

# **SLIMobility - Systemintegrierende Lösungsansätze für Innovationsbarrieren neuer Mobilitätsdienstleistungen**

Finanziert im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ durch das BMK

## **Impressum**

### **Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:**

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2

### **Programmverantwortung Mobilität der Zukunft:**

Abteilung III/4 – Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

Jaqueline Grassl, MSc (WU)

Tel.: +43 (1) 71162 – 653105

E-Mail: [jaqueline.grassl@bmk.gv.at](mailto:jaqueline.grassl@bmk.gv.at)

Website: [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at); Website Mobilität der Zukunft: [www.mobilitaetderzukunft.at](http://www.mobilitaetderzukunft.at)

### **Programmmanagement Mobilität der Zukunft**

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH

A-1090 Wien, Sensengasse 1

Dr. Dietrich Leihls

Tel.: +43 (0)5 7755-5034

E-Mail: [dietrich.leihls@ffg.at](mailto:dietrich.leihls@ffg.at)

Website: [ffg.at/mobilitaetderzukunft](http://ffg.at/mobilitaetderzukunft)

## Für den Inhalt verantwortliche Autorinnen und Autoren:



TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Rechtswissenschaften

Univ.-Prof. Dr.iur. Dragana Damjanovic, LL.M.

Mag. iur. Oliver Peck, B.A.

Tel.: +43 58801 280102

E-Mail: [dragana.damjanovic@tuwien.ac.at](mailto:dragana.damjanovic@tuwien.ac.at)

Website: [www.tuwien.at/ar/rechtswissenschaften](http://www.tuwien.at/ar/rechtswissenschaften)



TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich MOVE

Univ.Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Ing. Martin Berger

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Aurelia Kammerhofer, Bakk.techn.

Dominika Sterna, BSc.

Tel.: +43 58801 280527

E-Mail: [martin.kp.berger@tuwien.ac.at](mailto:martin.kp.berger@tuwien.ac.at)

Webseite: [www.tuwien.at/ar/move](http://www.tuwien.at/ar/move)

## unter Mitwirkung der Projektpartner:



Mobilitätsverbünde Österreich OG

Dipl.-Ing. Alexander Klein

Dipl.-Ing. Christian Steger-Vonmetz (Verkehrsverbund Ost-Region)

E-Mail: [alexander.klein@mobilitaetsverbuede.at](mailto:alexander.klein@mobilitaetsverbuede.at)

Webseite: [www.mobilitaetsverbuede.at](http://www.mobilitaetsverbuede.at)



UIV Urban Innovation Vienna GmbH

Mag. Gerald Franz, MA

Thomas Vith, Msc.

Chiara Kupnik, BA

E-Mail: [franz@urbaninnovation.at](mailto:franz@urbaninnovation.at)

Webseite: [www.urbaninnovation.at](http://www.urbaninnovation.at)

Wien, 2023. Stand: 26. Januar 2024

**Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bund der Autorinnen und Autoren ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorinnen und Autoren dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [iii4@bmk.gv.at](mailto:iii4@bmk.gv.at).

## Inhalt

<b>1 Kurzfassung</b>	<b>8</b>
<b>2 Abstract</b>	<b>13</b>
<b>3 Ausgangslage, Projektziele, Methoden</b>	<b>17</b>
3.1 Ausgangslage und Problemstellung	17
3.2 Projektziele	21
3.3 Methodische Vorgehensweise	23
<b>4 Kompendium</b>	<b>26</b>
4.1 Zielsetzung und Leseanleitung	26
4.2 Definition und Typen von NMDL	28
4.2.1 Kategorisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen	28
4.2.2 Fahrzeug-Sharing	32
4.2.3 Bedarfsverkehr	36
4.2.4 Mitfahren	40
4.3 Identifikation von Barrieren	42
4.4 Struktur der Tabellen	47
<b>5 Integrationsebenen</b>	<b>49</b>
5.1 Auswahl der Integrationsebenen	49
5.1.1 Integration von Carsharing in den Bereich Wohnen	51
5.1.2 Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV	52
5.1.3 Integration von Mitfahren in Betriebe	53
5.2 Methodische Vorgehensweise zur Analyse der Integration von NMDL in ÖPNV, Wohnen und Betriebe	54
5.2.1 Rechtliche Grundlagen	54
5.2.2 Fallbeispielanalyse und Reflexionsworkshops	55
5.2.3 Literaturanalyse	59
5.2.4 Problemlagen, offene Fragen, Handlungsbedarfe	59
<b>6 Integration von Sharing in Wohnen</b>	<b>61</b>
6.1 Einleitung	61
6.2 Rechtliche Grundlagen	62
6.2.1 Einleitung	62
6.2.2 Zur Möglichkeit der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau nach den Bau- und Raumordnungsgesetzen	64
6.2.3 Einsatz privatrechtlicher Instrumente zur Umsetzung der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau	78

6.2.4 Zusammenfassung .....	82
6.3 Fallbeispielanalyse .....	84
6.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele .....	84
6.3.2 Auswertung.....	87
6.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf.....	94
<b>7 Integration von Bedarfsverkehr in ÖPNV .....</b>	<b>107</b>
7.1 Einleitung .....	107
7.2 Rechtliche Grundlagen.....	108
7.2.1 System der Organisation und Planung des ÖPNV nach ÖPNRV-G .....	109
7.2.2 Bestellung von Personenverkehrsdienstleistungen .....	113
7.2.3 Zusammenfassung .....	117
7.3 Fallbeispielanalyse .....	119
7.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele.....	119
7.3.2 Auswertung.....	121
7.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf.....	132
<b>8 Integration von Mitfahren in Betriebe .....</b>	<b>143</b>
8.1 Einleitung .....	143
8.2 Rechtliche Grundlagen.....	144
8.2.1 Einleitung .....	144
8.2.2 Arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen .....	145
8.2.3 Vertragsrecht, Haftung und Versicherung.....	148
8.2.4 Steuerrecht .....	150
8.2.5 Zusammenfassung .....	155
8.3 Fallbeispielanalyse .....	156
8.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele.....	156
8.3.2 Auswertung.....	157
8.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf.....	160
<b>9 Zusammenfassung des weiteren Forschungsbedarfs und der Handlungsempfehlungen für die Integration von neuen Mobilitätsdienstleistungen in die Bereiche ÖPNV, Wohnen und Arbeiten.....</b>	<b>169</b>
9.1 Integration von Sharing in Wohnen.....	169
9.2 Integration von Bedarfsverkehr in den ÖPNV .....	171
9.3 Integration von Mitfahren in Betriebe .....	173
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>175</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>176</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>177</b>

<b>Verzeichnis der Rechtsquellen.....</b>	<b>192</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>196</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>198</b>
Kompendium .....	198
Fahrzeug-Sharing.....	198
Bedarfsverkehr .....	211
Mitfahren .....	223
Morphologische Kästen.....	237

# 1 Kurzfassung

Sogenannten „**neuen Mobilitätsdienstleistungen**“ (**NMDL**) wird ein großes Potential zugeschrieben, wesentlich zur Mobilitätswende beitragen zu können. Entgegen der häufigen Bezeichnung als „neue Mobilitätsdienstleistungen“ sind diese schon seit längerer Zeit bekannt und werden in Österreich angeboten. Jedoch haben sich die NMDL bislang noch nicht am Markt breit etabliert, es ist bislang zu keiner Marktdiffusion, etwa vergleichbar zum klassischen öffentlichen Personenverkehr, gekommen. Eine entsprechend breite Marktdiffusion ist allerdings zentral, damit „neue“ Mobilitätsdienstleistungen zu einem ausschlaggebenden Faktor für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens werden und zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimawende beitragen können.

Das Projekt SLIMobility untersucht die **Hemmnisse und Barrieren für eine breite Diffusion** von neuen Mobilitätsdienstleistungen in der Gesellschaft bzw. am Markt, fokussiert also auf die Barrieren der letzten Phase eines Innovationsprozesses (Erfindung – Entwicklung – Markteinführung – Marktdiffusion). Es nimmt dabei im Besonderen auch **Fragen der Systemintegration** in den Blick. Denn die Studie geht von der These aus, dass eine entsprechende Integration der NMDL

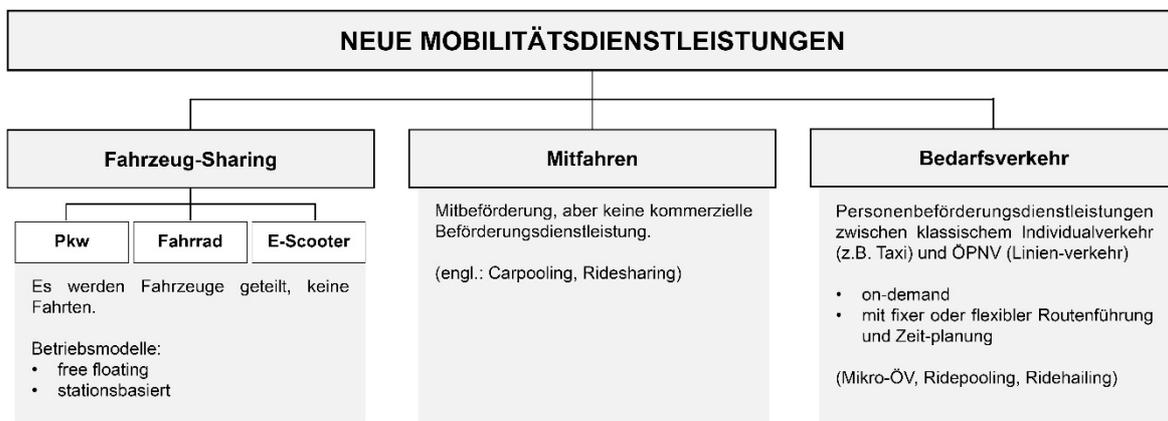
- zum einen in die vor- und nachgelagerten Ebenen der Mobilitätsinfrastruktur (insbesondere multimodale Mobilitätsstationen) und der digitalen Mobilitätsplattformen (z.B. MaaS-Apps),
- zum anderen in das System der Planung, Bestellung und Finanzierung für den ÖPNV,
- sowie weiters, in andere Systeme, die außerhalb des Mobilitätssystems liegen (wie z.B. Wohnen, Betriebe, Freizeit, Tourismus, ...),

maßgeblich zu einer breiteren Etablierung, sowie Akzeptanz und Nachfrage der NMDL beitragen können.

Dafür erfolgte zunächst eine Klarstellung der Begrifflichkeiten in Bezug auf neue Mobilitätsdienstleistungen, um die Hemmnisse systematisch und strukturiert untersuchen zu können. Im Rahmen des Projekts SLIMobility werden Mobilitätsdienstleistungen allgemein als eine Ebene im Mobilitätssektor, neben der Mobilitätsinfrastruktur (Straße, Schiene, multimodale Mobilitätsstationen etc.) und digitalen Mobilitätsplattformen (z.B. MaaS-Apps) verstanden.

Als neue Mobilitätsdienstleistungen (NMDL) werden wiederum solche Arten von Mobilitätsdienstleistungen erfasst, die sich typischerweise zwischen dem Individualverkehr mit individueller Nutzung (z.B. Taxi) und dem klassischen öffentlichen Verkehr mit kollektiver Nutzung (Linienverkehr) einordnen lassen. Diese NMDL werden im Projekt nach drei verschiedenen Grundtypen differenziert (siehe Abbildung 1): **Fahrzeug-Sharing**, **Mitfahren** und **Bedarfsverkehre**.

Abbildung 1 Kategorisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung)



Für diese NMDL wurde eine holistische Betrachtungsweise auf die **Barrieren** gewählt und im Hinblick auf die Verbreitung der Mobilitätsinnovationen die folgenden Faktoren näher untersucht:

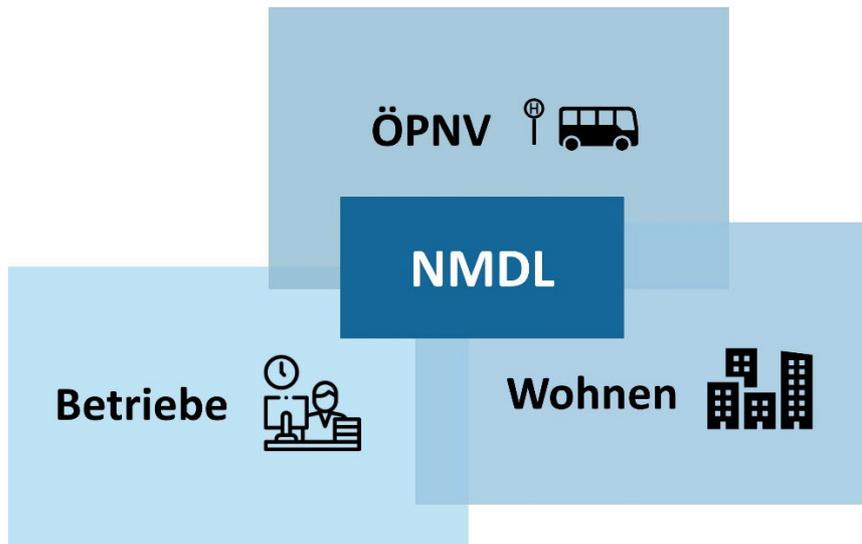
- Regelung des (Markt-)Zugangs
- Finanzierung & Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch die öffentliche Hand
- (Markt-)Nachfrage
- Qualität des Angebots & Qualitätssicherung
- Sichtbarkeit & Zugänglichkeit
- Strategische Kooperationen
- Organisation des Betriebs
- Fahrzeugtechnologie & -ausstattung
- Datenzugang & Digitale Integration
- Räumliche Erfordernisse & Infrastruktur
- Teilnahme im (fließenden) Straßenverkehr

Im **Kompendium** werden Problemlagen, offene Fragen und der Handlungsbedarf im Hinblick auf diese Faktoren, jeweils für die unterschiedlichen Typen von NMDL (Fahrzeug-Sharing, Bedarfsverkehr und Mitfahren) und die darin gebildeten Untertypen untersucht. Sehr knapp zusammengefasst folgt aus dieser disziplinenübergreifenden Analyse (die Details können im Kompendium, welches im Anhang zu diesem Bericht zu finden ist, nachgelesen werden), dass

- der Rechtsrahmen die NMDL noch nicht systematisch erfasst ist, woraus vielfach Rechtsunsicherheiten und Rechtsunklarheiten resultieren. Dies wirkt sich hemmend auf die Bereitstellung aus.
- angesichts noch geringer Nachfrage die Dienstleistungen zumeist nicht wirtschaftlich erbracht werden können. Sie bedürfen daher einer staatlichen Subventionierung, die aber bislang nicht umfassend etabliert ist. Vielfach werden NMDL, wenn sie nicht marktwirtschaftlich erbracht werden können, durch die Zivilgesellschaft und gemeinnützig (community based) erbracht. Dadurch entsteht aber nur ein punktuelles, wenig geplantes Angebot.
- Qualitätsstandards zumeist nicht ausreichend festgelegt sind.
- NMDL noch nicht von der StVO erfasst werden. Besondere Regelungen für die Nutzung des öffentlichen Raums oder die Teilnahme im Straßenverkehr gestalten sich auf dieser Grundlage schwierig.
- die digitale Integration solcher NMDL in MaaS-Plattformen noch unzureichend erfolgt, die Plattformen sind teils technologisch auch noch nicht zureichend erweitert.
- die öffentliche Hand vielfach Daten benötigt, um die notwendigen Planungen in diesem Bereich durchführen zu können, aber bislang noch nicht über eine ausreichende Datengrundlage (insb. zur Abschätzung der Nachfrage) verfügt.

Nachfolgend wurden die Fragen der **Systemintegration** näher untersucht, und zwar konkret für die Bereiche **ÖPNV, Wohnen und Betriebe**.

Abbildung 2 Ausgewählte Bereiche der Systemintegration von NMDL (eigene Darstellung)



Die ausgewählten Integrationsebenen wurden – angesichts des Zeit- und Kostenrahmens des vorliegenden Forschungsprojekts – jeweils anhand einer NMDL-Kategorie näher betrachtet, konkret: (1) Fahrzeug-Sharing und Wohnen; (2) Bedarfsverkehr und ÖPNV; (3) Mitfahren und Betriebe. Es wurden diese Kombinationen gewählt, da sie großes Potential aufweisen und es zu ihnen bereits Erfahrungen in der Praxis gibt, aus denen sich offene Fragen und Handlungsbedarf ergeben. Es konnten insofern dazu auch Fallbeispiele in Österreich gefunden werden, die näher analysiert wurden. Darüber hinaus sind viele andere Kombinationen möglich, wie etwa Sharing und Betriebe oder Mitfahren und Wohnen oder Sharing und ÖPNV, wo weiterer Forschungsbedarf über das Projekt hinaus bestehen.

Zentrale Ergebnisse dieser Analyse der Systemintegration sind:

In Bezug auf die **Integration von Carsharing in Wohnen** wird empfohlen, aufgrund vieler Unzulänglichkeiten des bestehenden Regelungssystems und der derzeitigen Verwaltungspraxis andere Zugänge zur Umsetzung von Carsharing in Wohnen näher zu prüfen. Es könnte von der Stellplatzverpflichtung als wesentlichem Ansatzpunkt in diesem System (von dem zugunsten alternativer Mobilitätskonzepte abgewichen werden darf) abgegangen werden. Stattdessen könnte die Verpflichtung zur Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts in Verbindung mit einer Mobilitätsabgabe selbst gesetzlich verankert werden. Carsharing sollte dabei als Maßnahme eines detaillierten Mobilitätskonzeptes betrachtet werden. Sollte die konkrete Verpflichtung zum Betrieb im Einzelfall weiterhin durch Vertrag festgelegt werden, sollte dies transparent und, wenn möglich, unter Beteiligung der zukünftigen Bewohner:innen erfolgen. Die Vereinbarung sollte zwischen Verwaltung und Mobilitätsbetreiber:in

geschlossen werden und nicht mit dem:der Bauträger:in, jedenfalls dann nicht, wenn diese:r das Gebäude nach Errichtung nicht auch verwaltet und betreibt. Die Finanzierung des Angebots kann über Einhebung von Abgaben (u.a. von den Bauträger:innen und Bewohner:innen) erfolgen. Bauträger:innen sollten jedenfalls die wesentlichen baulichen Infrastrukturen zur Realisierung von Carsharing im Wohnbau bereitstellen.

Es besteht Konsens darüber, dass **Bedarfsverkehr Bestandteil des öffentlichen Verkehrs** ist und daher in die Planung des ÖPNV integriert werden sollte. Es fehlen allerdings die erforderlichen Daten für eine integrierte Gesamtplanung, ebenso sind die Planungsmethoden wie multimodale Verkehrsnachfragemodelle dafür konsequent anzuwenden, um die Fahrgastnachfrage als Basis für wirtschaftliche Abwägungen abschätzen zu können. Weiters sind die entsprechenden rechtlichen Grundlagen anzupassen und Zuständigkeiten für eine solche integrierte Gesamtplanung klar festzulegen. Die Integration des Bedarfsverkehrs in die ÖPNV-Planung sollte so weit als möglich durch das Instrument einer integrierten (= gebündelten) Ausschreibung erfolgen. Es wird empfohlen, bei derart komplexen Ausschreibungen den Einsatz einer (überwiegend) funktionalen Ausschreibung näher zu prüfen. Bei der Planung und Integration in den Verbundtarif ist sicherzustellen, dass keine falschen Anreize gesetzt werden und gewährleistet wird, dass Bedarfsverkehr sich nicht als Konkurrenz zum klassischen Linienverkehr entwickelt.

**Mitfahren** steht als Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements noch am Anfang. Eine gesetzliche Verankerung sowohl des betrieblichen Mobilitätsmanagements als auch speziell des Mitfahrens fehlen bislang. Daher ergeben sich sowohl spezifische Herausforderung des Mitfahrens als auch der grundsätzlichen Integration und rechtlichen Verankerung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Gesetzliche Regelungen stellen für das Mitfahren zwar keine wesentlichen Hürden dar, Klärungs- und Verbesserungsbedarf zeigt sich aber hinsichtlich finanzieller und steuerrechtlicher Anreize. Hier besteht Erfordernis die zulässige Höhe der Kostendeckungsbeiträge in Hinblick auf die Abgrenzung zur gewerbsmäßigen Durchführung zu klären. Darüber hinaus ist die Erarbeitung und Umsetzung entsprechender Programme zur Bewusstseinsbildung und Förderung von Mitfahren als Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements unter Einbindung der unterschiedlichen Stakeholder:innen und Interessensvertretungen (z.B. WK, AK, ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ, ...) notwendig. Ohne aber weitere flankierende Push- und Pull-Maßnahmen zu ergreifen, fehlt jedoch ein wesentlicher Hebel, um Mitfahren zu forcieren.

