Monitor, Defibrillator und Ultraschall) 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	Format
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>Mobiler Ärzt:innenbus/mobile Gesundheitsversorgung</p>

Vorteile für die Gemeinde	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dieser kann Gemeinden – je nach Bedarf – mehrmals wöchentlich anfahren</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ 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)</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ er kann die Form einer dauerhaften Ergänzung/Ersatz oder als Übergangslösung – bis wieder ausreichende stationäre Arztpraxen besetzt sind – einnehmen</li> <li>▪ er Fördert sozialen Austausch – Bewohner:innen treffen sich beim Bus nicht nur auf Grund der medizinischen Versorgung</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine – der medibus kann theoretisch an jeden gewünschten Ort gefahren werden. Gezielt sollen v.a. ländliche und wenig gut erschlossene Gemeinden darüber versorgt werden</li> </ul>
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde</li> <li>▪ Ärzt:innen (diese können auch in der nächstgelegenen Stadt leben)</li> <li>▪ Fahrer:innen (z.B. durch Busunternehmen bereitgestellt)</li> <li>▪ Weitere Partner:innen (z.B. Diakonie, Hospizdienst)</li> <li>▪ Bürger:innen (insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der medibus wurde von der KV Hessen in Kooperation mit der DB Regio betrieben</li> <li>▪ Bei der Vermietung der Busse stellt DB Regio bei Bedarf auch das Fahrpersonal zur Verfügung und führt zudem die Serviceleistungen für das Fahrzeug durch</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Patient:innen können ohne Termin den medibus aufsuchen</li> </ul>

Kommunikationsstrategien	Finanzielle Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das einsetzbare Fahrzeug mit seiner Ausstattung kann im Rahmen eines Pressetermins der Öffentlichkeit präsentiert werden</li> <li>▪ Öffnungszeiten und Fahrplan des medibusses können über die Gemeindemedien der Bevölkerung bekannt gegeben werden</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<p><b>Kosten und Förderung:</b> 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><a href="https://www.kvhessen.de/fileadmin/user_upload/kvhessen/Patienten/Behandlung/MEDIBUS_Flyer.pdf">https://www.kvhessen.de/fileadmin/user_upload/kvhessen/Patienten/Behandlung/MEDIBUS_Flyer.pdf</a></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"> <li>Der FinanceBus bietet eine Abfederung von Filialschließungen ohne adäquates Ersatzangebot. Trotz Schließungen bleibt die Bank vor Ort präsent</li> <li>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</li> <li>Bewohner:innen erhalten eine persönliche Videoberatung in Echtzeit. Ein eigener Diskretionsbereich ist für eine persönliche Beratung vorhanden</li> <li>Bewohner:innen können daher Bankgeschäfte vor Ort – nahezu wie gewohnt – durchführen und müssen nicht in die nächst größere Ortschaft fahren</li> <li>Ländliche Regionen werden für Finanzinstitute wieder interessanter – welche sich aus Kostengründen aus der Fläche sonst zurückziehen würden</li> </ul>	Mobile Bankdienstleistung
	<p><b>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine – der FinanceBus kann theoretisch an jeden gewünschten Ort gefahren werden. Gezielt sollen v.a. ländliche und wenig gut erschlossene Gemeinden darüber versorgt werden</li> </ul>