## 2 Abstract

So-called "**new mobility services**" (**NMS**) are considered to have great potential to make a significant contribution to the mobility transition. Contrary to the frequent description as "new mobility services", these have been known for some time and are offered in Austria. However, NMS have not yet become widely established on the market and there has been no market diffusion comparable to traditional public transport. Broad market diffusion is crucial if "new" mobility services are to become a decisive factor in changing mobility behaviour and contribute to achieving the mobility and climate transition.

The project SLIMobility examines the **obstacles and barriers to a broad diffusion of new mobility services in society and on the market**, focussing on the barriers of the last phase of an innovation process (invention - development - market launch - market diffusion). In particular, it also focusses on **questions of system integration**. The study is based on the assumption that a corresponding integration of NMS

- on the one hand into the preceding and subsequent levels of the mobility infrastructure (in particular multimodal mobility stations) and the digital mobility platforms (e.g. MaaS apps),
- the system for planning, ordering and financing public transport,
- as well as in other systems that lie outside the mobility system (e.g. housing, businesses, leisure, tourism, ...),

can contribute significantly to a broader establishment, acceptance and demand for NMS.

The first step was to clarify the terminology relating to new mobility services in order to be able to analyse the obstacles in a systematic and structured manner. As part of the SLIMobility project, mobility services are generally understood as one level in the mobility sector, alongside mobility infrastructure (road, rail, multimodal mobility stations, etc.) and digital mobility platforms (e.g. MaaS apps). In turn, new mobility services (NMS) are defined as those types of mobility services that can typically be categorised between individual transport with individual use (e.g. taxis) and traditional public transport with collective use (scheduled services). These NMS are differentiated in the project according to three different basic types: (1) **Vehicle sharing**, (2) **ride-sharing** and (3) **on-demand transport**.

For these types of NMS, a holistic approach to the **barriers** was chosen and the following factors were analysed in more detail with regard to the dissemination of mobility innovations:

- Regulation of (market) access
- Financing & economic efficiency / ordering by the public sector
- (Market) demand
- Quality of the offer & quality assurance
- Visibility & accessibility
- Strategic co-operations
- Organisation of operations
- Vehicle technology & equipment
- Data access & digital integration
- Spatial requirements & infrastructure
- Participation in road traffic

The **compendium** analyses problem situations, open questions and the need for action with regard to these factors, in each case for the different types of NMS (vehicle sharing, on-demand transport and ride-sharing) and the sub-types formed within them. Very briefly summarised, this interdisciplinary analysis (the details can be found in the compendium in the appendix to this report) shows that

- the legal framework does not yet systematically cover NMS, which often results in legal uncertainties and ambiguities. This has an inhibiting effect on provision.
- as demand is still low, the services cannot usually be provided economically. They therefore require state subsidisation, but this has not yet been fully established. In many cases, NMS are provided by civil society and on a non-profit (community-based) basis if they cannot be provided on a market basis. However, this only results in selective, poorly planned services.
- Quality standards are usually not sufficiently defined.
- NMS are not yet covered by road traffic regulations. Special regulations for the use of public spaces or participation in road traffic are difficult on this basis.
- the digital integration of such NMS into MaaS platforms is still inadequate, and some of the platforms are not yet sufficiently technologically advanced.
- the public sector often needs data in order to carry out the necessary planning in this area, but does not yet have a sufficient data basis (in particular for estimating demand).

In the following, the questions of **system integration** were analysed in more detail, specifically for the areas of **public transport, housing and businesses**.

In view of the time and cost constraints of this research project, the selected integration levels were each analysed in more detail on the basis of an NMS category, specifically: (1) vehicle sharing and housing; (2) on-demand transport and local public transport; (3) ride-sharing and businesses. These combinations were chosen because they have great potential and there is already experience of them in practice, which gives rise to open questions and a need for action. In this respect, it was also possible to find case studies in Austria that were analysed in more detail. In addition, many other combinations are possible, such as sharing and businesses or carpooling and living or sharing and public transport, where further research is needed beyond the scope of the project.

The central results of this analysis of system integration are:

With regard to the **integration of car sharing in housing**, it is recommended that other approaches to the implementation of car sharing in housing be examined more closely due to the many shortcomings of the existing regulatory system and current administrative practice. The legal obligation to create parking space (which may be deviated from in favour of alternative mobility concepts) as a key starting point in this system could be abandoned. Instead, the obligation to implement an alternative mobility concept in conjunction with a mobility levy could itself be enshrined in law. Car sharing should be considered as a measure of a detailed mobility concept. If the concrete obligation to operate a car-sharing system in individual cases continues to be determined by contract, this should be done transparently and, if possible, with the participation of future residents. The agreement should be concluded between the administration and the mobility operator and not with the real estate developer, at least not if the latter does not also manage and operate the building after construction. The offer can be financed by levying charges (e.g. from the real estate developers and residents). In any case, real estate developers should provide the essential structural infrastructure for the realisation of car sharing in residential buildings.

There is a consensus that **on-demand transport** is **part of public transport** and should therefore be integrated into public transport planning. However, the necessary data for integrated overall planning is lacking, and planning methods such as multimodal transport demand models must be applied consistently in order to be able to estimate passenger demand as a basis for economic considerations. Furthermore, the relevant legal bases must be adapted

and responsibilities for such integrated overall planning must be clearly defined. The integration of demand-responsive transport into public transport planning should take place as far as possible by means of an integrated (= bundled) tendering procedure. It is recommended that the use of a (predominantly) functional tender be examined more closely for such complex tenders. When planning and integrating into the transport network tariff, it must be ensured that no false incentives are set and that it is guaranteed that on-demand transport does not develop into competition with traditional scheduled services.

**Ride-sharing** as a measure of corporate mobility management is still at the beginning. Both corporate mobility management and ride-sharing in particular have not yet been enshrined in law. This results in specific challenges for ride-sharing as well as the fundamental integration and legal anchoring of company mobility management. Although legal regulations do not present any significant hurdles for ride-sharing, there is a need for clarification and improvement with regard to financial and tax incentives. Here there is a need to clarify the permissible level of cost recovery contributions with regard to the demarcation from commercial operation. In addition, the development and implementation of appropriate programmes to raise awareness and promote ride-sharing as a measure of corporate mobility management with the involvement of the various stakeholders and interest groups is necessary. However, without taking further accompanying push and pull measures, a key lever for encouraging ride-sharing is missing.

# 3 Ausgangslage, Projektziele, Methoden

## 3.1 Ausgangslage und Problemstellung

Sogenannten „**neuen Mobilitätsdienstleistungen**“ (NMDL) wird ein großes Potential zugeschrieben, wesentlich zur Mobilitätswende beitragen zu können. Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sollen sie insbesondere zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund beitragen. Carsharing-Angebote beispielsweise können die individuelle Pkw-Fahrleistung und den Motorisierungsgrad spürbar verringern, die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten den Pkw-Besetzungsgrad erhöhen und somit ebenso Fahrzeugkilometer einsparen. Somit kann ein Beitrag zur Treibhausgasreduktion geleistet werden.<sup>1</sup> Bedarfsverkehre ermöglichen ein größeres Maß an Flexibilisierung im öffentlichen Personenverkehr und können diesen insbesondere auf der „letzten Meile“ sinnvoll ergänzen bzw. ersetzen. Durch kürzere Reisezeiten und Takte wird aus Nutzer:innen-Sicht die Qualität erhöht, jedoch bei steigenden Kosten. Daher ist insbesondere die Kombination des Bedarfsverkehrs mit klassischem Linienverkehr von Vorteil.

Entgegen der häufigen Bezeichnung als „neue Mobilitätsdienstleistungen“ zeigt sich bei näherer Betrachtung, dass diese Mobilitätsdienstleistungen teilweise durchaus schon seit längerer Zeit bekannt sind und auch in Österreich angeboten werden.<sup>2</sup> Jedoch ist für diese Art an Mobilitätsangeboten charakteristisch, dass es bislang zu keiner breiten Etablierung am Markt (Marktdiffusion), etwa vergleichbar zum klassischen öffentlichen Personenverkehr, gekommen ist. Eine entsprechende Marktdiffusion ist allerdings zentral dafür, damit „neue“ Mobilitätsdienstleistungen zu einem ausschlaggebenden Faktor für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens werden und zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimawende beitragen können.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Zur aktuellen Potentialabschätzung für Österreich vgl. *BMK* (Hrsg), *Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich* (2023) 10f.

<sup>2</sup> Vgl. bspw. zur Entwicklung von Sharing und Mitfahren in Österreich *Stickler et al*, *Sharing im Mobilitätsbereich* (o.J./Anm.2023) 10ff.

<sup>3</sup> Dies hat u.a. auch eine stark differenzierte räumliche Verteilung bestehender Angebote zur Folge, vgl. z.B. für Carsharing dazu *Stickler et al*, *Sharing im Mobilitätsbereich* (o.J./Anm.2023) 23.

Das Projekt SLIMobility widmet sich Innovationsbarrieren für „neue“ (bzw. „alternative“) Mobilitätsdienstleistungen, wobei nicht Innovationshemmnisse im klassischen Sinn (das heißt Hemmnisse für die Neuentwicklung von Mobilitätsdienstleistungen) im Mittelpunkt stehen, sondern in erster Linie Hemmnisse und Barrieren für eine breite Diffusion von neuen Mobilitätsdienstleistungen in der Gesellschaft bzw. am Markt untersucht werden. Der Fokus des Projekts liegt also auf der letzten Phase des Innovationsprozesses (Erfindung – Entwicklung – Markteinführung – Marktdiffusion): Untersuchungsgegenstand sind **Hemmnisse für eine entsprechende Marktdiffusion** von „neuen“ Mobilitätsdienstleistungen.

Bislang werden einzelne Innovationshemmnisse für NMDL meist getrennt nach unterschiedlichen Disziplinen und Gesichtspunkten betrachtet.<sup>4</sup> Ein holistischer Zugang, der unterschiedliche Aspekte – rechtliche, ökonomische, organisatorische oder technische – in Kontext zueinander setzt und gesamthaft betrachtet, fehlt hingegen bislang weitgehend. Eine solche **gesamthafte Betrachtung** bestehender Hemmnisse und Barrieren ist allerdings notwendig, um entsprechende Lösungen finden zu können. Erschwerend kommt hinzu, dass den unterschiedlichen Disziplinen unterschiedliche Begrifflichkeiten genutzt und Kategorisierungen gebildet werden. Was alles unter „neuen“ oder „alternativen“ Mobilitätsdienstleistungen (bzw. im Englischen häufig unter „shared mobility“<sup>5</sup> als Überbegriff) verstanden wird, lässt sich daher nicht ohne Weiteres immer klar abgrenzen.<sup>6</sup> Dieselben Begriffe bezeichnen mitunter Unterschiedliches, was eine strukturierte und lösungsorientierte Befassung mit dem Thema, insbesondere auch für politische Entscheidungsträger:innen, erschwert.

Notwendig ist daher zunächst im Rahmen einer strukturierte Herangehensweise Definitionen zu finden und Kategorien zu bilden, um folgende Fragestellungen zu erarbeiten: Welche wesentlichen Barrieren in Bezug auf die Marktdiffusion von NMDL lassen sich feststellen? Wo besteht in welcher Hinsicht Handlungsbedarf? Auf dieser Grundlage lässt sich sodann die Frage beantworten, auf welche Art und Weise im Wege staatlicher Steuerungsmöglichkeiten Lösungsansätze für die identifizierten Hemmnisse gefunden werden können.

Die Schaffung klarer rechtlicher Rahmenbedingungen dafür, unter welchen Voraussetzungen und Ausübungsbedingungen alternative Mobilitätsdienstleistungen am Markt oder gemein-

---

<sup>4</sup> *Hermann/Klinski/Heyen/Kasten*, Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage (2019) 28ff.

<sup>5</sup> *Cohen/Shahen*, Planning for Shared Mobility (2018) 9.

<sup>6</sup> *Huller*, Die Regulierung des Rideselling (Uber) (2022) 78 mwN.

wirtschaftlich erbracht werden und im Straßenverkehr teilnehmen können, ist ein wesentlicher erster Schritt für die weitere Entwicklung dieses Segments des Mobilitätssektors. Es wird jedoch nicht ausreichen, lediglich ordnungs-, haftungs- und straßenverkehrsrechtliche Fragen zu klären, um diese Dienstleistungen entsprechend erfolgreich zu etablieren.

Wie zumeist auch der klassische öffentliche Linienverkehr, können die meisten neuen Mobilitätsdienstleistungen in vielen Fällen nicht eigenwirtschaftlich (das heißt rein marktwirtschaftlich) betrieben werden.<sup>7</sup> Jene Angebote, welche sich am freien Markt etablieren, sind zudem nicht bzw. unbedingt jene, welche positiv zur Mobilitätswende beitragen, wie etwa die Diskussionen über die Ökobilanz von E-Scooter-Sharing oder stationsunabhängigem Car-sharing zeigen.<sup>8</sup> Es ist daher davon auszugehen, dass es einer organisatorischen Mitgestaltung, koordinierten Planung, Bestellung und (Mit-)Finanzierung durch die Öffentliche Hand bedarf, damit sich alternative Mobilitätsdienste breit etablieren - und zwar dort, wo dies erforderlich ist, um zu einer sinnvollen, zuverlässigen und attraktiven Ergänzung des klassischen öffentlichen Verkehrs und damit Ersatz des MIV zu werden. Dies wirft die Frage auf nach der Einbindung von NMDL in das bestehende **System der Organisation, Planung, Bestellung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs** auf. Es gilt zu untersuchen, inwieweit eine solche Einbindung sinnvoll ist und eine gesamthafte Planung und Finanzierung von öffentlichem Verkehr und NMDL ermöglicht.

Da ein überwiegender Anteil der alltäglichen Verkehrswege den Wohn- und Arbeitsort als Ausgangs- bzw. Endpunkt hat,<sup>9</sup> wird außerdem die Integration von neuen Mobilitätsdienstleistungen entlang der Alltagswege wird als möglicher Treiber zu deren Verbreitung und Etablierung gesehen. Die Förderung der Marktdiffusion alternativer Mobilitätsdienstleistungen kann daher gelingen, indem verstärkt **Angebote im Bereich des Wohnens**, z.B. durch Einrichtung von Car- oder Bikesharing-Angeboten in Wohnhausanlagen, Plattformen für Mitfahrgelegenheiten, Zurverfügungstellung von Tickets für den (Bedarfs-)ÖPNV („Mietertickets“) etc. sowie **im Bereich der Betriebe**, z.B. in Form von Maßnahmen des betrieblichen

---

<sup>7</sup> Hohe Betriebskosten, verursacht insbesondere durch Fahrzeuge und Personal, können durch Tarifeinnahmen alleine kaum gedeckt werden. Bspw decken bei bestehenden Bedarfsverkehrsangeboten die Fahrgeldeinnahmen im Schnitt nur rund 30% der Kosten, vgl *Mobyome* (Hrsg), Handbuch On-Demand, bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Betriebskosten (abgerufen am 04.12.2023).

<sup>8</sup> *Umweltbundesamt* (Hrsg), Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr Endbericht (2016) 86; *VCÖ* (Hrsg), Sharing und neue Mobilitätsangebote (2018) 16.

<sup>9</sup> *AustriaTech* (Hrsg), Mobilität & Wohnen (2019) 5; *BMK* (Hrsg), Klimafreundlich mobil im Wohnbau (2022) 8; *VCÖ* (Hrsg), Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt, VCÖ-Magazin 2023, 1.

Mobilitätsmanagements zur Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften (bspw. durch Einrichtung einer Mitfahrplattform), geschaffen werden.

Möglichkeiten und Hemmnisse für die **multimodale Verknüpfung** klassischer und alternativer Mobilitätsdienstleistungen wurden bereits vielfach untersucht. Als entscheidend wird diesbezüglich einerseits die „physische“ Integration durch die Schaffung von multimodalen Mobilitätsstationen (sog. „Mobility Hubs“), bei welchen verschiedene Mobilitätsdienstleistungen an verkehrsrelevanten Standorten gebündelt angeboten werden (Sharing-Fahrzeuge, Mitfahrmöglichkeiten, ÖPNV-Haltestellen usw.), und andererseits die digitale Verknüpfung durch digitale Mobilitätsplattformen (sog. „MaaS-Plattformen“), welche neben Routenplanung und Verkehrsauskunft auch gemeinsame Buchung, Bezahlung etc. unterschiedlicher Mobilitätsdienste anbieten, angesehen.<sup>10</sup> Auf Betreiberseite ermöglichen digitale Plattformen die Disposition, das Matching von Fahrtwünschen etc. Fragen in Bezug auf diese Ebenen der multimodalen Integration bilden nur insoweit Gegenstand dieser Studie, als sich im Kontext der Untersuchung anderer Integrationsebenen (Wohnen, Betriebe, ÖPNV) diesbezüglich spezifische Problemlagen darstellen.

---

<sup>10</sup> *Wolking*, Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven, in *Schwedes* (Hrsg), Öffentliche Mobilität (2021) 105 (125); *VCÖ* (Hrsg), Sharing und neue Mobilitätsangebote, 24 f.

## 3.2 Projektziele

Wesentliches Ziel des Projekts SLIMobility ist es,

- zu einer **Klarstellung der Begrifflichkeiten** in Bezug auf neue Mobilitätsdienstleistungen beizutragen und eine **Systematisierung für eine ganzheitliche Betrachtung von NMDL** zu finden, um die Barrieren für deren breite Etablierung und Systemintegration aus rechtlicher, ökonomischer, organisatorischer, planerischer und technischer Perspektive strukturiert und gesamthaft zu analysieren und entsprechenden politischen Handlungsbedarf zu identifizieren.
- die wesentlichen **Rahmenbedingungen für die Integration von NMDL in die Systeme öffentlicher Verkehr, Wohnen und Betriebe** darzustellen, Problemlagen und Handlungsbedarf für politische Entscheidungsträger:innen auf diesen Integrationsebenen aufzuarbeiten und entsprechende Handlungsempfehlungen bzw. Lösungsansätze aufzuzeigen.

Die Projektergebnisse sollen Entscheidungsträger:innen eine strukturierte Grundlage bieten, um Potenziale der NMDL als Bausteine der zukünftigen Mobilität auszuschöpfen und bestehende und zu erwartende Innovationsbarrieren für die Marktdiffusion dieser Mobilitätsdienstleistungen auszuräumen. Ziel ist es, eine strukturierte Basis dafür zu erarbeiten, welche die Konzeption eines rechtlichen und organisatorischen Rahmens ermöglichen soll, der eine breite Etablierung der bestehenden NMDL am Markt befördert und deren Etablierung als sinnvolle und klimawirksame Ergänzung zum bestehenden Angebot im öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Das Projekt SLIMobility knüpft damit an Zielsetzungen an, die auf nationaler<sup>11</sup> sowie regionaler und kommunaler Ebene<sup>12</sup> strategisch verankert sind an, wie das Optimieren der Rah-

---

<sup>11</sup> *Österreichische Bundesregierung*, Regierungsprogramm 2020–2024 (2020) 85ff, [bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf](https://bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf) (abgerufen am 4. 12. 2023); *BMK (Hrsg)*, Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (2021), [bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK\\_Mobilitaetsmasterplan2030\\_DE\\_UA.pdf](https://bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf) (abgerufen am 4. 12. 2023).

<sup>12</sup> Vgl. beispielsweise *Stadt Wien (Hrsg)*, STEP 2025 Fachkonzept Mobilität (2014), [digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true](https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true) (abgerufen am 4. 12. 2023).

menbedingungen für NMDL, das Fördern von Mobilitätsinnovationen und multimodaler Mobilität sowie die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund, und behandelt laut FTI-Strategie Mobilität<sup>13</sup> priorisierte Bereiche.

---

<sup>13</sup> *BMK* (Hrsg), FTI-Strategie Mobilität (2020) 21f, [fti-mobilitaetswende.at/resources/pdf/broschueren/BMK\\_FTII\\_Strategie\\_Mobilitaet\\_final\\_lang.pdf?m=1684746155&](https://mobilitaetswende.at/resources/pdf/broschueren/BMK_FTII_Strategie_Mobilitaet_final_lang.pdf?m=1684746155&) (abgerufen am 4. 12. 2023).

### 3.3 Methodische Vorgehensweise

Grundlage der Studie bildet eine ganzheitliche Betrachtung und disziplinenübergreifende Systematisierung der neuen Mobilitätsdienstleistungen und deren Innovationsbarrieren, wobei vor allem Innovationshemmnisse für breite Etablierung am Markt betrachtet werden.

Zunächst erfolgt eine **Systematisierung von NMDL** durch Bildung von Typen (Fahrzeug-Sharing, Mitfahren, Bedarfsverkehr) und jeweiligen Subtypen, welche als Grundlage für die **Erfassung und Systematisierung von Innovationsbarrieren** (Problemstellungen) in Bezug auf die breite Diffusion dieser Mobilitätsdienstleistungen dienen (siehe dazu Tabelle 1). Die erarbeitete Systematisierung nach Kategorien von Problembereichen fließt sodann in die Erstellung eines **Kompodiums** ein, dessen Aufbau sich aus der Verschneidung von NMDL-Typen und den unterschiedlichen Problembereichen ergibt (siehe Kapitel 4.1). Für die jeweiligen Typen an Mobilitätsdienstleistungen werden zunächst Ausgangslage, sodann Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf darin erfasst. Die Erfassung der Innovationsbarrieren bzw. Problemlagen erfolgt auf Grundlage von Literaturrecherche und Recherche der rechtlichen Rahmenbedingungen, zudem fließen Erkenntnisse aus disziplinenübergreifendem und transdisziplinärem Austausch im Rahmen projektinterner Workshops, Expertenwissen der im Team beteiligten Projektpartner:innen aus der Praxis sowie den im Zuge des Projekts geführten Stakeholder-Interviews mit ein.

In einem zweiten Schritt erfolgt die Vertiefung der **Fragen der Systemintegration** von neuen Mobilitätsdienstleistungen in unterschiedlichen, ausgewählten Bereichen und der dabei wirkenden Barrieren und Problemlagen.

Die **Auswahl bestimmter Kontexte der Systemintegration** ist durch entsprechenden disziplinenübergreifenden Diskurs im Projektteam sowie unter Einbezug von Feedback der Mitglieder des projektbegleitenden Expertengremiums erfolgt. Betrachtet werden besonders praxisbezogene Ebenen der Verknüpfung von NMDL, für welche es bereits ausreichend Umsetzungsbeispiele gibt, die einer näheren Analyse unterzogen werden sollen. Konkret wurden daher die Bereiche der z.B. Integration von Bedarfsverkehr in das System des ÖPNV, von Car-sharing-Angeboten in den Sektor Wohnen sowie von Mitfahr-Diensten in Betriebe ausgewählt.

Zur Vorbereitung der **Fallbeispielanalyse**<sup>14</sup> zu den genannten Ebenen der Systemintegration erfolgte zunächst ein umfassendes Projekt-Screening zur Sammlung von Praxisbeispielen. Auf dieser Grundlage erfolgte die Auswahl von näher zu untersuchenden Fallbeispielen, zu denen jeweils leitfadengestützte **Expert:inneninterviews** geführt wurden, um Erfahrungen und praxisrelevante Problembereiche zu erfassen. Durch mehrere Interviews mit verschiedenen Stakeholder:innen (Mobilitätsdienstleister:in, Verwaltung, ...) zu den einzelnen Fallbeispielen wurden verschiedene Sichtweisen auf Fragen der Integration erhoben. Anschließend erfolgte eine strukturierte, inhaltsbasierte **Auswertung** der Inhalte der Expert:inneninterviews.

Parallel dazu erfolgte die Erarbeitung, systematische Darstellung und Erfassung der zentralen Fragestellungen des bestehenden **rechtlichen und organisatorischen Rahmens für die Systemintegration** von NMDL in die jeweiligen Bereiche (Wohnen, ÖPNV, Betriebe) durch rechtsdogmatische Analyse der einschlägigen geltenden rechtlichen Bestimmungen.

Auf Basis der Analyse der rechtlichen Grundlagen einerseits und Auswertung der Inhalte Ergebnisse aus den Expert:inneninterviews und Reflexions-Workshops andererseits sowie durch eine ergänzende Literaturanalyse erfolgte die **Identifikation von Problemlagen und Aufzeigen des Handlungsbedarfs** für die Integration von NMDL in die Systeme Wohnen, ÖPNV und Betriebe.

Davon ausgehend wurden im Rahmen eines disziplinenübergreifenden und transdisziplinären Diskurses im Projektteam **Lösungsansätze und Handlungsempfehlungen** herausgearbeitet, welche in einem Reflexionsworkshop mit Expert:innen und Stakeholder:innen für Fragen der Integration von Sharing in den Wohnbau und von Bedarfsverkehr in das System des ÖPNV diskutiert und validiert wurden.

---

<sup>14</sup> Zur Methodik der Case-Studies siehe im Detail Kapitel 5.2.2.

Tabelle 1 Methodische Vorgehensweise im Projekt SLIMobility

ARBEITSSCHRITTE	METHODEN
<b>Typologisierung der NMDL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sammeln und systematisieren unterschiedlicher Formen von NMDL durch Anwendung von morphologischen Kästen, Bildung von Typen</li> </ul>
<b>Erfassung und Systematisierung von Barrieren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erfassung und systematische Sammlung bestehender Barrieren für NMDL durch Desk-Research (Literaturanalyse, Internationale Good Practice) sowie strukturierte Erfassung des rechtlichen und organisatorischen Rahmens von NMDL</li> </ul>
<b>Untersuchung der Barrieren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verschneidung von NMDL-Typen und Kategorien der Barrieren zur Untersuchung und Darstellung des Status quo</li> <li>○ Identifikation von Problemlagen, offenen Fragen und Handlungsbedarf</li> </ul>
<b>Case-Studies zur Systemintegration von NMDL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projekt-Screening und Auswahl der Fallbeispiele</li> <li>○ Leitfadengestützte Expert:innen-Interviews mit unterschiedlichen Stakeholder:innen</li> <li>○ Strukturierte, inhaltsbasierte Auswertung der Interviewinhalte</li> <li>○ Validierung und Reflexion der Interviews anhand Expert:innen-Workshop</li> </ul>
<b>Erfassen des rechtlichen und organisatorischen Rahmens zur Systemintegration von NMDL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rechtsdogmatische Analyse und Literaturrecherche zur Erfassung des Rahmens für die Integration von NMDL in die Systeme ÖPNV, Wohnen, und Betriebe</li> <li>○ Austausch mit Expert:innen (z.B. Gremiumsmitglieder) zur Anwendung des Rechtsrahmens in der Praxis</li> </ul>
<b>Entwicklung von Lösungsansätzen &amp; Handlungsempfehlungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sammlung von rechtlichen und organisatorischen, systemintegrierenden Lösungsansätzen für identifizierte Problemlagen bei der Systemintegration von NMDL unter Heranziehung von Literaturanalyse, Ergebnissen aus den Fallbeispielanalysen sowie Expert:innen-Workshops</li> </ul>

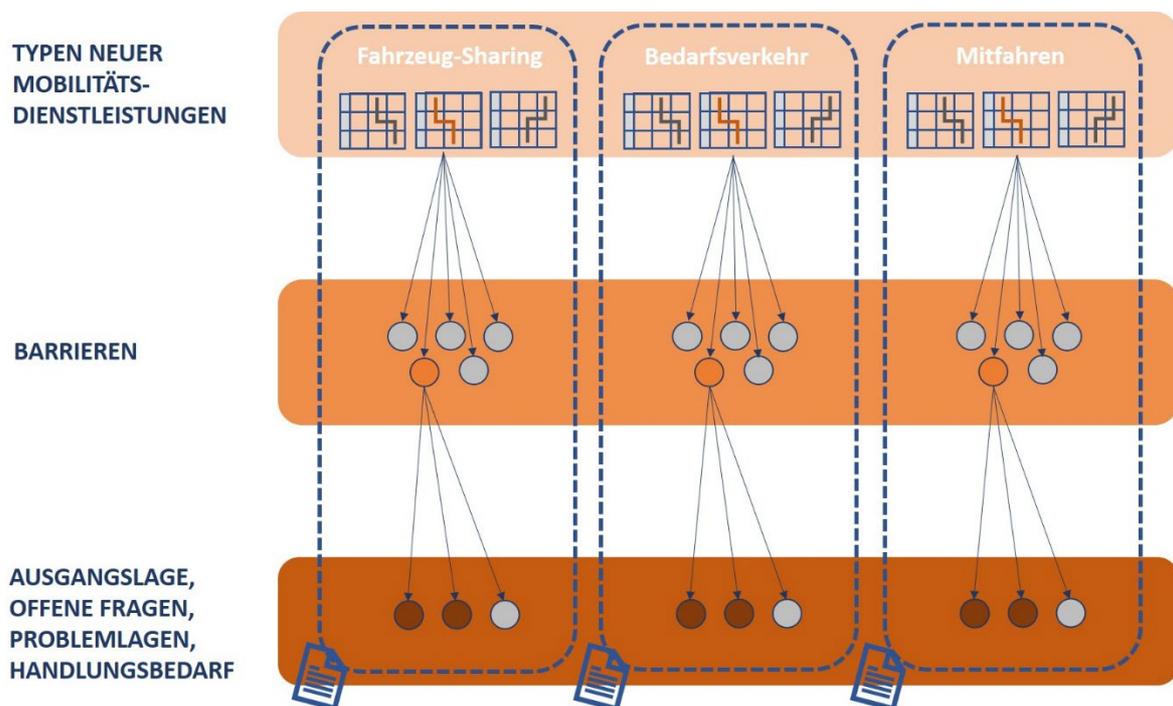
# 4 Kompendium

## 4.1 Zielsetzung und Leseanleitung

Wesentliches Ziel von SLIMobility ist es, zu einer Klarstellung der Begrifflichkeiten in Bezug auf neue Mobilitätsdienstleistungen beizutragen und eine Systematisierung für eine ganzheitliche Betrachtung auf NMDL zu finden, um die Barrieren der Verbreitung von NMDL und den politischen Handlungsbedarf für die jeweiligen NMDL strukturiert aufzuzeigen. Innovationshemmnisse und Handlungsbedarf werden aus rechtlicher, ökonomischer, organisatorischer, planerischer und technischer Perspektive gesamthaft analysiert.

Zu diesem Zweck werden in einem Kompendium, welches nach den **unterschiedlichen Typen von NMDL** (dazu Kapitel 4.2) strukturiert ist, **verschiedene Arten von Barrieren** für die Marktdiffusion, das heißt die Verbreitung von NMDL (z.B. Regeln des Marktzugangs, Marktnachfrage, ...) systematisch erfasst, die **Ausgangslage** analysiert und **Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf** aufgezeigt (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3 Struktur des Kompendiums (eigene Darstellung)



Das Kompendium richtet sich in erster Linie an Entscheidungsträger:innen aus Gesetzgebung und Verwaltung, die einen entsprechenden rechtlichen und organisatorischen Rahmen zu schaffen haben, in welchem diese Dienstleistungen operieren und sich gut etablieren können. Es ist aber auch zweckmäßig für sonstige Stakeholder:innen, wie z.B. Mobilitätsanbieter, gemeinnützige Vereine, usw. Das Kompendium zielt dabei vor allem darauf ab, eine strukturierte Erfassung der konkreten Problemlagen, offenen Fragen und der Handlungsbedarfe zu ermöglichen.

Das Kompendium wird als „**lebendes Dokument**“ verstanden, in welches weitere Typen von Mobilitätsdienstleistungen, neues Wissen zu den verschiedenen Barrieren und Lösungsansätzen sowie weitere Ebenen der Systemintegration (z.B. Tourismus, Freizeit, ...) aufgenommen werden können.

Es hat insofern auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sämtliche Barrieren, die für die Verbreitung von in das Kompendium aufgenommenen Typen neuer Mobilitätsdienstleistungen dargestellt werden, wurden allerdings zu einem sehr großen Teil bearbeitet: was aus bisherigen Forschungsarbeiten, Projekten und einschlägiger Literatur bekannt ist, wurde im Wesentlichen erfasst. So gesehen zeigen Leerstellen im Kompendium im Besonderen weiteren Forschungsbedarf auf.

## 4.2 Definition und Typen von NMDL

### 4.2.1 Kategorisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen

Im wissenschaftlichen Diskurs haben sich je nach Fokus der Disziplinen (verkehrsplanerisch, ökonomisch, rechtlich etc.) unterschiedliche Begrifflichkeiten und Typologisierungen gebildet, die nicht immer klar voneinander abzugrenzen sind.<sup>15</sup> Allgemein umfassen neue Mobilitätsdienstleistungen in einem sehr weiten Verständnis des Begriffes neue technologische Entwicklungen wie automatisiertes Fahren, Modelle der „Shared Mobility“ (als Teil der „Sharing-Economy“) wie Fahrzeug-Sharing, Fahrgemeinschaften (ride sharing), sowie gesammelte Fahrten, etwa bei Ridepooling, Mikro-ÖV bzw. Bedarfsverkehren.<sup>16</sup> In der Fachliteratur finden sich dabei verschiedenste Bezeichnungen für die verschiedenen Arten von neuen Mobilitätsdienstleistungen. Für die geteilte Fahrzeugnutzung wird der Begriff Fahrzeug-Sharing und je nach genutztem Fahrzeug Carsharing, Bikesharing oder Sharing von Kleinstfahrzeugen verwendet. Für die geteilte Personenbeförderung finden sich wiederum Begriffe wie Rideselling bzw. Ridehailing, Ridepooling und Ridesharing oder Carpooling. Bedarfsorientierte Personenverkehrsdienste werden als Bedarfsverkehr (on-demand services) bzw. Mikro-ÖV (microtransit) bezeichnet, differenziert wiederum nach Bedarfslinienverkehr, Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb und Flächenbetrieb.<sup>17</sup> Damit in Kontext stehen auch Begriffe wie Shuttle-Services, Gemeindebusse oder Bürgerbusse.<sup>18</sup>

Zugleich wird in der Diskussion im Zusammenhang mit alternativen Mobilitätsdienste häufig auch der Begriff Mobility as a Service („MaaS“) verwendet. Angesprochen werden mit dem

---

<sup>15</sup> *Huller*, Die Regulierung des Rideselling (Uber) (2022) 78 mwN.

<sup>16</sup> Vgl. z.B. *Kagerbauer*, Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung (2021) 133f

<sup>17</sup> Zur Typologie der Betriebsformen im Detail siehe *Sommer/Deutsch*, Grundlagen und Formen des ÖPNV, in *Vallee et al* (Hrsg), Stadtverkehrsplanung III (2021) 235; *Autengruber/Kahl*, Mobilitätswende (2023) 14 ff.

<sup>18</sup> *Sommer/Deutsch*, Grundlagen und Formen des ÖPNV, in *Vallee et al.* (Hrsg), Stadtverkehrsplanung III (2021) 236; *Klima- und Energiefonds*, Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum (2011) 39; *Ostermann/Rollinger* (Hrsg), Handbuch ÖPNV (2016) 222.

Begriff meist<sup>19</sup> (wobei nicht nur)<sup>20</sup> digitale Mobilitätsplattformen (in der Regel Softwareapplikationen), die verschiedene Mobilitätsdienstleistungen im Sinne eines integrierten Mobilitätsangebots („Integrated Mobility“)<sup>21</sup> verknüpfen und den Nutzerinnen und Nutzern Informationsangebote sowie Buchungsmöglichkeiten auf einer Plattform bieten.<sup>22</sup> Von einem verstandenen Begriff der NMDL werden daher auch solche digitalen und organisatorischen Verknüpfungen von Mobilitätsdienstleistungen (z.B. mittels IT-Plattformen) miterfasst, sowie darüber hinaus häufig auch deren räumliche und infrastrukturelle Verknüpfung durch die Bereitstellung physischer Infrastruktur (z.B. Errichtung von Mobility Hubs).<sup>23</sup>

In der Literatur werden neue Mobilitätsdienstleistungen nach unterschiedlichen Gesichtspunkten unterschieden: entweder nach unterschiedlichen Nutzungsformen und Angebotstypen<sup>24</sup>, oder nach unterschiedlichen Innovationstypen, wie etwa Produktinnovationen (neue Techniken wie E-Mobilität, effizienterer ÖV oder MaaS-Plattformen), Nutzungsinnovationen (neue Organisationsformen wie Pooling und Sharing) und Systeminnovationen (als Kombination von Produkt- und Nutzungsinnovationen zur Gewährleistung integrierter, multimodaler Mobilität).<sup>25</sup>

Im Rahmen des Projekts SLIMobility werden **Mobilitätsdienstleistungen** allgemein als eine Ebene im Mobilitätssektor, neben der **Mobilitätsinfrastruktur** (dazu zählen neben Straße

---

<sup>19</sup> VCÖ, Mobilität als Dienstleistung erspart teuren Autobesitz (2020) 1 f, [vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-03-mobilitaet-als-dienstleistung-erspart-teuren-autobesitz](https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-03-mobilitaet-als-dienstleistung-erspart-teuren-autobesitz) (abgerufen am 6. 11. 2023).

<sup>20</sup> Siehe dazu *Autengruber/Kahl*, Mobilitätswende (2023) 9 mwN.

<sup>21</sup> *Hasselwander/Bigotte/Fonseca*, Understanding platform internationalisation to predict the diffusion of new mobility services, *Research in Transportation Business & Management* 2022, 2.

<sup>22</sup> *Wolking*, Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven, in *Schwedes* (Hrsg), Öffentliche Mobilität (2021) 105 (123 ff); *VCD*, Mobilität als Dienstleistung – sozial gerecht? (2021) 1, [vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/soziale\\_Verkehrswende/VCD\\_Factsheet\\_Mobility-as-a-Service.pdf](https://vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Mobility-as-a-Service.pdf) (abgerufen am 6. 11. 2023).

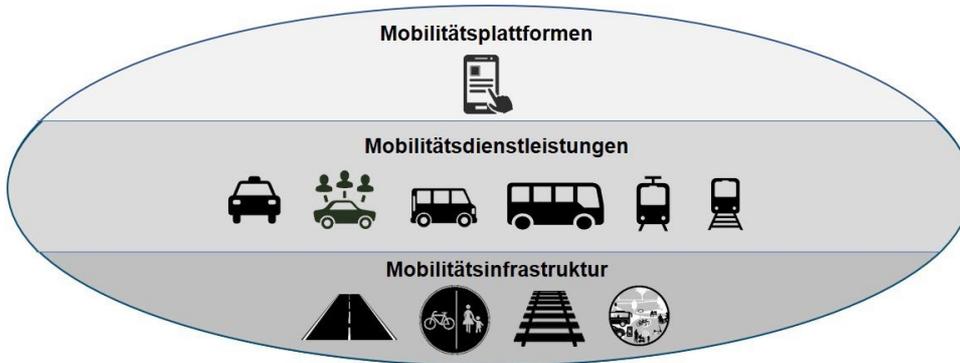
<sup>23</sup> *nexus Institut*, Glossar - Hubs und Mobilitätstationen, 2022, [www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/glossar/#glossar-4](https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/glossar/#glossar-4) (abgerufen am 20.12.2023).

<sup>24</sup> *Lanzendorf/Hebsaker*, Mobilität 2.0 – Eine Systematisierung und sozial-räumliche Charakterisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen in: *Wilde et al.*, Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie (2017) 135.

<sup>25</sup> *Wolking*, Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven, in *Schwedes* (Hrsg), Öffentliche Mobilität (2021) 105; *Rammler/Sauter-Servaes*, Innovative Mobilitätsdienstleistungen (2013).

und Schiene auch multimodale **Mobilitätsstationen** (sog. Mobility Hubs)) und digitalen Mobilitätsplattformen (z.B. MaaS-Apps) verstanden (siehe Abbildung 4).

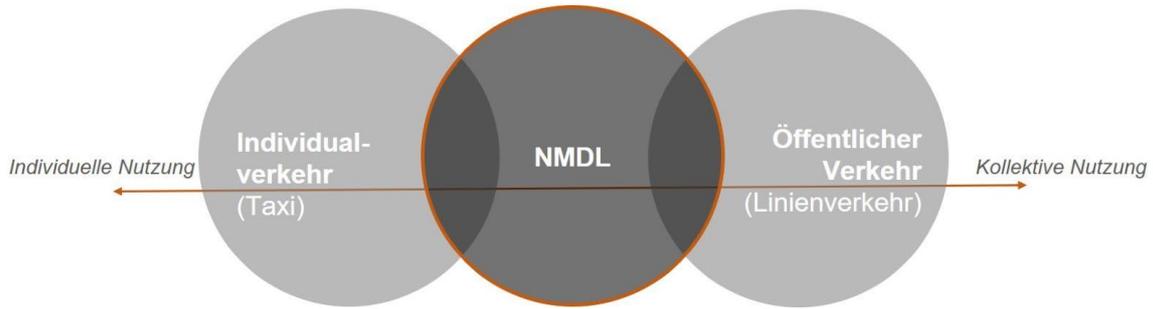
Abbildung 4 Ebenen des Mobilitätssektors (eigene Darstellung)



Digitale Mobilitätsplattformen sowie (physische) Mobilitätsinfrastruktur werden im vorliegenden Projekt demzufolge als jeweils eine eigene Ebene im Mobilitätssystem betrachtet und von den (neuen) Mobilitätsdienstleistungen unterschieden und nicht unter diesem Begriff mitbehandelt. Die im Zusammenhang mit der Integration der NMDL in die digitalen Plattformen zusammenhängenden Fragen werden allerdings unter dem Punkt „Digitale Integration“ im Kompendium mitbehandelt, ebenso wie Fragen der für NMDL notwendigen Mobilitätsinfrastruktur unter dem Punkt „Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur“.