<b>Vorteile für die Gemeinde</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dies bietet einen Ausgleich von Strukturschwächen und erhöht die Attraktivität der Gemeinden</li> <li>▪ In regelmäßigen Abständen können mehrere Orte mit dem umgebauten Bus versorgt werden</li> </ul>	
<b>Involvierte Akteur:innen</b>	<b>Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinden</li> <li>▪ DB Regio (Bereitstellung und Service der Fahrzeuge)</li> <li>▪ Cisco (Bereitstellung der Kommunikationstechnik)</li> <li>▪ Finanzinstitute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Bus ist mit moderner Kommunikationstechnik von Cisco ausgestattet</li> <li>▪ Bewohner:innen können über großflächige Displays und hochwertiger Übertragungstechnik ein persönliches Gespräch mit ihrer Berater:in führen</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ Der Bus verfügt über eine eigene Internetverbindung, unabhängig von den lokalen Gegebenheiten</li> </ul>
<b>Kommunikationsstrategien</b>	<b>Finanzielle Aspekte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Gewährleistung einer langfristigen Umsetzung und Finanzierung bedarf es das Interesse und die Unterstützung seitens der Kommunen und Politik (vor Ort)</li> <li>▪ Der Prototyp eines Busses sollte über mehrere Kanäle und Orte präsentiert werden</li> <li>▪ 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</li> </ul>	<p><b>Kosten und Förderung:</b> 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><b>Zeitlicher Aufwand:</b> ohne Planung bedarf die Umrüstung eines Buses zwischen 3-6 Monate</p>
<b>Kontakt</b>	<b>Weitere Informationen</b>
<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><a href="https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/db-financebus">https://www.dbrégio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur/db-financebus</a>  <a href="https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Koenecke_Busplattformen.pdf">https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2022/07/DNT2022_Vortrag_Koenecke_Busplattformen.pdf</a></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 CO<sub>2</sub>-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"> <li>▪ Verbesserte Mobilität in ländlichen Gebieten</li> <li>▪ 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</li> </ul>	Leasing von E-Autos		
	<table border="1"> <tr> <th>Fahrzeug</th> <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	
<table border="1"> <tr> <th>Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen</th> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine – die üblichen Reichweiten eines E-Fahrzeuges reichen für den alltäglichen (Berufs-)verkehr aus</li> <li>▪ Neben privaten und öffentlichen Lademöglichkeiten ist das Laden während der Arbeitszeit am Arbeitsort eine vorteilhafte Maßnahme</li> </ul> </td> </tr> </table>	Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine – die üblichen Reichweiten eines E-Fahrzeuges reichen für den alltäglichen (Berufs-)verkehr aus</li> <li>▪ Neben privaten und öffentlichen Lademöglichkeiten ist das Laden während der Arbeitszeit am Arbeitsort eine vorteilhafte Maßnahme</li> </ul>	
Räumliche/Infrastrukturelle Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine – die üblichen Reichweiten eines E-Fahrzeuges reichen für den alltäglichen (Berufs-)verkehr aus</li> <li>▪ Neben privaten und öffentlichen Lademöglichkeiten ist das Laden während der Arbeitszeit am Arbeitsort eine vorteilhafte Maßnahme</li> </ul>		
Involvierte Akteur:innen	Technische, rechtliche und organisatorische Aspekte		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Staat</li> <li>▪ Europäische Automobilhersteller</li> <li>▪ Bürger:innen mit geringem Einkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine ausreichend dimensionierte Ladeinfrastruktur (öffentlich oder privat) stellt eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung der Elektromobilität dar</li> </ul>		

Kommunikationsstrategien	Finanzieller und zeitlicher Aufwand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzliche Förderungen – wie öffentliche Lademöglichkeiten, kostenfreies Parken für E-Autos – erhöhen die Attraktivität solcher Maßnahmen</li> <li>▪ Interessierte Bürger:innen sollen über unterschiedliche Kommunikationskanäle über das Angebot informiert werden</li> </ul>	<p><b>Kosten und Förderung:</b> 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><a href="https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique">https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique</a>  <a href="https://www.cec-zev.eu/de/presse/pressemitteilungen/2024/sozialleasing-ein-weg-aus-der-deutschen-e-auto-krise/">https://www.cec-zev.eu/de/presse/pressemitteilungen/2024/sozialleasing-ein-weg-aus-der-deutschen-e-auto-krise/</a>  <a href="https://taz.de/Forderung-nach-Social-Leasing!/6039666/...">https://taz.de/Forderung-nach-Social-Leasing!/6039666/...</a></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	
<b>Folgende Lokale Angebote sind in der Gemeinde vorhanden...</b>	
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](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=AOvVaw1PtthMOTTpPIVxzKolchRp](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=AOvVaw1PtthMOTTpPIVxzKolchRp) [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](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](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](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](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](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](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](https://www.radlobby.at/bicibus_alt) [Abfrage am 24.10.2024]