Als **neue Mobilitätsdienstleistungen (NMDL)** werden im Rahmen des Projekts solche Arten von Mobilitätsdienstleistungen verstanden, die sich typischerweise zwischen dem Individualverkehr mit individueller Nutzung (z.B. Taxi) und dem klassischen öffentlichen Verkehr mit kollektiver Nutzung (Linienverkehr) einordnen lassen (siehe Abbildung 5). NMDL können dabei sowohl der individuellen Nutzung dienen (z.B. Fahrzeug-Sharing), als auch der kollektiven Nutzung (z.B. Bedarfsverkehre, Mitfahren). Eine Abgrenzung ist oftmals nicht trennscharf möglich.

Abbildung 5 Einordnung neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung)



Im Rahmen des Projekts SLIMobility werden die NMDL nach drei verschiedenen Grundtypen differenziert: **Fahrzeug-Sharing, Mitfahren und Bedarfsverkehre** (siehe Abbildung 6). Die Kategorien werden nachfolgend im Detail beschrieben und die unterschiedlichen, potentiellen Merkmalsausprägungen<sup>26</sup> durch morphologische Kästen aufgezeigt.

Abbildung 6 Kategorisierung Neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung)



<sup>26</sup> Vgl. Rube et al., Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte Ausgabe 2020.

## 4.2.2 Fahrzeug-Sharing

Fahrzeug-Sharing ist die **organisierte, gemeinschaftliche Nutzung (das Teilen) von Fahrzeugen**. Es erfolgt keine Beförderungsdienstleistung im engeren Sinne, sondern die Bereitstellung von Fahrzeugen. Geteilte Fahrzeuge können von Pkw über Fahrräder bis hin zu Kleinstfahrzeugen (Mikrofahrzeugen), wie z.B. E-Scootern, reichen. Die Fahrzeuge werden durch mehrere Personen zu unterschiedlichen Zeitpunkten nacheinander genutzt.<sup>27</sup> Das Fahrzeug-Sharing grenzt sich durch die Kurzzeitnutzung der Fahrzeuge sowie die Möglichkeit meist **jederzeit eigenständig Buchungen durchzuführen und das Fahrzeug zu nutzen** zur „klassischen“ Vermietung von Fahrzeugen ab. Die Grenze ist jedoch nicht immer eindeutig, etwa bei bisher weniger etablierten Formen des Fahrzeug-Sharings (z.B. Lastenrad-Sharing) bzw. bei begrenzten Betriebszeiten.

Das Fahrzeug-Sharing kann **stationsbasiert oder stationsunabhängig (free-floating)**<sup>28</sup> organisiert sein. Weiters kann es **kommerziell** (mit Gewinn-/Ertragserzielungsabsicht) oder **nicht-kommerziell** („gemeinnützig“) angeboten werden. Die Nutzung des kommerziellen Fahrzeug-Sharings erfolgt über eine rahmenvertragliche Regelung, welche zuvor mit dem:der Nutzer:in abgeschlossen wurde, weshalb einzelvertragliche Regelungen vor jeder Fahrt entfallen können. Das Entgelt wird üblicherweise über einen Zeit- oder Kilometerarif verrechnet (welcher auch Treibstoff- bzw. Energiekosten miteinschließt).<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Vgl. *Kagerbauer*, Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung (2021) 133f; *Gutzmer/Todsen*, Mobilität für morgen – notwendig, herausfordernd, machbar, in *Siebenpfeiffer* (Hrsg), Mobilität der Zukunft (2021) 3 (10f).

<sup>28</sup> Stationsbasiert: Abstellen und Mieten der Fahrzeuge jeweils am gleichen Standort; freefloating: Abstellen und Mieten der Fahrzeuge in (virtuellen) Zonen; vgl. *Klaas/Kaas Elias*, Mobilität als Dienstleistung - sozial gerecht? VCD Fact Sheet 10/2021; *Kagerbauer*, Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung (2021) 136.

<sup>29</sup> *BCS*, CarSharing Definition des bcs, [carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/carsharing-definition-des-bcs](https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/carsharing-definition-des-bcs) (abgerufen am 7.12.2023); vgl. auch die Legaldefinition des dtCsgG (Carsharinggesetz v 5. 7. 2017, BGBl I S 2230) als „ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann“ (§ 2 Z 1 CsgG).

Tabelle 2 Merkmalsausprägungen des Fahrzeug-Sharings

Merkmale	Ausprägungen	
Fahrzeug	Pkw/Kleinbus	Rad/Kleinstfahrzeug
Wirtschaftliches Betriebsmodell	kommerziell	nicht-kommerziell
Fahrzeugbereitstellung im Raum	nicht-stationsbasiert	stationsbasiert

Aus den angeführten Merkmalen und deren Ausprägungen (vgl. Tabelle 2) gehen insgesamt acht Typen des Fahrzeug-Sharings hervor (siehe nachfolgende Tabelle 3). Wobei zu beachten ist, dass häufig auch hybride Systeme hinsichtlich stationsbasierter oder free-floating Organisation.<sup>30</sup>

Tabelle 3 Typen des Fahrzeug-Sharings

Typ	Fahrzeug	Wirtschaftliches Betriebsmodell	Fahrzeugbereitstellung im Raum
Typ a	Pkw/Kleinbus	kommerziell	nicht-stationsbasiert
Typ b	Pkw/Kleinbus	kommerziell	stationsbasiert
Typ c	Pkw/Kleinbus	nicht-kommerziell	nicht-stationsbasiert
Typ d	Pkw/Kleinbus	nicht-kommerziell	stationsbasiert
Typ e	Rad/Kleinstfahrzeug	kommerziell	nicht-stationsbasiert
Typ f	Rad/Kleinstfahrzeug	kommerziell	stationsbasiert
Typ g	Rad/Kleinstfahrzeug	nicht-kommerziell	nicht-stationsbasiert
Typ h	Rad/Kleinstfahrzeug	nicht-kommerziell	stationsbasiert

<sup>30</sup> Rube et al., Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte Ausgabe 2020, 11.

### Beschreibung der Typen & Beispiele:

**Typ a:** Kommerzielles, free-floating Carsharing (z.B. Share Now, ELOOP) erfolgt meist nur in Ballungsräumen mit hoher Nachfrage und ist stärker auch kurzfristige, spontane Nutzungen ausgerichtet.

**Typ b:** Kommerzielles, stationsbasiertes Carsharing (z.B. Shareto, tim-Carsharing, WienMobil Auto) ist bislang eher in urbanen Räumen verbreitet und richtet sich auch an planbare, längere Fahrten wie etwa Wochenendausflüge.

Stationsbasiertes, kommerzielles Carsharing erfolgt zunehmend auch an höherrangigen ÖV-Knoten außerhalb großer Städte (z.B. ÖBB Rail&Drive) und in Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten an Mobility Hubs.<sup>31</sup>

**Typ c:** Gemeinnütziges (z.B. vereinsbasiertes, peer-to-peer organisiertes), nicht-stationsbasiertes Carsharing ist bislang kaum verbreitet und daher keine Beispiele bekannt.

**Typ d:** gemeinnütziges, stationsbasiertes Carsharing (z.B. Carsharing Maronihof, Elfride, Verein Seestadtauto) erfolgt meist in Zusammenhang mit Wohnen oder in kleinen Gemeinden. Hier sind häufig auch Gemeinden die Initiatoren, die Umsetzung erfolgt aber als Verein.

**Typ e:** Kommerzielles, free-floating (nicht-stationsbasiertes) Bikesharing oder z.B. Scootersharing erfolgt meist nur in dicht besiedelten Ballungsräumen. Beispiele in Österreich sind etwa Voi, Lime oder Tier.

**Typ f:** Kommerzielles, stationsbasiertes Rad- bzw. Kleinstfahrzeugsharing erfolgt mittlerweile in eigenen Städten, aber auch mit Fokus auf touristische Nutzungen in ländlicheren Räumen (z.B. Nextbike, Greenroom (Mayrhofen)).

**Typ g:** Gemeinnütziges, free-floating (d.h. nicht-stationsbasiertes) Sharing von Rädern und Kleinstfahrzeugen kann bislang als eher hypothetisch betrachtet

---

<sup>31</sup> Rube et al., Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte Ausgabe 2020, 21f.

werden. In Österreich sind keine Beispiele bekannt, als Referenz dienen „Whitebikes“, Niederlande.

**Typ h:** Gemeinnütziges, stationsbasiertes Sharing von Rädern oder Kleinstfahrzeugen kann etwa über Plattformen wie Grätzlrad Wien oder Radverteiler.at organisiert sein, weist häufig jedoch eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten für die Nutzenden auf (abhängig von den Verfügbarkeiten der verleihenden Person/Organisation).

### 4.2.3 Bedarfsverkehr

Als Bedarfsverkehr werden Personenbeförderungsdienstleistungen verstanden, also Fahrten die – im Unterschied zum **Mitfahren** – nicht auch zum Eigenbedarf der Fahrer:in durchgeführt werden und die zwischen der individuellen Personenbeförderung mit Taxi und dem klassischen öffentlichen Linienverkehr liegen. Sie unterscheiden sich vom klassischen Linienverkehr vor allem darin, dass sie **on-demand**, das heißt nur auf Bestellung der mitfahrenden Person (daher auch der Begriff Bedarfsverkehr) erfolgen.

Bedarfsverkehr kann sowohl **kommerziell** (z.B. durch ein Verkehrsunternehmen) als auch **nicht-kommerziell** (z.B. durch gemeinnützig organisierte Vereine mit ehrenamtlichen Fahrer:innen) angeboten werden.

Bedarfsverkehre können grundsätzlich der **individuellen** oder der **kollektiven Nutzung** dienen:

Die **individuelle Nutzung (Bestellfahrten, Ridehailing)** umfasst **taxiähnliche Fahrten einer Person** oder einer zusammengehörenden Personengruppe in einem Kfz. Das Ziel wird vom Fahrgast i.d.R. innerhalb eines bestimmten Betriebsgebiets definiert. Die Dienstleistung könnte sich vom klassischen Taxi (gemäß GelverkG) entweder durch die Form der Bestellung der Fahrt (App-basiert) oder die (flexible) Vereinbarung über das Benützungsentgelt unterscheiden. Nachdem Taxis mittlerweile auch über Apps bestellt werden können und rechtliche Vorschriften die Möglichkeiten einer individuellen Vereinbarung (z.B. des Preises) stark einschränken, ist die Differenzierung bislang eher hypothetisch. In der Praxis gibt es bislang keine von Taxis zu unterscheidenden individuellen Personenbeförderungsdienste, in der Zukunft sind solche aber vorstellbar. Daher wurden solche Typen von Bedarfsverkehren in die Differenzierung und das Kompendium aufgenommen, allerdings nicht bearbeitet.

Die **kollektive Nutzung (Sammelfahrten)** umfasst die **Bündelung von Fahrtwünschen** nicht zusammengehöriger Personen. Die konkrete Ausgestaltung des Angebots (Fahrzeit- und/ oder Routengestaltung) kann dabei entweder vorgegeben sein oder flexibel erfolgen, wobei wiederum entweder nur einer oder beide Aspekte flexibel ausgestaltet sein können.

Andere Begriffe für Bedarfsverkehre sind etwa "Mikro-ÖV"<sup>32</sup> oder "Ridepooling"<sup>33</sup>, auch der Begriff Fahrtendienste wird verwendet.

Bei Bedarfsverkehren kommt einer Plattform sowohl hinsichtlich Organisation des Betriebs (Disposition, Routing bei Flächenverkehren etc.) als auch als Schnittstelle zu den Kund:innen (z.B. Information, Buchung, Bezahlung etc.) hohe Bedeutung zu.<sup>34</sup> Die Plattform selbst wird dabei meist nicht vom ausführender Verkehrsunternehmen betrieben.<sup>35</sup> Je individualisierter der Bedarfsverkehr erfolgt (z.B. flexible Abfahrtspunkte, Fahrzeiten und Routen), desto mehr sind komplexe Optimierungsalgorithmen notwendig.<sup>36</sup>

Tabelle 4 Merkmalsausprägungen der Bedarfsverkehre

Merkmale	Ausprägungen	
<b>Nutzung</b>	individuell	kollektiv
<b>Abfahrtspunkte, Fahrplan</b>	flexibel	fix
<b>Wirtschaftliches Betriebsmodell</b>	kommerziell	nicht-kommerziell

Aus den angeführten Merkmalen und deren Ausprägungen (vgl. Tabelle 4) gehen insgesamt acht Typen der Bedarfsverkehre hervor (siehe nachfolgende Tabelle 5), von denen vier Typen im Kompendium bearbeitet wurden.

<sup>32</sup> Vgl. *Autengruber/Kahl*, Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV (2023) 7 f; im Englischen findet sich die Bezeichnung „microtransit“, vgl. *Cohen/Shahen*, Planning for Shared Mobility (2018) 9.

<sup>33</sup> Vgl. *Kagerbauer*, Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung (2021) 171; *Agora Verkehrswende*, Mobilitätsoffensive für das Land (2023) 10.

<sup>34</sup> *Rube et al.*, Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte Ausgabe 2020.

<sup>35</sup> *Gies/Langer*, Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren (2021) 5.

<sup>36</sup> Vgl. *Agora Verkehrswende*, Mobilitätsoffensive für das Land (2023) 11 & 16ff.

Tabelle 5 Typen der Bedarfsverkehre

Typ	Nutzung	Abfahrtspunkte, Fahrplan	Wirtschaftliches Betriebsmodell
Typ a	individuell	flexibel	kommerziell
Typ b	individuell	flexibel	nicht-kommerziell
Typ c	individuell	fix	kommerziell
Typ d	individuell	fix	nicht-kommerziell
Typ e	kollektiv	flexibel	kommerziell
Typ f	kollektiv	flexibel	nicht-kommerziell
Typ g	kollektiv	fix	kommerziell
Typ h	kollektiv	fix	nicht-kommerziell

### Beschreibung der Typen & Beispiele:

**Typ a bis d:** Bedarfsverkehre mit individueller Nutzung umfassen taxiähnliche Fahrten einer Person oder einer zusammengehörenden Personengruppe in einem Kfz. Die Dienstleistung könnte sich vom klassischen Taxi entweder durch die Form der Bestellung der Fahrt (App) oder die Vereinbarung über das Benützungsentgelt unterscheiden. Nachdem Taxis mittlerweile auch über Apps bestellt werden können und rechtliche Vorschriften die Möglichkeiten einer individuellen Vereinbarung (z.B. des Preises) stark einschränken, ist die Differenzierung bislang eher hypothetisch. Es sind daher keine Beispiele bekannt.

**Typ e:** Es handelt sich um kollektiv genutzte, aus Sicht des Beförderungsunternehmens kommerzielle on-demand Personenbeförderungsdienste mit flexibler Routen- und/oder Fahrplangestaltung. Für die Durchführung von derartigem flexiblen Bedarfsverkehren werden in Österreich Taxiunternehmen oder andere Mobilitätsdienstleistungsunternehmen beauftragt (z.B. Dr. Richard bei VOR Flex Mostviertel West). Das heißt die für das Unternehmen mit kommerziellen Absichten angebotene Fahrt wird z.B. durch Verkehrs- oder Tourismusverbände oder vom Land selbst bezuschusst, wodurch die Kosten für den Fahrgast geringgehalten werden. Der Bedarfsverkehr wird also aus der Sichtweise des beauftragten Unternehmens kommerziell angeboten, ist allerdings von der öffentlichen Hand (mit)finanziert. Im öffentlichen Verkehr

hat sich für derart organisierte und finanzierte Verkehre der Begriff des „gemeinwirtschaftlichen“ Angebots<sup>37</sup> etabliert.

**Typ f:** Kollektiv genutzte, nicht-kommerziell betriebene on-demand Personenbeförderungsdienste mit flexibler Routen- und/oder Fahrplangestaltung werden z.B. von gemeinnützigen Vereinen oder Gemeinden angeboten. Der:die Mobilitätsdienstleister:in (z.B. Verein) bietet die Beförderungsdienste ohne Ertragserzielungsabsicht an. Häufig werden als Fahrer:innen Freiwillige eingesetzt. Es kann sich um geschlossene Systeme, deren Angebot nur von einem bestimmten Personenkreis (z.B. Vereinsmitglieder) genutzt werden kann, oder aber offene Systeme, deren Angebot der Allgemeinheit zugänglich ist, handeln (z.B. von Gemeinden betriebene Shuttlebusse). Beispiel dafür ist der Verein Taufkirchen Mobil.

**Typ g:** Bei kollektiv genutzten, aus Sicht des Beförderungsunternehmens kommerziellen on-demand Personenbeförderungsdiensten mit fixer Routen- und Fahrplangestaltung handelt es sich nicht um klassischen öffentlichen Linienverkehr, da die Beförderungsdienstleistung von den Nutzer:innen im Vorhinein bestellt werden muss. Es gibt allerdings fixe Abfahrtszeiten und fixe Haltestellenpunkte. Beispiel dafür sind die Hüttentaxis und Wanderbusse Ötztal. Ebenso wie bei Dienstleistungen des Typs e wird der Bedarfsverkehr aus der Sichtweise des beauftragten Unternehmens kommerziell angeboten, ist allerdings von der öffentlichen Hand (mit)finanziert. Es handelt sich somit um gemeinwirtschaftlich betriebene Angebote.

**Typ h:** Kollektiv genutzte, nicht-kommerziell betriebene on-demand Personenbeförderungsdienste mit fixen Routen- und/oder Fahrplangestaltung werden z.B. von gemeinnützigen Vereinen, Gemeinden etc. ohne Ertragserzielungsabsicht angeboten (Shuttlebus mit fixer Route und fixen Fahrtzeiten, z.B. Bürgerbus Thomatal im Lungau). Häufig werden als Fahrer:innen Freiwillige eingesetzt. Es kann sich um geschlossene Systeme, deren Angebot nur von einem bestimmten Personenkreis (z.B. Vereinsmitglieder) genutzt werden kann, oder aber offene Systeme, deren Angebot der Allgemeinheit zugänglich ist, handeln.

---

<sup>37</sup> Kerschner (Hrsg), Österreichisches und Europäisches Verkehrsrecht (2001) 260; § 3 Abs 3 ÖPNRV-G bezeichnet Verkehrsdienste, die nicht rein aus Tariferlösen finanziert werden, sondern die teilweise oder gänzlich durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, mittlerweile (etwas missverständlich) als „nicht-kommerzielle“ Verkehrsdienste.

#### 4.2.4 Mitfahren

Beim Mitfahren werden freie **Plätzen im privaten Pkw bei Fahrten, die auch dem Eigenbedarf der Fahrenden bestimmt sind** und unabhängig vom Fahrtwunsch der Mitfahrenden stattfinden, anderen zur Verfügung gestellt (Mitbeförderung). Die Nutzung eines Fahrzeugs erfolgt – im Unterschied zum Fahrzeug-Sharing – jedenfalls durch mehrere Personen gleichzeitig (Teilen von Fahrten). Die Mitnahme erfolgt gegen eine **Kostenbeitrag der Mitfahrenden**. Das Angebot ist in einem Mindestausmaß organisiert (nicht bloß „lose“ bzw. ad-hoc Vereinbarung zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in) und kann der Allgemeinheit oder nur einem geschlossenen Nutzer:innenkreis zugänglich sein.

Die **Vermittlung der Mitfahrt** erfolgt über eine internetbasierte **digitale Buchungsplattform** (verstanden als professionelle Vermittlungsplattform mit Buchungsmöglichkeit, Matching-Funktionalität etc.) **oder räumliche Zugangspunkte** (z.B. Mitfahrbank).

Die (Mit-)Beförderungsdienstleistung wird **nicht-kommerziell** zur Verfügung gestellt, allerdings kann die Vermittlung durch eine Plattform kommerziell betrieben werden. Die kommerzielle Mitnahme zählt zum Bedarfsverkehr, die Abgrenzung ist jedoch nicht immer eindeutig.

Für das Mitfahren werden mitunter auch andere Begriffe verwendet, wie z.B. "Ridesharing" oder "Carpooling".<sup>38</sup>

Tabelle 6 Merkmalsausprägungen des Mitfahrens

Merkmale	Ausprägungen	
Abfahrtspunkte	fixe Abfahrtspunkte	Abfahrtspunkte auf Vereinbarung
Vermittlung	mit digitaler Buchungsplattform	ohne digitale Buchungsplattform

---

<sup>38</sup> Vgl. *Kagerbauer*, Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung (2021) 165f; *Agora Verkehrswende*, Mobilitätsoffensive für das Land (2023) 10; im französischen *Code de transports* findet sich die Bezeichnung „covoiturage“ (Article L3132-1).

Aus den angeführten Merkmalen und deren Ausprägungen (vgl. Tabelle 6) gehen insgesamt vier Typen des Mitfahrens hervor (siehe nachfolgende Tabelle 7).

Tabelle 7 Typen des Mitfahrens

Typ	Abfahrtspunkte	Vermittlung
Typ a	fixe Abfahrtspunkte	mit digitaler Buchungsplattform
Typ b	auf Vereinbarung	mit digitaler Buchungsplattform
Typ c	fixe Abfahrtspunkte	ohne digitale Buchungsplattform
Typ d	auf Vereinbarung	ohne digitale Buchungsplattform

### Beschreibung der Typen & Beispiele:

**Typ a:** über eine professionelle digitale Buchungsplattform vermitteltes Mitfahren mit fixen Abfahrtspunkten (z.B. BlaBlaCar)

**Typ b:** über eine professionelle digitale Buchungsplattform vermitteltes Mitfahren, wobei die Abfahrtspunkte zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in individuell vereinbart werden (z.B. ummadum)

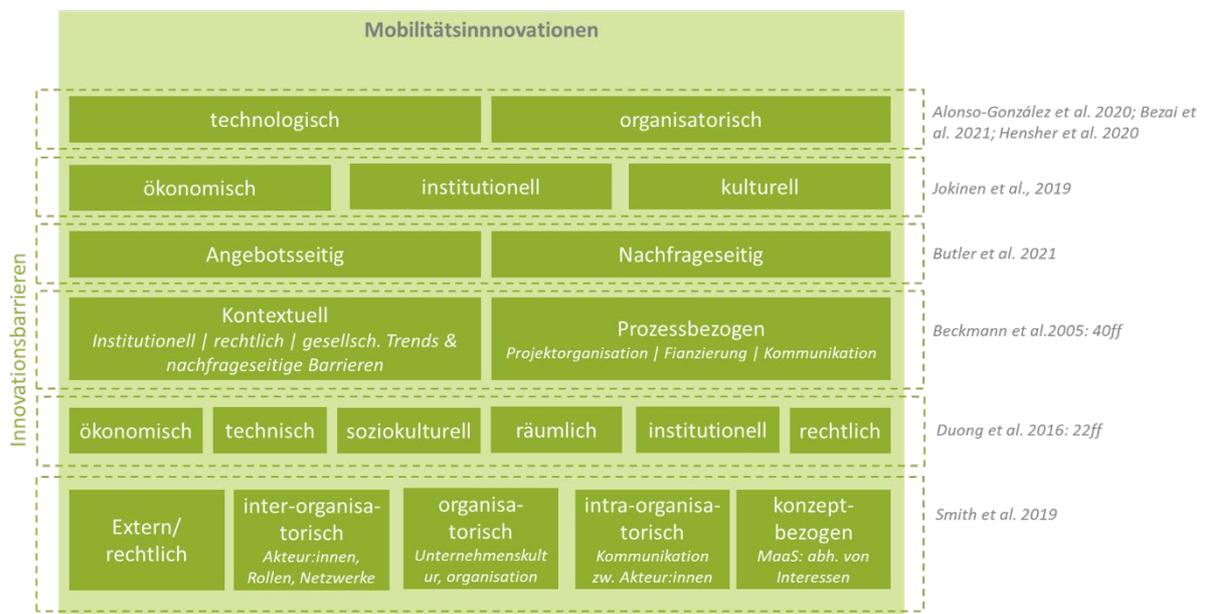
**Typ c:** keine Vermittlung der Mitfahrt über eine professionelle digitale Buchungsplattform, sondern es werden nur fixe räumliche Zugangspunkte (z.B. Mitfahrbankerl) genutzt.

**Typ d:** keine Vermittlung der Mitfahrt über eine professionelle digitale Buchungsplattform; die Abfahrtspunkte werden zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in individuell vereinbart, wobei dazu sonstige (digitale) Kommunikationsmittel (Telefon, Informationen auf einer Website etc.) eingesetzt werden können.

### 4.3 Identifikation von Barrieren

Auf die Entwicklung, Durchsetzung und Verbreitung von Mobilitätsinnovationen wirken unterschiedliche Barrieren. In der Literatur werden Innovationsbarrieren im Mobilitätsbereich unterschiedlich systematisiert, siehe dazu die folgende Abbildung 7.<sup>39</sup>

Abbildung 7 Systematisierungen von Innovationsbarrieren im Mobilitätsbereich (eigene Darstellung)



Im Projekt SLIMobility werden insbesondere die Barrieren für die Verbreitung von Mobilitätsinnovationen, also die Barrieren für die letzte Stufe im Innovationsprozess betrachtet. Es wird also der Frage nachgegangen, welche Faktoren sich hinderlich für eine breite Etablierung der NMDL im Markt und der Gesellschaft auswirken.

<sup>39</sup> Bezai et al., Future cities and autonomous vehicles: analysis of the barriers to full adoption, in Energy and Built Environment, 2021/2(1), 65, 68ff; Hensher et al., Understanding Mobility as a Service (MaaS) (2020); Jokinen et al., Policy lessons from the flexible transport service pilot Kutsuplus in the Helsinki Capital Region, in Transport Policy, 2019/76 (April 2019), 123, 124; Butler et al., Barriers and risks of Mobility-as-a-Service (MaaS) adoption in cities: A systematic review of the literature. Cities, 2021/109 (March 2020), 1030362021, 1, 14f; Beckmann et al., Untersuchung hemmender und fördernder Rahmenbedingungen bei Umsetzung von innovativen Mobilitätsmaßnahmen in die Verkehrspraxis (2005) 40ff.

Während auf dieser Stufe des Innovationsprozesses technologische Aspekte nicht mehr entscheidend sind, scheinen organisatorische, kulturelle und ökonomische Barrieren umso relevanter zu sein.<sup>40</sup> Institutionelle Aspekte wie rechtliche Vorschriften, organisatorische Strukturen, Zuständigkeitsabgrenzungen und fehlende Kooperationen werden überwiegend als Barrieren für die Verbreitung von Mobilitätsinnovationen erachtet. Die genauere Betrachtung zeigt, dass prozessbezogene und kontextuelle Barrieren, aber auch andere Unterscheidungen miteinander verschränkt sind und daher nicht isoliert betrachtet werden können – etwa hinsichtlich der Finanzierung/Förderung sowie der Kooperationen über unterschiedliche politische, öffentliche und privatwirtschaftliche Ebenen hinweg.

Im Rahmen von SLIMobility wurde eine holistische Betrachtungsweise auf die Barrieren für NMDL gewählt und für die Verbreitung der Mobilitätsinnovationen die folgenden Barrieren identifiziert (siehe Tabelle 8):

Tabelle 8 Übersicht der Barrieren

Barrieren für die Verbreitung von NMDL	Erläuterungen/Fragestellungen	Wirkung auf andere Barrieren
<b>(Markt-)Zugang</b>	Ist der Marktzugang frei oder reguliert, das heißt unterliegt er Beschränkungen?  Welche Voraussetzungen gelten für die Ausübung der NMDL? Bestehen für die Betreiber Unklarheiten und Hemmnisse, z.B. bezüglich erforderlicher Qualifikation/Nachweise; Verfahren/Gewerbeanmeldung/Konzession...?	Qualität des Angebots & Qualitätssicherung
<b>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch die öffentliche Hand</b>	Unter welchen Voraussetzungen kann ein wirtschaftlicher Betrieb der NMDL erfolgen? Worin bestehen besondere Herausforderungen? Was verursacht z.B. einen besonders hohen Anteil der Kosten?  Inwiefern besteht Marktverzerrung und Ungleichbehandlung hinsichtlich Steuern und Abgaben?	(Markt-)Zugang  Qualität des Angebots & Qualitätssicherung  Organisation des Betriebs

<sup>40</sup> Jokinen et al., Policy lessons from the flexible transport service pilot Kutsuplus in the Helsinki Capital Region, in Transport Policy, 2019/76 (April 2019), 123, 124; Baumann/White, Collaborative Stakeholder Dialogue: A Catalyst for Better Transport Policy Choices. International Journal of Sustainable Transportation, 2015/9(1), 30, 30.

Barrieren für die Verbreitung von NMDL	Erläuterungen/Fragestellungen	Wirkung auf andere Barrieren
	<p>Wie sieht die Einnahmenstruktur aus (Nutzerfinanzierung &amp; öffentliche Finanzierung durch Förderungen/Subventionen/Finanzmittel der Gebietskörperschaften für bestellte Dienste)?</p> <p>Erfolgt derzeit eine Ausschreibung/Bestellung der NMDL durch die öffentliche Hand?</p> <p>Wie erfolgt diese, auf welcher rechtlichen Grundlage und wer ist dafür zuständig?</p> <p>Wenn derzeit keine Bestellung vorgesehen ist, wäre diese notwendig/sinnvoll? Nach welchen Gesichtspunkten sollte sie geregelt sein?</p>	<p>Datenzugang &amp; Digitale Integration</p>
<b>(Markt-)Nachfrage</b>	<p>Wie kann die kritische Masse an Nutzer:innen erreicht werden? Welche Herausforderungen ergeben sich daraus für die Bereitstellung des Angebots?</p> <p>Welche wirtschaftlichen Herausforderungen ergeben sich aus dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage?</p> <p>Inwiefern kann die Marktnachfrage prognostiziert werden?</p>	<p>(Markt-)Zugang</p> <p>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch öffentliche Hand</p> <p>Organisation des Betriebs</p>
<b>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</b>	<p>Sind Qualitätsstandards für die NMDL geregelt? Welche sind das? Mit welchen Anforderungen haben Anbieter:innen Schwierigkeiten?</p> <p>Welche Anforderungen bestehen an die Zuverlässigkeit bezüglich der Verfügbarkeit des Angebots für die Nutzer (z.B. Betriebspflicht, Kontrahierungszwang)? Welche Anforderungen gelten hinsichtlich Zuverlässigkeit für die Fahrer:innen?</p> <p>Sind Fahrgastrechte geregelt? Welche Anforderungen an die NMDL ergeben sich für die Betreiber:innen daraus?</p> <p>Erfolgt eine Qualitätssicherung/Evaluierung der NMDL und wenn ja durch wen und in welcher Form?</p> <p>Inwiefern ist eine (zusätzliche) Qualitätssicherung notwendig? Wie kann die Qualitätssicherung umgesetzt werden?</p>	<p>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</p> <p>Organisation des Betriebs</p> <p>Fahrzeugtechnologie</p>

<b>Barrieren für die Verbreitung von NMDL</b>	<b>Erläuterungen/Fragestellungen</b>	<b>Wirkung auf andere Barrieren</b>
<b>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</b>	<p>Welche Informationen sind für Nutzer:innen notwendig, um das Angebot nutzen zu können?</p> <p>Über welche Kanäle und in welcher Form sind ausreichende Informationen für Nutzer:innen zugänglich und inwiefern wird dabei Barrierefreiheit gewährleistet (im Sinne eines diskriminierungsfreien Zugangs)?</p> <p>Inwiefern ist das Angebot in der Öffentlichkeit sichtbar? Was wäre nötig, um die Sichtbarkeit zu erhöhen?</p>	<p>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</p> <p>(Markt-)Nachfrage</p>
<b>Strategische Kooperationen</b>	<p>Sind strategische Kooperationen für den Betrieb der NMDL erforderlich?</p> <p>Welche strategischen Kooperationen erfolgen mit wem (andere NDML-Betreiber, ÖV-Anbieter, Verwaltung)? Welche Herausforderungen und Zielkonflikte ergeben sich dabei? Wie können Kooperationen verbessert werden?</p>	<p>(Markt-)Zugang</p> <p>Datenzugang &amp; Digitale Integration</p> <p>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit</p>
<b>Organisation des Betriebs</b>	<p>Welche speziellen organisatorischen Herausforderungen in Bezug auf den Betrieb der NMDL stellen sich (insbesondere durch die Komplexität der Aufgaben)? Was sind besondere Herausforderungen für die Sicherstellung des Betriebs?</p>	<p>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit</p> <p>Räumliche Erfordernisse</p>
<b>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</b>	<p>Welche Notwendigkeiten bestehen für den Betrieb der NMDL bzgl. Fahrzeugtechnologie und -ausstattung?</p> <p>Welche Herausforderungen entstehen dadurch, z.B. erforderliche Ausrüstung/Umrüstung von Fahrzeugen, ...?</p>	<p>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</p> <p>Organisation des Betriebs</p>
<b>Datenzugang &amp; Digitale Integration</b>	<p>Welche Daten benötigt der:die Anbieter:in in welcher Qualität für den Betrieb und die Gewährleistung der Zugänglichkeit des Angebots?</p> <p>Welche Daten benötigt die öffentliche Hand in welcher Qualität für die Steuerung/Planung/Bereitstellung von NMDL-Angeboten?</p> <p>Inwieweit ist es für digitale Plattformen (Maas) wesentlich, dass sie Zugang zu den Daten der NMDL-Anbieter erhalten? Inwieweit erfolgt bislang eine Integration von NMDL in digitale Plattformen? Welche Herausforderungen</p>	<p>Digitale Integration</p> <p>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</p>

Barrieren für die Verbreitung von NMDL	Erläuterungen/Fragestellungen	Wirkung auf andere Barrieren
	bestehen, um eine notwendige Integration zu gewährleisten?	
<b>Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur</b>	<p>Welche räumlichen Erfordernisse bestehen für den Betrieb der NMDL (z.B. Parkplätze)? Inwieweit sind diese derzeit gegeben oder nicht gegeben? Welche weiteren räumlichen Infrastrukturvoraussetzungen (z.B. Ladeinfrastruktur) sind notwendig für den Betrieb der NMDL und welche Herausforderungen bestehen, diese zu schaffen?</p> <p>Welche Voraussetzungen bestehen hinsichtlich der Standortattraktivität?</p> <p>Inwiefern ist eine räumliche Integration und Vernetzung von unterschiedlichen NDMLs durch physische Schnittstellen wie Mobility Hubs wesentlich, um die NMDL erfolgreich anbieten zu können? Inwieweit erfolgt bislang eine solche räumliche Integration. Welche Herausforderungen bestehen, solche Hubs zu schaffen/organisieren?</p>	<p>(Markt-)Zugang</p> <p>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</p>
<b>Teilnahme im Straßenverkehr (fließend)</b>	Welche Privilegien/Bevorzugungen/Sonderregelungen bestehen im Straßenverkehr für bestimmte NMDL bzw. welche wären sinnvoll (z.B. in Anlehnung an Vorrechte des Linienverkehrs)?	

Darüber hinaus wurden unterschiedliche Ebenen der Systemintegration untersucht, zu denen sich folgende Fragen stellen (Tabelle 9):

Tabelle 9 Übersicht über ausgewählte Integrationsebenen

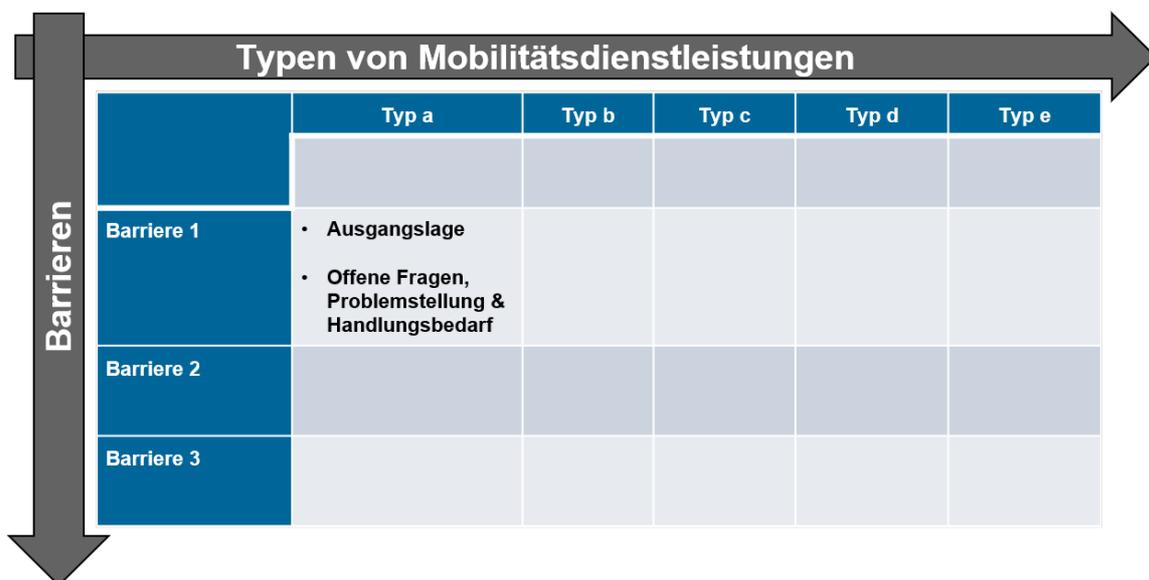
Ausgewählte Integrationsebenen für NMDL	Erläuterungen/Fragestellungen
<b>Integration ÖPNV</b>	Inwiefern erfolgt eine Integration der NMDL in das System des ÖPNV? Sollte diese erfolgen? Auf welche Weise? Welche Herausforderungen und spezifischen Barrieren bestehen dabei (Zuständigkeiten, Ausschreibung, Bestellung, ...)?
<b>Integration Wohnen</b>	Inwiefern ist eine Integration der NMDL in den Wohnbau zielführend? Inwiefern kann eine solche erfolgen? Welche Herausforderungen und

Ausgewählte Integrationsebenen für NMDL	Erläuterungen/Fragestellungen
	spezifischen Barrieren bestehen bei der Integration (Rechtsrahmen, Finanzierung, ...)?
<b>Integration Arbeit</b>	Inwiefern kann eine Integration der NMDL in Betriebe bzw. das betriebliche Mobilitätsmanagement erfolgen? Welche Herausforderungen und spezifischen Barrieren bestehen ergeben sich dabei?

## 4.4 Struktur der Tabellen

In den Tabellen des Kompendiums (siehe Anhang Kompendium) werden die Typen von NMDL (Fahrzeug-Sharing, Bedarfsverkehr und Mitfahren) und die darin gebildeten Untertypen mit den für die Verbreitung von NMDL identifizierten Barrieren verschnitten (vgl. Abbildung 8). Für jede Barriere wird pro NMDL-Typ die Ausgangslage und daraus resultierende Problemlagen, offene Fragen und der Handlungsbedarf dargelegt.

Abbildung 8 Struktur der Tabellen (eigene Darstellung)



Das Kompendium hat vor allem zum Ziel, eine systematisierte und strukturierte Erfassung der Barrieren für die Verbreitung der jeweiligen NMDL am Markt zu ermöglichen. Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, das heißt sämtliche Barrieren der Verbreitung für alle Typen der neuen Mobilitätsdienstleistungen in der Ausdifferenzierung „Ausgangslage, Problemlagen, Handlungsbedarf, offene Fragen“ abschließend dargestellt zu haben. Die Darstellung ist aber bereits zu einem sehr großen Teil erfolgt - was aus bisherigen Forschungsprojekten und der Literatur bekannt ist, ist erfasst worden. So gesehen zeigen Leerstellen im Kompendium im Besonderen auch den weiteren Forschungsbedarf auf.

Insofern wird das Kompendium als „lebendes Dokument“ verstanden, das ergänzt werden kann: sowohl neue Typen von NMDL, als auch neues Wissen zu Barrieren und Lösungsansätzen und weitere Ebenen der Systemintegration (z.B. Tourismus, Freizeit, ...) können in das Kompendium aufgenommen werden.

# 5 Integrationsebenen

## 5.1 Auswahl der Integrationsebenen

NMDL können – ähnlich wie der klassische Linienverkehr – oftmals nicht wirtschaftlich betrieben werden, etwa außerhalb von Ballungszentren.<sup>41</sup> Ein Angebot durch den Markt (wie etwa bei Taxis) stellt sich in diesen Fällen nicht von allein ein. Die politische Strategie war bislang für diese Bereiche auf lokale Einzellösungen in Form freiwilliger Initiativen der Zivilgesellschaft und der Kommunen, also auf gemeinnützige Angebote mit (überwiegend) ehrenamtlich tätigen Personen zu setzen.<sup>42</sup> In der verkehrswissenschaftlichen Literatur wird allerdings zunehmend hervorgehoben, dass es nicht ausreichen wird, allein auf freiwillige Initiativen zu setzen. Es bedarf einer verstärkten strategischen Steuerung und Finanzierung des Angebots durch den Staat, damit es ein breites, flächendeckendes und konsistentes Angebot mit NMDL (als Ergänzung für den ÖV) gibt.<sup>43</sup> Vielfach wird die Auffassung vertreten, dass die NMDL, jedenfalls der Bedarfsverkehr (siehe 5.1.2), als Teil des ÖV-Angebots betrachtet werden sollen.<sup>44</sup>

Das bestehende ÖV-Angebot in Österreich wird nach den im ÖPNRV-Gesetz festgelegten Strukturen geregelt und finanziert. Es ist daher naheliegend zu fragen, ob und inwieweit die NMDL in dieses System der Planung, Bestellung und Finanzierung nach ÖPNRV-Gesetz integriert werden sollen.

Im Rahmen des Mobilitätssystems sind zudem die digitale Integration (im Sinne von MaaS-Plattformen) und die räumliche Integration (im Sinne von Mobility Hubs) zentral, im Besonderen, um ein multimodales Angebot gewährleisten zu können.<sup>45</sup> Diese spezifischen Fragen

---

<sup>41</sup> *Behrendt et al.*, Mobilitätsdienstleistungen gestalten - Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern, WISO Diskurs 2020/04, 9.

<sup>42</sup> Vgl. *Becker et al.*, Mobilität im ländlichen Raum sichern – Perspektiven entwickeln, Identität ermöglichen, Freiräume schaffen, Kostenwahrheiten angehen, WISO-Diskurs 2018/08, 8ff; *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion in ländlichen Räumen (2019), 80f.

<sup>43</sup> *Bilderl*, Mikro-ÖV-Systeme als Mobilitätschance im ländlichen Raum in *Herget/Neumeier/Osigus* (Hrsg), Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (2020), 9, 12.

<sup>44</sup> *STS/verkehrplus*: Mikro-ÖV Strategie Steiermark, im Auftrag des Landes Steiermark (2016), 9; Vgl. *VCÖ*, Bessere Mobilität für die Regionen in Mobilität mit Zukunft 2023/02.

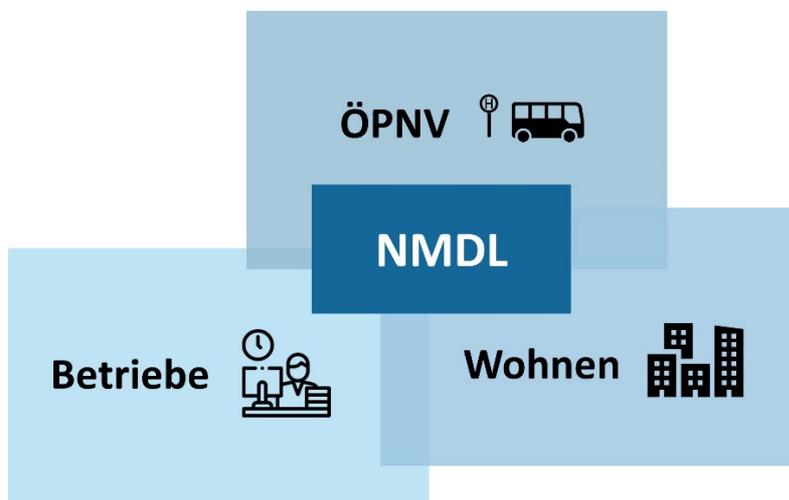
<sup>45</sup> *BMK* (Hrsg), Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich, 33ff/37f.

der Multimodalität sind nicht Gegenstand dieser Studie, daher sind diese Integrationsebenen MaaS-Plattformen und Mobility Hubs nicht näher betrachtet worden. Die relevanten Fragen sind allerdings in Grundzügen im Kompendium (siehe Tabelle 8) mitbehandelt.

Um maßgeblich zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens sowie zur Mobilitäts- und Klimawende beizutragen und eine breite Akzeptanz am Markt zu erreichen, ist die Integration von NMDL auch in andere Systeme, die außerhalb des Mobilitätssystems liegen (wie z.B. Wohnen, Betriebe, Freizeit, Tourismus, ...) von Bedeutung.

Im Rahmen des Projekts SLIMobility wurden die Systeme Wohnen bzw. Wohnbau (mit Fokus auf Neubau) sowie Betriebe bzw. betriebliches Mobilitätsmanagement näher betrachtet, weil diese zwei Bereiche die Gestaltung des Mobilitätsverhaltens am stärksten mitprägen.<sup>46</sup> Hiermit werden zentrale Strukturen des Alltagslebens abgedeckt, die sich entscheidend auf das alltägliche Mobilitätsverhalten auswirken können. Weitere zu betrachtende Systeme (außerhalb des Mobilitätssystems) könnten zudem z.B. Freizeit, Tourismus oder Einkaufen bzw. Besorgungen des täglichen Bedarfs sein.

Abbildung 9 Systemintegration von NMDL (eigene Darstellung)



Die ausgewählten Integrationsebenen wurden – angesichts des Zeit- und Kostenrahmens des vorliegenden Forschungsprojekts – jeweils anhand einer NMDL-Kategorie näher betrachtet,

---

<sup>46</sup> Hunecke, Mobilitätsverhalten verstehen und verändern in Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2015, Band 26, 80; Holz-Rau/Scheiner, Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation - Neue Zugänge zu einem alten Thema, in Scheiner/Holz-Rau (Hrsg), Räumliche Mobilität und Lebenslauf (2015), 3, 11.

konkret: Bedarfsverkehr und ÖPNV; Sharing und Wohnen sowie Mitfahren und Betriebe. Es wurden diese Kombinationen gewählt, da sie die naheliegendsten sind und es zu ihnen bereits gewisse Erfahrung in der Praxis gibt. Es konnten insofern dazu auch Fallbeispiele gefunden werden, die näher analysiert wurden. Das bedeutet aber nicht, dass nicht auch andere Kombinationen, wie Sharing und Betriebe oder Mitfahren und Wohnen oder Sharing und ÖPNV denkbar sind. Aus den Ergebnissen zu den gewählten Kombinationen hinsichtlich Akteurssetting, Rechtskontexte und daraus folgende Herausforderungen und Problemlagen kann auch für die Integration anderer NMDL gelernt und Schlussfolgerungen gezogen werden.

### 5.1.1 Integration von Carsharing in den Bereich Wohnen

Die Integration von NMDL in den Bereich Wohnen wurde anhand von Carsharing näher betrachtet. Der Wohnstandort bietet sich als Ansatzpunkt besonders an, da hier rund 80% der täglichen Wege starten oder enden.<sup>47</sup> Der Wohnstandortwechsel als neue Lebenssituation eröffnet insbesondere bei Neubauprojekten ein Gelegenheitsfenster für Veränderungen des Mobilitätsverhaltens.<sup>48</sup> Aber auch die Zukunftsaufgabe der klimaneutralen Transformation des Gebäudebestands bietet die Möglichkeit NMDL in den Gebäudebestand zu integrieren (vgl. z.B. Smarter Together).<sup>49</sup> Die räumliche Nähe zwischen Wohnstandort und NMDL wie Carsharing gilt als Treiber für eine weitgehende Etablierung und Pull-Maßnahme für gemeinschaftlich genutzte Kfz. Literatur und Praxis zeigen jedoch, dass die Integration von Carsharing in den Wohnbau häufig nur kurzfristig oder unzureichend erfolgt.<sup>50</sup>

Eine Vielzahl von Akteur:innen mit unterschiedlichen Motivlagen und Sichtweisen im Prozess sowie unklare Zuständigkeiten und Rollenverteilungen erschweren die Integration.<sup>51</sup> Integrierte Planung und das gleichzeitige Setzen von Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. Shared Mobility Angebot bereitstellen und Anzahl verfügbarer Stellplätze reduzieren) werden als

---

<sup>47</sup> *Austriatech*, Mobilität & Wohnen (2019) 5.

<sup>48</sup> *Hunecke*, Mobilitätsverhalten verstehen und verändern in Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2015, Band 26, 80.

<sup>49</sup> *Favry*, Modernisierung im sozialen Wohnbau – wie dabei Smart Mobility unterstützt wird, in *Schrenk et al.* (Hrsg), REAL CORP Proceedings/Tagungsband 2016, 481, 486ff.

<sup>50</sup> *Selz et al.*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität, in: BMK (Hrsg), Nachhaltig Wirtschaften Berichte aus Energie- und Umweltforschung 2022/27, 52; *Caruso Carsharing eGen*, Endbericht „Carsharing in Wohnanlagen“ (2018), 2f.

<sup>51</sup> *Selz et al.*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente, 138ff.

notwendig für eine erfolgreiche Integration erachtet.<sup>52</sup> Unklare Prozessstrukturen und fehlende zeitgerechte Einbindung von Fachwissen bezüglich Shared Mobility in die Projektplanung des Wohnbaus hemmen den Integrationserfolg.<sup>53</sup> Zudem wurde bislang meist auf Pull-Maßnahmen fokussiert und kaum Push-Maßnahmen gesetzt. Ein weiteres Hemmnis ist auch die unklare Finanzierungsstruktur insbesondere für den langfristigen Betrieb des Carsharings.

Um all diese Herausforderungen integriert zu betrachten, wurden in SLIMobility je ein Fallbeispiel zu kommerziellem Carsharing (MO.Point Perfektastraße, Wien) und zu peer-to-peer-Carsharing (Carsharing Maronihof, Bregenz) analysiert.

### 5.1.2 Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV

Die Integration von NMDL in das System der Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖPNV wird hinsichtlich der organisatorischen, planerischen und finanziellen, aber auch tariflichen und digitalen Integration diskutiert.<sup>54</sup> In SLIMobility wurde die Integration der Bedarfsverkehre in das System des ÖPNV betrachtet, da diese in der Literatur vielfach bereits als Bestandteil des ÖPNV gesehen werden.<sup>55</sup> In der Praxis erfolgt eine Integration bislang aber nur punktuell, teilweise auch bloß in der Form von Forschungsprojekten. Vor dem Hintergrund, dass die Stärkung des Umweltverbundes durch flächiges, räumlich und zeitlich flexibleres Anbinden an höherrangigen ÖV (insb. First & Last Mile) übergeordnetes Motiv der Umsetzung von Bedarfsverkehren ist, ist eine umfassende, erfolgreiche Integration aber umso wichtiger. Unklare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, die zunehmende Komplexität des Planungs- und Bestellungsprozesses bei einer integrierten Ausschreibung, nämlich sowohl bei der ausschreibenden Stelle als auch bei den bietenden Unternehmen, sowie Widersprüchlichkeiten und Unklarheiten in den rechtlichen Grundlagen, die zu Ineffizienzen bei der Bereitstellung des Angebots führen, wurden als zentrale Hemmnisse identifiziert. Die unterschiedlichen Ansätze zur Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV, beteiligte Akteur:innen, deren Rollen, Motive und Sichtweisen sowie Herausforderungen aus den jeweiligen

---

<sup>52</sup> *Stadt Salzburg* (Hrsg), *Mobility Points – Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten in Wohnbauten und Stadtteilen – Maßnahmenkatalog* (2019), 9ff.

<sup>53</sup> *Selz et al.*, *Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente*, 134-147.

<sup>54</sup> *Brandl*, *Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum* (2019), 177; *Agora Verkehrswende*, *Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können* (2023), 43f.

<sup>55</sup> *STS/verkehrplus*, *Mikro-ÖV Strategie Steiermark*, 9; *Agora Verkehrswende*, *Mobilitätsoffensive*, 53.

rechtlichen Rahmenbedingungen wurden anhand von zwei Fallbeispielen in (sub-) urbanem (WienMobil Hüpf) und regionalem Kontext (VOR Flex Mostviertel West) näher untersucht.

### 5.1.3 Integration von Mitfahren in Betriebe

Fahrgemeinschaften finden sich als Baustein in verschiedenen Strategien und Konzepten für betriebliches Mobilitätsmanagement wieder.<sup>56</sup> Die Umsetzung von Mitfahr-Angeboten in Betrieben begünstigt vor allem das Matching von angebotenen Fahrten und Fahrtwünschen im Vergleich zu herkömmlichen Mitfahr-Angeboten, bei denen räumliches, zeitliches und soziales Matching als Herausforderungen gelten.<sup>57</sup> Der gemeinsame Arbeitsort als Ziel- oder Ausgangspunkt, möglicherweise synchronisierte Arbeitszeiten sowie eine gemeinsame Identität oder sogar Bekanntheit durch Tätigkeit im selben Unternehmen fördern, dass Nachfrage und Angebot an Fahrten erfolgreich verknüpft werden.

Obwohl die Nutzung einer digitalen Vermittlungsplattform als besonders effektiv für die Etablierung von Mitfahren in Betrieben erachtet wird<sup>58</sup>, gibt es in Österreich erst wenige Mobilitätsdienstleister, die entsprechende Plattformen für Mitfahren im betrieblichen Kontext anbieten. Zudem ist der Markt für Mitfahr-Plattformen äußerst volatil.<sup>59</sup> Um bestehende Hemmnisse und potentielle Handlungsbedarfe für diese vielsprechende Integration zu erarbeiten, wurde das Fallbeispiel Ummadam im Kontext des Bezirkskrankenhauses Schwaz ausgewählt.

---

<sup>56</sup> *Ivm*, Mobilität im Unternehmen effizient gestalten - Strategien für kostensparende, energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität (o.J.), o.S.; *Reutter et al*, Betriebliche Mobilität im Quartier gemeinsam verbessern - Erkenntnisse für die Praxis aus dem Projekt BMM HOCH DREI (2019), 33; *Zukunftsnetz Mobilität NRW* (Hrsg), Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen - Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW, (o.J.), 35; Vgl. *BMK* (Hrsg), Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (2023), 50f.

<sup>57</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 22; *Middleton/Zhao*, Discriminatory attitudes between ridesharing passengers, *Transportation* 2020/47, 2391, 2393ff.

<sup>58</sup> *Walter*, Mobilitätsmanagement und die Förderung von Fahrgemeinschaften im Unternehmen – Bestandsaufnahme und Perspektiven (2012), 19.

<sup>59</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 24.

## 5.2 Methodische Vorgehensweise zur Analyse der Integration von NMDL in ÖPNV, Wohnen und Betriebe

Hinsichtlich der Integration von NMDL in die Systeme ÖPNV, Wohnen bzw. Wohnbau und Betriebe wurden folgende Forschungsfragen untersucht:

- Inwieweit ist Integration von NMDL in die Systeme ÖPNV, Wohnen und Betriebe möglich ist?
- Inwieweit wird diese Integration bereits in der Praxis durchgeführt?
- Welche Hemmnisse für eine weitergehende Integration werden seitens der unterschiedlichen beteiligten Stakeholder:innen gesehen?

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen erfolgten , (1) die Aufarbeitung der rechtlichen Grundlagen, ob und inwieweit und unter welchen Voraussetzungen die Integration nach dem bestehenden Rechtsrahmen überhaupt möglich ist; (2) die Einbindung von Expert:innen und Stakeholder:innen und deren Erfahrungen in der Praxis, einerseits als Projektpartner:innen im Team, andererseits durch Expert:innen-Interviews im Rahmen der Fallbeispielanalysen sowie durch Einbindung im Rahmen von zwei Reflexionsworkshops; (3) die strukturierte Literaturrecherche. Auf dieser Grundlage und diesen unterschiedlichen Informationsquellen (1-3) erfolgte (4) die strukturierte und systematisierende Erfassung der Problemlagen und des Handlungsbedarfs, im Besonderen mittels inter- und transdisziplinären Austauschs im Projektteam.

### 5.2.1 Rechtliche Grundlagen

In einem ersten Schritt werden für die jeweiligen Integrationsebenen und gewählten Kombinationen (Carsharing und Wohnen, Bedarfsverkehr und ÖPNV sowie Mitfahren und Betriebe) zunächst die jeweiligen rechtlichen Grundlagen aufgearbeitet. Mittels rechtsdogmatischer Analyse wird speziell der Frage nachgegangen, inwieweit der bestehende Rechtsrahmen eine Integration der jeweiligen NMDL in die jeweiligen Integrationsebenen ermöglicht, wo der bestehende Rechtsrahmen diesbezüglich Lücken aufweist und zu Unklarheiten führt und wo er gar hinderlich für eine Integration wirkt.

## 5.2.2 Fallbeispielanalyse und Reflexionsworkshops

Um die Komplexität der NMDL integriert in Wohnen, Betriebe und ÖPNV besser zu verstehen und darstellen zu können sowie ein tiefergehendes Verständnis für Abläufe und Problemlagen in der Praxis zu erlangen, war die Beteiligung externer Expert:innen und das Erfassen und Verstehen ihrer Sichtweisen relevant. Dafür wurden fünf Fallbeispiele für eine vertiefende Fallbeispielanalyse ausgewählt und durch leitfadengestützte Interviews mit jeweils beteiligten relevanten Akteur:innen analysiert. Die Schritte der Fallbeispielanalyse sind in Tabelle 10 zusammengefasst und werden nachfolgend erläutert.

Tabelle 10 Übersicht über die methodische Vorgehensweise in der Fallbeispielanalyse

Methodische Vorgehensweise	Kurzbeschreibung der Vorgehensweise
<b>Auswahl der Fallbeispiele und Recherche der Grundlagen</b>	Projekt-Screening und Auswahl der Fallbeispiele
	Aufbereitung der ausgewählten Fallbeispiele anhand von Steckbriefen und morphologischen Kästen
	Recherche der Rahmenbedingungen und Grundlagen
<b>Expert:innen-Interviews und Stakeholder-Mapping</b>	Vorbereitung der leitfadengestützten Expert:innen- Interviews (vorab Auswahl der Gesprächspartner:innen, Aufbau eine modularen Interviewleitfadens, Aufbau der Grundlagen für das Stakeholder-Mapping)
	Durchführung der Expert:innen-Interviews inkl. Stakeholder-Mapping
	Strukturierte, inhaltsbasierte Auswertung der Interviewinhalte (Transkripte, Mitschriften, Stakeholder-Karten)
<b>Validierung</b>	Validierung und Reflexion der Interviews anhand Expert:innen-Workshop
	Validierung und Reflexion anhand Literaturanalyse

### Projekt-Screening und Auswahl der Fallbeispiele

In dem inter- und transdisziplinären SLIMobility- Konsortium wurden gemeinsam fünf geeignete Vorzeigebispiele im österreichischen Raum ausgewählt. Im Vorfeld erfolgte eine systematische Sammlung von insgesamt 29 potenziell relevanten Fallbeispielen in den Bereichen Wohnen, Betriebe und ÖPNV. Anhand der folgenden Kriterien wurden je Integrations-ebene ein bis zwei Fallbeispiele für die tiefergehende Analyse ausgewählt:

- **Lage:** Die Umsetzung der NMDL erfolgt(e) in Österreich.
- **Aktualität:** Das Projekt bzw. die NMDL ist bereits in Umsetzung oder noch in Betrieb.
- **Rechtsform:** Die, je Integrationsebene betrachteten, Projekte/NMDL weisen unterschiedliche Rechtsformen auf (insb. im Bereich Carsharing).
- **Praktische Kriterien:** Der Zugang zu den Projekten bzw. den zuständigen Ansprechpersonen ist möglichst einfach.
- **Sonstiges:** Ausstrahlungskraft der Projekte, besondere Relevanz in Österreich.

Folgende Fallbeispiele wurden im Rahmen von SLIMobility schlussendlich ausgewählt und bearbeitet (siehe Tabelle 11):

Tabelle 11 Übersicht der Fallbeispiele nach Integrationsebenen

Integrationsebene	Fallbeispiel
Integration von Carsharing in den Wohnbau	MO.Point Perfektastraße
	Carsharing Maronihof
Integration von Bedarfsverkehr in den ÖPNV	VOR Flex Mostviertel West
	WienMobil Hüpfen
Integration von Mitfahren in Betriebe	Ummadam (Bezirkskrankenhaus Schwaz)

### Aufbereitung der ausgewählten Fallbeispiele anhand von Steckbriefen und morphologischen Kästen

Die ausgewählten Fallbeispiele wurden folglich durch Desktoprecherche steckbriefartig aufbereitet, wobei neben einer Beschreibung des Projektes und seiner Relevanz auch anhand detaillierter morphologischer Kästen der NMDL-Typ bestimmt und weitere Ausprägungen der NMDL charakterisiert wurden. Anhand der Desktoprecherchen wurde ein erster Eindruck über besonders relevante Interviewpartner:innen verschafft.

### Recherche der Rahmenbedingungen und Grundlagen

Anhand einer Literaturrecherche zu Barrieren und Herausforderungen sowie einer rechtlichen Analyse für die jeweiligen Fallbeispiele wurde ein grundlegendes Verständnis der Fallbeispiele und deren Rahmenbedingungen erarbeitet. Dies stellte eine wesentliche Voraussetzung für die Erarbeitung eines vertiefenden Interviewleitfadens dar.

### Vorbereitung und Inhalte der leitfadengestützten Expert:innen-Interviews

Im Projekt SLIMobility wurden 12 Interviews geführt. Mögliche Interviewpartner:innen wurden im Rahmen der Desktoprecherche ausfindig gemacht und anhand eines Schneeballsystems – ausgehend von zentral verantwortlichen Stakeholder:innen – ausgewählt und kontaktiert. Dabei wurde auf ein breites Spektrum an jeweils relevanten Akteursperspektiven geachtet (z.B. Betreiber:in, Verwaltung /öffentliche Hand, Bauträger:in, ausschreibende und bietende Unternehmen, ...)

Die Interviews erfolgten als strukturierte, leitfadengestützte Interviews. Um über unterschiedliche Akteur:innengruppen, NMDL und Integrationsebenen Vergleichbarkeit zwischen den Interviews zu schaffen, wurde ein modularer Interviewleitfaden zu fünf Themenbereichen erarbeitet (siehe Tabelle 12). Die einzelnen Unterpunkte wurden modular an die jeweilige Akteursgruppe, NMDL und Integrationsebene angepasst.

Tabelle 12 Themenbereiche des modularen Interviewleitfadens

Themenbereiche	Kernaspekte
<b>Motivation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interesse und Motivation der Akteur:innen hinsichtlich des Projektes verstehen</li> <li>• Verstehen, von wem die Initiative ausging und wieso</li> <li>• Verstehen, wie das Projekt zustande kam</li> </ul>
<b>Strategische Kooperationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für das Projekt relevante Akteur:innen und ihre Verbindungen untereinander darstellen</li> <li>• Relevanz der Kooperationen innerhalb des Projektes aufzeige</li> <li>• Verstehen, wie Zuständigkeiten aufgeteilt und (rechtlich) abgesichert wurden</li> </ul>
<b>Finanzierung und Wirtschaftlichkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevante Akteur:innen bei der Finanzierung des Projektes aufzeigen</li> <li>• Art der Finanzierung nachvollziehen können</li> </ul>

Themenbereiche	Kernaspekte
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einschätzung erhalten, ob das Projekt langfristig (wirtschaftlich) tragfähig ist und welche organisatorischen und finanziellen Faktoren/ Rahmenbedingungen dafür notwendig sind</li> </ul>
<b>Herausforderungen und Lösungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für das Projekt hinderliche rechtliche Rahmenbedingungen in den verschiedenen Phasen des Projektes erfassen</li> <li>Spezifischen Probleme in Bezug auf [Integrationsebene] aufzeigen</li> <li>Mögliche und gewünschte Privilegien bzw. Sonderregelungen im ruhenden und fließenden Straßenverkehr erfassen</li> </ul>
<b>Optimaler Kontext</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rahmenbedingungen für eine bestmögliche Umsetzung von Bedarfsverkehr aufzeigen</li> <li>Verstehen, welche Maßnahmen dafür notwendig wären</li> </ul>

### Durchführung der Expert:innen-Interviews

Die Interviews wurden je nach Möglichkeit in Präsenz oder online durchgeführt. Dabei gab es in der Regel zwei Interviewer:innen - eine Person führte das Gespräch primär, eine zweite Person hatte durch vertiefende Fragen nach und dokumentierte das Gespräch als inhaltszusammenfassendes Protokoll. Zudem waren meist weitere Personen des Projektteams anwesend, um gezielt auf Basis des Expert:innenwissens (z.B. Rechtsexpertise, Praxiswissen) fachlich vertiefende Nachfragen stellen zu können.

Im Zuge der Interviewgespräche wurden jeweils gemeinsam mit den Gesprächspartnern:innen Stakeholdermappings der relevanten beteiligten Akteur:innen erstellt. Die Grundlage dazu stellte eine projektzentrierte konzentrische Darstellung adaptiert u.a. nach Kahn und Antonucci und Straus) dar.<sup>60</sup> Die Karten dienten einerseits der Analyse der relevanten Stakeholder:innen und deren Rollen im Zuge der Etablierung der NMDL, andererseits als Hilfsmittel für den Gesprächsfluss. Die Interviewgespräche wurden mittels Mitschriften und transkribierten Audioaufzeichnungen dokumentiert.

### Auswertung der Interviewinhalte

---

<sup>60</sup> *Straus*, Netzwerkkarten – Netzwerke sichtbar machen, in Stegbauer/Häußling (Hrsg.), Handbuch Netzwerkforschung (2010), 527, 528ff.

Die Interviews wurden auf Basis der Transkripte und der Gesprächsnotizen strukturierend und inhaltsbasiert in Anlehnung an Grounded Theory ausgewertet. Dazu wurden Textpassagen nach thematischen Kategorien und der jeweiligen Akteursgruppe im Rahmen projektinterner Workshops kodiert. Die Interviews wurden dazu einzelnen, nach Akteursgruppen (z.B. Betreiber:in, Bauträger:in, ...) sowie nach Fallbeispielen und NMDL-Typen betrachtet, um Schlüsselkategorien (im Sinne von Herausforderungen und Treibern) sowie Konsens und divergierende Perspektiven der unterschiedlichen Akteur:innen zu identifizieren und daraus, vergleichende Aussagen ableiten zu können.

### **Validierung und Reflexion der Interviews: Expert:innen-Workshop**

Die Reflexion und Validierung der Interviewergebnisse erfolgte im Juni 2023 anhand eines Stakeholder-Workshops mit thematisch fokussierten Diskussionsgruppen. Die vorläufigen, spezifischen Erkenntnisse der Fallbeispielanalyse wurden den Expert:innen vorgestellt und in thematisch fokussierten Diskussionsgruppen reflektiert, bewertet und hinsichtlich weiterer Problemlagen und potentieller Lösungsansätze vertieft. Unter den eingeladenen Gästen befanden sich neben vorhergehenden Interviewpartner:innen, Personen aus Forschung, Verwaltung, (Verkehrs-)Planung und Privatwirtschaft. Die Ergebnisse der Workshops wurden dokumentiert (Flipcharts, Fotos, Mitschrift), zusammengefasst und aufbereitet.

### **5.2.3 Literaturanalyse**

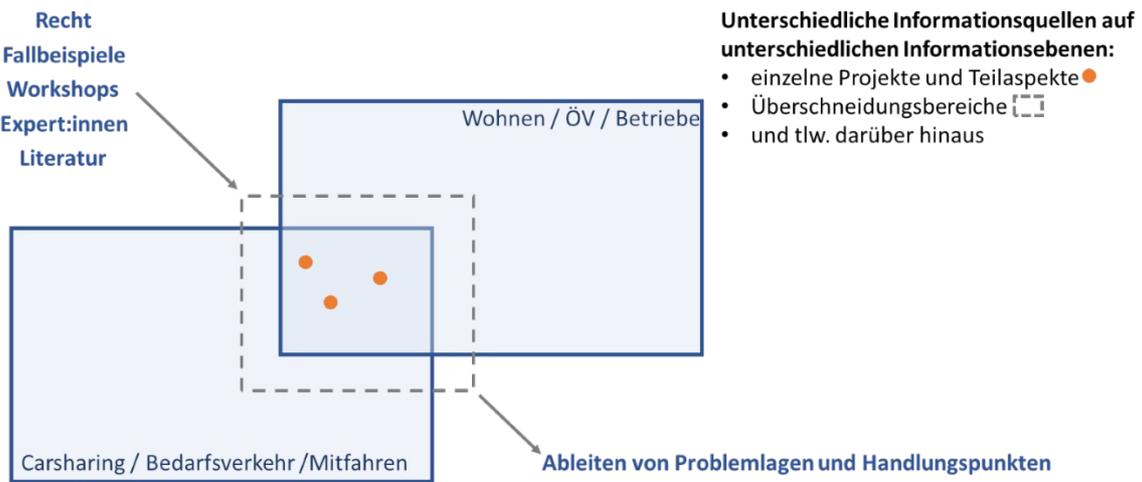
Parallel zur Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen und der Fallbeispielanalyse wurde eine strukturierte und inhaltserfassende Literaturanalyse zu der Frage der Integration der NMDL in die jeweiligen Integrationsebenen durchgeführt. Dadurch konnten wesentliche Erkenntnisse verglichen, im jeweiligen Kontext reflektiert und ergänzt werden.

### **5.2.4 Problemlagen, offene Fragen, Handlungsbedarfe**

In einem vierten Schritt wurden auf Basis der Erkenntnisse aus den rechtlichen Grundlagen, den Fallbeispielanalysen (inkl. Reflexionsworkshop) und der Literaturanalyse in einem inter- und transdisziplinären Diskurs im Projektteam Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarfe für die jeweiligen NMDL und Integrationsebenen auf systematische und strukturierte Weise identifiziert. Auf dieser Basis wurden erste Vorschläge für Handlungsempfehlungen aufgearbeitet. Die Erkenntnisse wurden wiederum in einem Stakeholder-Workshop

reflektiert, validiert und vertieft. Die Problemlagen, offenen Fragen und Handlungsbedarfen beziehen sich dabei im Speziellen auf die Fragen der Integration der jeweiligen NMDL und basieren dabei auf unterschiedlichen Informationsquellen (Recht, Fallbeispiele, Workshops, Expert:innen, Literatur), die auf unterschiedlichen Ebenen (vom Einzelprojekt bis hin zu generellen Aussagen) inhaltlich beitragen (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10 Informationsebenen und -quellen der Integrationsebenen



# 6 Integration von Sharing in Wohnen

## 6.1 Einleitung

Welches Mobilitätsangebot im Wohnumfeld zur Verfügung steht, entscheidet das Mobilitätsverhalten (v.a. Verkehrsmittelwahl) maßgeblich mit, zumal rund 80 Prozent der Alltagswege Ausgangspunkt oder Ziel am Wohnort haben.<sup>61</sup> Gerade die Planung von Stadtentwicklungs- und Wohnbauprojekten, sowie die Umsetzung von Quartierlösungen bieten die Möglichkeit, nachhaltige Mobilitätskonzepte im urbanen Kontext zu implementieren. Gerade „Lebensumbruchsituationen“ (z.B. Umzug) führen zu einer erhöhten Bereitschaft zur Verhaltensänderung, was zu einem Wandel oder einer Neuausrichtung des Mobilitätsverhaltens führen kann.<sup>62</sup> Durch gezielte Kommunikation der (neuen) Mobilitätsoptionen beim Einzug der Bewohner:innen kann dieses Gelegenheitsfenster genutzt werden, um eine langfristige Integration der NMDL in die Alltagsmobilität zu bewirken. Aber auch die Zukunftsaufgabe der Transformation des Gebäudebestands zur Erreichung der Klimaneutralitätsziele bietet eine Möglichkeit, in Zukunft die Bereiche Wohnen und Mobilität auch im Gebäudebestand stärker zu verbinden.<sup>63</sup>

Ein integrativer Ansatz, der Wohnen und die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer:innen unter Nachhaltigkeitsaspekten miteinander in angemessener Form verbindet, scheint für die Transformation urbaner Mobilität unumgänglich zu sein. Sollen Bürger:innen künftig vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund umsteigen, braucht es ein attraktives Alternativangebot. Wohnen und Mobilität sollten daher zunehmend gesamthaft betrachtet werden. Dies umfasst etwa eine auf das (öffentliche) Mobilitätsangebot abgestimmte Siedlungsplanung und -entwicklung, etwa unter Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen, aber auch die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen bei der Entwicklung neuer

---

<sup>61</sup> *Austriatech*, Mobilität & Wohnen (2019) 5.

<sup>62</sup> *Hunecke*, Mobilitätsverhalten, 80; *Holz-Rau/Scheiner*, Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation - Neue Zugänge zu einem alten Thema, in *Scheiner/Holz-Rau* (Hrsg), Räumliche Mobilität und Lebenslauf (2015), 3, 11.

<sup>63</sup> *Favry*, Modernisierung im sozialen Wohnbau – wie dabei Smart Mobility unterstützt wird, in *Schrenk et al.* (Hrsg), REAL CORP Proceedings/Tagungsband 2016, 481, 486ff.

Wohnbauprojekte oder der Transformation des Wohnbaubestands. Die Integration einer gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung im Wohnbau hat zudem großes Potenzial, Carsharing allgemein breiter zu etablieren.

## 6.2 Rechtliche Grundlagen

### 6.2.1 Einleitung

Obwohl die Bereiche Wohnen und Mobilität eng miteinander verknüpft sind, wurden sie bisher aus rechtlicher Sicht weitestgehend getrennt voneinander betrachtet.

Im Raumordnungsrecht werden die Bereiche Wohnen und Mobilität bislang im Grunde nur mit Bezug auf den Ausbau von **(Straßen-)Verkehrsinfrastruktur** bei einer Siedungsentwicklung,<sup>64</sup> sowie – dies aber traditionell nur in der Form sehr vager Zielfestlegungen – in Bezug auf die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr bei der Planung<sup>65</sup> festgelegt. Klassischerweise sehen die relevanten Vorschriften dabei die öffentliche Hand für diese Verkehrsinfrastruktur (Straßenbau, ÖPNV-Angebot) zuständig.<sup>66</sup> Zum anderen kommt der sogenannten **Stellplatzverpflichtung** als Regelung, die eine Schnittstelle zwischen Mobilität und Wohnen schafft, besondere Bedeutung zu. Diese ist in erster Linie als ein rechtliches Gebot zu verstehen, ausreichend Pkw-Stellplätze im Zuge der Errichtung oder Sanierung von Gebäuden zur Verfügung zu stellen.

Dieses ordnungsrechtliche Instrument stellt bisher beinahe ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ab<sup>67</sup> und schließt dadurch *a priori* **alternative Mobilitätsangebote** (wie insbesondere Sharing-Modelle) aus dem Pool alternativer Lösungen für die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen im Wohnumfeld aus. Dies stellt ein nicht unerhebliches Hemmnis

---

<sup>64</sup> Vgl. z.B. § 1 Abs 2 Z 8 WBO: „Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung umweltverträglicher und ressourcenschonender Mobilitätsformen sowie der Senkung des Energieverbrauchs“.

<sup>65</sup> Vgl. z.B. § 2 Abs 3 lit I VlbG RPG; in der Planung (z.B. örtliche Entwicklungskonzepte) wird diesbezüglich häufig das System der ÖV-Güteklassen herangezogen, vgl. ÖROK (Hrsg), Die österreichweiten ÖV-Güteklassen (2022).

<sup>66</sup> Vgl. Stadt Wien (Hrsg), Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (2019) 11.

<sup>67</sup> Teilweise sehen die Stellplatzregulative der Länder auch Vorschriften für Fahrrad-Stellplätze vor.

für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte dar. Andererseits ermöglicht dieses ordnungsrechtliche Instrument es derzeit über den Abschluss sog. **Städtebaulicher Verträge bzw. Mobilitätsverträge**, ein Angebot alternativer Mobilitätslösungen für Wohnbauprojekte durch die Bauträger:innen umzusetzen. Die rechtlichen Vorgaben für den Inhalt solcher Verträge bzw. verankerte Mobilitätskonzepte sind nur sehr allgemeiner Natur. In Bezug auf die Qualität darin verankerter Mobilitätsangebote mangelt es an allgemeingültigen Vorgaben. Zudem ist der Inhalt solcher privatrechtlicher Verträge in der Regel nicht transparent.

Im Folgenden werden die raumordnungs- und baurechtlichen Vorschriften betreffend die Integration von alternativen Mobilitätslösungen bei der Entwicklung von Wohnbauprojekten strukturiert dargestellt. Neben diesen öffentlich-rechtlichen Instrumenten sind für diese Frage aber auch allgemeine zivilrechtliche Vorgaben (z.B. hinsichtlich der Gestaltung der städtebaulichen Verträge) und für eine nachhaltige und langfristige Leistungsbereitstellung auch jene des Wohnrechts relevant. In Bezug auf die Möglichkeiten der rechtlichen Steuerung bzw. Verpflichtung zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen bestehen für freifinanzierte Wohnprojekte einerseits und im geförderten Wohnbau andererseits Unterschiede. Während im Neubau raumordnungsrechtliche und baurechtliche Vorschriften primärer rechtlicher Ansatzpunkt sind, können in der Bestandssanierung (unter Einbeziehung einer sog. „Mobilitätssanierung“<sup>68</sup>), insbesondere auch wohnrechtliche Regelungen Hindernisse für die Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte darstellen.

Bei der Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen liegt der Fokus auf den raumordnungs- und baurechtlichen Vorschriften und der Integration bei der Neuentwicklung von Wohnbauprojekten – eine umfassende Aufarbeitung sämtlicher relevanter Fragen, sowohl für den Neubau als auch den Bestand, differenziert nach den unterschiedlichen Wohnbauträger:innen, war im Rahmen des Projekts angesichts der gegebenen Ressourcen nicht machbar. Dahingehend ist aber definitiv Forschungsbedarf gegeben. Die weiters relevanten Materien (z.B. des Wohnbauförderrechts, WGG oder WEG) werden aber im Rahmen der Fallbeispielsanalyse und bei der Synthese und Aufarbeitung der Problemlagen mitbehandelt.

---

<sup>68</sup> VCÖ (Hrsg), Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität (2015) 14.

## 6.2.2 Zur Möglichkeit der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau nach den Bau- und Raumordnungsgesetzen

Das System der sog Stellplatzverpflichtungen ist primär darauf ausgerichtet, dass im Zusammenhang mit Wohnbauprojekten (Neubau oder Änderungen) ausreichend Abstellplätze für die Kfz der Bewohner in oder im unmittelbaren Umfeld von Wohngebäuden zur Verfügung stehen. In allen Bundesländern gibt es rechtliche Bestimmungen, welche die Errichtung von Kfz-Stellplätzen im Zusammenhang mit (Wohn-)Bauvorhaben betreffen.<sup>69</sup>

Die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen, wie z.B. von Fahrzeug-Sharing-Angeboten in Wohnhausanlagen ist aber – zumindest teilweise – als eine Abweichungsmöglichkeit von der Stellplatzverpflichtung vorgesehen. Verpflichtungen, alternative Mobilitätsangebote, statt oder zusätzlich zu Kfz-Stellplätzen bereitzustellen, bestehen bislang aber nicht. Es liegt damit in der Regel primär in der Hand der Verwaltung zu entscheiden, ob und in welchem Ausmaß von der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit einer Ausnahme Gebrauch gemacht wird und Sharing im Wohnbau umgesetzt wird.

Die Regelungen betreffend die Errichtung von Kfz-Abstellplätzen werden im Wesentlichen im Raumordnungs- und Baurecht der Länder getroffen. Der verfassungsrechtlichen Kompetenzzordnung entsprechend muss daher von grundsätzlich neun unterschiedlichen Systemen der Stellplatzregelung ausgegangen werden. Die landesgesetzlichen Ausgestaltungen unterscheiden sich zum Teil erheblich, insbesondere hinsichtlich der Rechtsgrundlagen (Gesetz, Verordnung der Landesregierung, Verordnung der Gemeinde), Regelungsstruktur, Zuständigkeiten, sowie der inhaltlichen Ausgestaltung und Intensität der Regelungen. Um die jeweiligen Stellplatzregelungen zu erfassen, müssen sowohl die Bestimmungen der **Raumordnungs- und Baugesetze der Länder**, sowie gegebenenfalls die Vorschriften **spezieller Landesgesetze** (wie z.B. Wiener Garagengesetz – WGarG<sup>70</sup>, oder Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz - K-PStG<sup>71</sup>) berücksichtigt werden.

---

<sup>69</sup> Selz *et al*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität - Urban MoVe (2021) 93.

<sup>70</sup> LGBl für Wien 46/2010 idF LGBl 62/2020.

<sup>71</sup> LGBl für Ktn 55/1996 idF LGBl 29/2020.

Darüber hinaus kommen allerdings auch der **Verwaltung** wesentliche Regelungsbefugnisse zu. So finden sich einerseits einschlägige Regelungen in **speziellen (Stellplatz-)Verordnungen der Landesregierungen** (z.B. Vorarlberger Stellplatzverordnung<sup>72</sup>; Tiroler Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2015<sup>73</sup>).

Andererseits werden wesentliche Vorgaben auch durch die **Gemeinden** im Rahmen der örtlichen Raumplanung auf Ebene des **Bebauungsplans** getroffen. Die ROG der Länder eröffnen überwiegend (lediglich das Tiroler ROG enthält keinerlei Bestimmungen hinsichtlich Kfz-Stellplätzen) die Möglichkeit näherer Regelungen betreffend Stellplätze in Form eines fakultativen Inhalts der Bebauungspläne. Die Gemeinden können mit diesem Planungsinstrument insbesondere die Lage, Art und Mindest- oder Maximalzahlen an Stellplätzen steuern. Die Regelungsmöglichkeiten im Zuge der Bebauungspläne weichen in den unterschiedlichen Bundesländern jedoch stark voneinander ab.<sup>74</sup>

Darüber hinaus bestehen zum Teil noch weitere Möglichkeiten der Regelung durch die **Gemeinden**. So können teilweise **in Verordnungsform** (auch ohne Erlassung eines Bebauungsplanes, wie z.B. in Vorarlberg<sup>75</sup>) durch den Gemeinderat (von etwaigen allgemeinen landesrechtlichen Vorgaben abweichende) Regelungen getroffen werden, wobei der Spielraum dabei aufgrund der landesgesetzlichen Vorgaben unterschiedlich groß ist. In Kärnten hingegen wird die Regelung von Mindestzahlen durch die BO gänzlich in die Kompetenz der Gemeinden übertragen, allgemeine zahlenmäßige Vorschriften auf Landesebene bestehen hier nicht.

Außerdem sind (abgesehen von Wien) Möglichkeiten **einzelfallbezogener Ausnahmen bzw. Abweichungen in Bescheidform** im Zuge des **Baubewilligungsverfahrens** vorgesehen, wobei auch hier die baurechtlichen Rahmenvorgaben stark voneinander abweichen. Darüber hinaus bestehen Möglichkeiten, sich mittels der Entrichtung einer Ausgleichsabgabe (teilweise) der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen zu entziehen.<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> LGBl für VlbG 24/2013.

<sup>73</sup> LGBl für Tirol 99/2015.

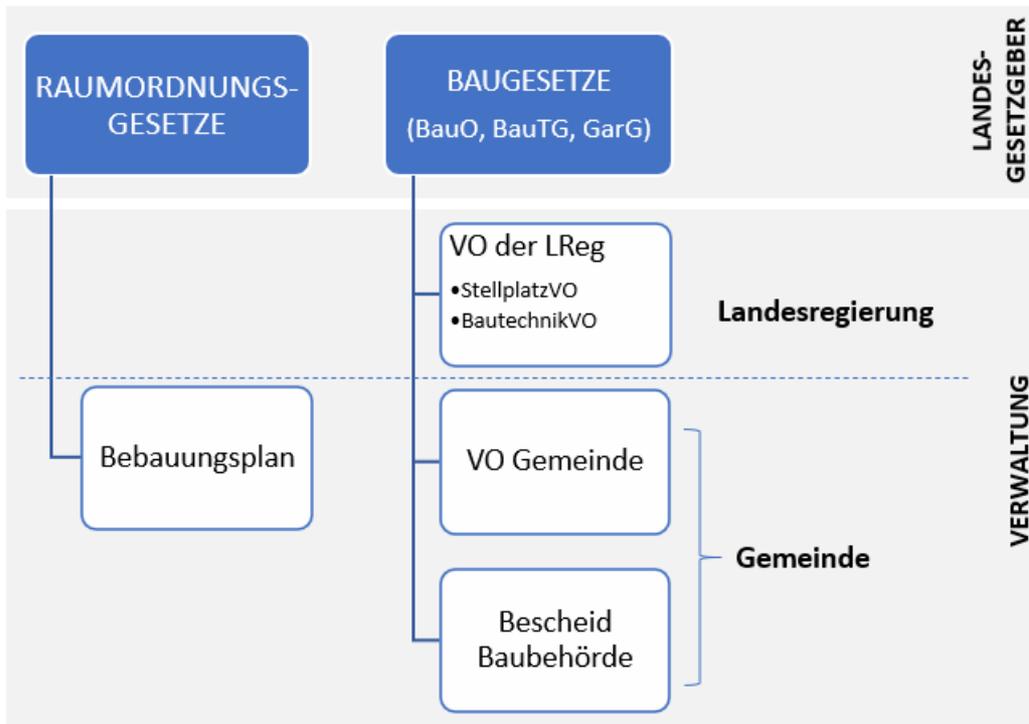
<sup>74</sup> *Kanonier/Weninger*, Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“ (2018) 12.

<sup>75</sup> § 34 Vbg RPG.

<sup>76</sup> *Kanonier/Weninger*, Stellplatzregulativ 22.

Über das Bestehen und Ausmaß der konkreten Stellplatzverpflichtung für ein (Bau-)Vorhaben wird daher letztlich im Zuge des Baubewilligungsverfahrens entschieden.<sup>77</sup> Der normative Gehalt ergibt sich somit aus dem Bewilligungsbescheid, d.h. aus dem Spruch, der die individuellen Rechte und Pflichten des:der Bescheidadressat:in bestimmt.

Abbildung 11 Übersicht: Rechtsgrundlagen der Stellplatzverpflichtungen (eigene Darstellung)



### Regelungen im Ländervergleich

In Zusammenschau der einschlägigen Rechtsgrundlagen ergibt sich bezüglich der landesrechtlich geregelten Stellplatzverpflichtungen und der bestehenden Möglichkeiten für die Festlegung abweichender Regelungen durch die Gemeinde zur Umsetzung alternativer Mobilitätslösungen im Wohnbau folgende Übersicht (siehe Tabelle 13):

---

<sup>77</sup> Vgl § 63 Abs 1 lit g BO für Wien; § 12 VlbG BauG.

Tabelle 13 Regelungssystematik der Stellplatzverpflichtungen sowie der Abweichungsmöglichkeiten zugunsten alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Ländervergleich<sup>78</sup>

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
<b>Burgenland</b>	Für Wohngebäude ist <b>mindestens ein Stellplatz/ Garage pro Wohneinheit</b> zu errichten (§ 40 Abs 1 BgldBauVO).	-	Fakultative Festlegung im Bebauungsplan: Zahl, Lage, Art und Gestaltung von Abstellanlagen (§ 47 Abs 2 Z 7 Bgld RPG).	-	Absehen im Einzelfall mit Bescheid möglich, wenn aus der besonderen örtlichen Gegebenheit der Liegenschaft die Errichtung unmöglich ist oder die Kosten der Herstellung unangemessen hoch erscheinen (§ 40 Abs 1 BgldBauVO).
<b>Kärnten</b>	Die Baubehörde hat durch Auflagen im Baubescheid die Schaffung <b>der nach Art, Lage, Größe und Verwendung der baulichen Anlage notwendigen Stellplätze</b> und Garagen für Kraftfahrzeuge anzuordnen. Lage und	-	Keine Vorgaben zu Stellplatzzahlen (lediglich allgemein sind Regelungen betreffend Flächen für ruhenden Verkehr als fakultativer Inhalt der Teilbebauungspläne möglich) (§ 48 Abs 5 Z 6 Ktn ROG).	-	Festlegung der Stellplatzverpflichtung erfolgt durch Auflagen im Baubescheid (§ 18 Abs 5 lt d Ktn BO).  Wenn die Errichtung aller Stellplätze nicht möglich ist, kann die Baubehörde in Auflagen zur Baubewilligung

<sup>78</sup> Adaptiert und aktualisiert nach *Kanonier/Weninger*, Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“ (2018) 7 f.

<sup>79</sup> Angeführte Regelungen gelten für Wohngebäude, für andere Nutzungen gelten abweichende Vorgaben.

<sup>80</sup> Stellplatz-Verordnung der Gemeinde (ohne Erlassung eines Bebauungsplanes).

<sup>81</sup> Entweder primäre Festlegung der konkreten Stellplatzverpflichtung und/oder Befreiung bzw. (teilweises) Absehen von der Verpflichtung im Einzelfall durch Bescheid der Baubehörde.

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
	<p>Ausführung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen (§ 18 Abs 5 lt d Ktn BO).</p> <p>Z.T. haben die Gemeinden Stellplatzrichtlinien erlassen (z.B. Klagenfurt), welche Zahlen und Kriterien vorgeben, welche die zuständige Behörde anzuwenden hat.</p>				festlegen, wie viele Garagen oder Stellplätze tatsächlich zu errichten sind und für wie viele eine Ausgleichsabgabe zu entrichten ist (§ 13 K-PStG).
<b>Niederösterreich</b>	<p>Mindestanzahl der Stellplätze für Wohngebäude ist mit Verordnung der Landesregierung festzulegen (§ 63 Abs 1 NÖ BO).</p> <p>Die Mindestanzahl von Stellplätzen für Kfz beträgt <b>ein Stellplatz pro Wohnung</b> (§ 11 Abs 1 Z 1 NÖ BauTV).</p>	-	<p>Fakultative Inhalte des Bebauungsplans sind Lage und das Ausmaß von privaten Abstellanlagen sowie die Festlegung einer von § 63 Abs. 1 NÖ BO <b>abweichenden Anzahl</b> von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 63 Abs 2 Z 10 NÖ BO).</p>	<p>Verordnungsermächtigung für den Gemeinderat: eine von der VO der LReg (BTV) abweichende Anzahl von Stellplätzen (das heißt Erhöhung oder Verringerung von Mindestzahlen) darf nach örtlichem Bedarf in einer eigenen VO der Gemeinde festgelegt werden (§ 63 Abs 2 NÖ BO).</p>	<p>Ist die Errichtung im Einzelfall nicht möglich, ist in der Baubewilligung für das Vorhaben die erforderliche und nicht herstellbare Anzahl der Stellplätze festzustellen und die Stellplatz-Ausgleichsabgabe (gem § 41 NÖ BO) vorzuschreiben (§ 63 Abs 7 NÖ BO).</p>
<b>Oberösterreich</b>	<p>Stellplätze für Kfz sind unter Berücksichtigung der zukünftigen geplanten</p>	-	<p>Ausweisung der Lage von Abstellplätzen für Kraftfahrzeuge ist fakultativer</p>	-	<p>Festlegung der Stellplatzzahl erfolgt im Einzelfall mit Baubescheid</p>

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
	<p>Verwendung des Gebäudes und der dabei durchschnittlich benötigten Stellplätze <b>in ausreichender Anzahl</b> zu errichten (§ 43 Abs 1 Oö BauTG).</p> <p>Verordnungsermächtigung für Landesregierung zur Festlegung der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen nach dem voraussichtlichen Bedarf und Verwendungszweck des Bauvorhabens (§ 86 Abs 1 Z 5 Oö BauTG).</p> <p>Anzahl der Stellplätze für Kfz ist nach dem Verwendungszweck der verschiedenen Bauwerke und dem daraus resultierenden voraussichtlichen <b>Bedarf im Einzelfall von der Baubehörde festzulegen (im Baubescheid)</b> unter Heranziehung der Bezugsgrößen</p>		<p>Inhalt des Bebauungsplans; keine Vorgaben bzgl. Anzahl der Stellplätze (§ 32 Abs. 2 OÖ ROG).</p>		<p>(§ 15 Abs 1 Oö BauTV).</p> <p>Im Einzelfall sind Ausnahmen von der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen durch die Baubehörde per Bescheid möglich, wenn die Errichtung in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse unmöglich ist oder unverhältnismäßiger Aufwand verursacht (§ 17 Oö BauTV).</p>

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
	(§ 15 Abs 1 OÖ BauTV). <b>Bezugsgröße: Je ein Stellplatz pro Wohneinheit</b> (§ 15 Abs 2 OÖ BauTV).				
<b>Salzburg</b>	Kfz-Stellplätze sind in ausreichender Zahl und Größe herzustellen. Zahl und Größe richten sich nach Art und Zahl der im Hinblick auf den Verwendungszweck der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher. Die konkrete Mindestzahl ist unter Heranziehung der Schlüsselzahlen gemäß der Anlage 2 festzulegen (§ 38 Abs 1 u 2 Slbg BauTG).  <b>Schlüsselzahl: 1,2 Stellplätze je Wohnung,</b> aufgerundet auf die nächste ganze Zahl (Anlage 2).	Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen können im Bebauungsplan festgelegt werden. (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).	Festlegung der Lage, Zahl und Art der Stellplätze für Kfz sind fakultative Inhalte des Bebauungsplans der Aufbaustufe (§ 53 Abs 2 Z 12 Slbg ROG).  Gemeinden sind berechtigt, die Schlüsselzahlen für die mindestens zu schaffenden Stellplätze in Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen höher oder niedriger festzulegen als in Anlage 2 Slbg BauTG.  Auch Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen können festgelegt werden (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).	Ermächtigung der Gemeinden zur Festlegung höherer oder niedrigerer Werte durch VO in Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung, insbesondere ein vorhandenes Verkehrskonzept, die Lage des Bebauungsgebietes in der Gemeinde und dessen Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigen (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).	Ausnahme von der Verpflichtung auf Antrag durch Bescheid der Baubehörde ist möglich, soweit nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalles kein oder ein geringerer Bedarf nach Stellplätzen besteht (§ 49 Abs 1 Slbg BauTG).

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
<b>Steiermark</b>	<p>Pflicht zur Schaffung von Abstellflächen für Kfz oder Garagen in ausreichender Zahl und Größe (§ 89 Abs 1 Stmk BauG).</p> <p><b>Mindestzahl: ein Abstellplatz pro Wohneinheit</b> (§ 89 Abs 3 Z 1 Stmk BauG).</p>	-	<p>Verpflichtende Inhalte des Bebauungsplanes: Grundsätze zur Art und Lage der Abstellflächen (§ 41 Abs 1 Z 2 lit c Stmk ROG).</p> <p>Zusätzliche Inhalte: <b>Reduktion oder Erhöhung</b> der Stellplatzanforderungen gem BauG (§ 41 Abs 2 Z 3 Stmk ROG).</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinden zur <b>abweichen den Festlegung der Zahl (erhöhend oder reduzierend)</b> durch VO. Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung sowie ein vorhandenes Verkehrskonzept sind zu berücksichtigen (§ 89 Abs 4 Stmk BauG).</p>	<p>Die Baubehörde hat Ausnahmen im Einzelfall auch bis zur Erlassung einer VO mit Bescheid zuzulassen (§ 89 Abs 4 Stmk BauG).</p>
<b>Tirol</b>	<p>Verpflichtung zum Nachweis von Kfz-Abstellmöglichkeiten in <b>ausreichender Anzahl und Größe</b>. Die Anzahl ist in der Baubewilligung festzulegen und darf die Höchstzahlen gem VO der LReg nicht überschreiten (§ 8 Abs 1 TBO).</p>	<p>Verordnungsermächtigung für die Landesregierung zur Festlegung von Höchstzahlen (§ 8 Abs 6 TBO).</p> <p>Die Festlegung konkreter <b>Höchstzahlen</b> (zwischen 1,0 und 3,5 Stellplätzen) in Abhängigkeit von Lage der Wohnbauvorhaben im Haupt-siedlungsgebiet oder im übrigen Siedlungsgebiet und Größe der Wohngebäude erfolgt je nach Gemeindekategorie in § 3 StellplatzhöchstzahlenVO</p>	<p>TROG enthält keine Regelungen zu Kfz-Stellplätzen.</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinde zur Festlegung der Stellplatzzahl durch VO. Höchstzahlen der VO der LReg dürfen dabei nicht überschritten werden (§ 8 Abs 8 TBO).</p>	<p>Im Einzelfall ist Befreiung durch die Baubehörde (Bescheid) auf Antrag (teilweise) möglich, wenn Stellplätze nicht oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand nachgewiesen werden können (§ 8 Abs 11 TBO).</p>

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
<b>Vorarlberg</b>	<p>Pflicht zur Errichtung der <b>erforderlichen</b> Kfz-Stellplätze (§ 12 Abs 1 VlbG BauG). Verordnungsermächtigung der Landesregierung zur Festlegung von Mindestzahlen durch VO (§ 12 Abs 2 VlbG BauG).</p> <p>VO der LReg gilt dann nicht, sofern abweichende Festlegungen durch die Gemeinde gem VlbG RplG (in BBP, VO oder Bescheid) erfolgt sind (§ 12 Abs 3 VlbG BauG).</p> <p>Mindestzahl an Stellplätzen für mehrspurige Kfz beträgt <b>1 Stellplatz je Wohnung</b> (§ 5 Abs 1 Z 1 VlbG StellplatzVO).</p>	<p>Ermächtigung der Landesregierung zur Festlegung von Höchstzahlen durch VO für einzelne Landesteile (§ 12 Abs 8 VlbG BauG).</p> <p>Höchstzahlen-VO der LReg gilt dann nicht, sofern durch Gemeinde in BBP, VO bzw. Bescheid nach VlbG RplG eine niedrigere Höchstzahl an Stellplätzen festgelegt ist (§ 12 Abs 9 VlbG BauG).</p> <p><b>Höchstzahl an Stellplätzen: 1,3 je Wohnung</b> (gilt nur für Bauwerke in bestimmten Bereichen in Dornbirn) (§ 5 Abs 2 Z 1 VlbG StellplatzVO).</p>	<p>Festlegung einer Mindest- oder Höchstzahl von Einstell- und Abstellplätzen ist fakultativer Inhalt des Bebauungsplanes (§ 28 Abs 3 lit f VlbG RPG).</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinde zur Festlegung von Mindest- oder Höchstzahlen durch VO der Gemeindevertretung. Diese dürfen nicht höher als die von der LReg gem § 12 VlbG BauG festgelegten Höchstzahlen sein (§ 34 Abs 1 VlbG RPG).</p>	<p>Im Einzelfall ist eine Ausnahme von Zahlen gem GemeindeVO durch den Gemeindevorstand mit Bescheid möglich (§ 35 Abs 2 VlbG RPG).</p> <p>Erleichterungen oder Ausnahmen von der Verpflichtung sind durch die Baubehörde möglich, wenn Schaffung von Stellplätzen unmöglich oder nur mit wirtschaftlich unververtretbarem Aufwand möglich ist (§ 12 Abs 7 VlbG BauG).</p> <p><b>Ausnahmen von Höchstzahlen</b> gem VO der LReg sind durch die Baubehörde im Einzelfall möglich, sofern Einhaltung unzumutbar ist (mangels ausreichenden Angebots an öffentlicher Personennahverkehr) (§ 12 Abs 11 VlbG BauG).</p>
<b>Wien</b>	Allgemein besteht eine	-	Stellplatzregulative nach	-	-

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
	<p>Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen (§ 48 Abs 1 WGarG).</p> <p>Zahlenmäßige Konkretisierung der Verpflichtung: Für je <b>100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche</b> ist ein <b>Stellplatz</b> zu schaffen (§ 50 Abs 1 WGarG).</p>		<p>dem Wiener Garagengesetz sind mögliche Inhalte des Bebauungsplans (§ 5 Abs 4 lit b WBO).</p> <p>Der Bebauungsplan kann besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 bis zu 90% verringern (= ein sog. „Stellplatzregulativ“ festlegen) (§ 48 Abs 2 WGarG).</p> <p>Bei Festsetzung des Stellplatzregulativs hat Bedachtnahme auf folgende Kriterien zu erfolgen: Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln Erhaltung bzw. Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten, etc.</p>		

Bundesland	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl <sup>79</sup>	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO <sup>80</sup>	Bescheid <sup>81</sup>
			In Wohngebieten ist Erhöhung der Verpflichtung bis 110% möglich bei ungenügender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (§ 48 Abs 3 WGarG).		
<b>Wien NEU<sup>82</sup></b>	<p>Der Regelbedarf bei Wohngebäuden <b>beträgt für je 100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein Stellplatz.</b> (§ 50 Abs 1 WGarG).</p> <p>Der konkrete Umfang der Stellplatzverpflichtung ist von Zone (Zonenplan gemäß Anlage 1) abhängig, in der die Liegenschaft statuiert ist und liegt bei 70%/80%/100% des Regelbedarfs (§ 50a Abs 1 u 2).</p>	-	<p>Kompensationsmaßnahmen: Die Anzahl zu schaffender Stellplätze kann um max. 10% reduziert werden durch die Errichtung von Ladepunkten für E-Fahrzeuge oder Betrieb eines Carsharing-Angebots. Für jeden Stellplatz, der über ein Carsharing-Angebot verfügt, reduziert sich die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf Stellplätze (§ 50b Abs 1 WGarG).</p>	-	-

<sup>82</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2023003-09102023.pdf>

## Rechtsgrundlagen in Wien im Detail

Nachdem in Wien eine neue Rechtsgrundlage und gesetzlich klarere Vorgaben für die Möglichkeiten und Bedingungen der Abweichung von der Stellplatzverpflichtung festgelegt werden sollen, soll die Rechtslage in Wien nochmals im Detail dargestellt werden.

### *Geltende Rechtslage*

Gem § 48 WGarG entsteht bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung oder Raumeinteilung eine Stellplatzverpflichtung, die entweder als Naturalleistung (Stellplatzerrichtung) - grundsätzlich auf dem Bauplatz oder Baulos - oder durch Entrichtung einer Kompensationsabgabe (Ausgleichsabgabe) zu erfüllen ist. Die Stellplatzverpflichtung bezieht sich auf die Wohnfläche und nicht die einzelne Wohneinheit. So ist für je 100 m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche grundsätzlich ein Stellplatz zu schaffen (vgl § 50 Abs 1 WGarG). Diese Verpflichtung gilt auch dann als erfüllt, wenn die erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von zirka 500 m errichtet wird und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist (§ 51 WGarG).

Von dieser generellen Stellplatzverpflichtung kann gem § 48 Abs 2 WGarG abgewichen werden: So wird vorgesehen, dass für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes der Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung bis zu 90% verringern kann. Außerdem können Anordnungen über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, und die Zulässigkeit und das Ausmaß von Garagengebäuden sowie von Stellplätzen im Freien getroffen werden. Diese Regelung erleichtert es somit der Stadtverwaltung (bzw. dem Gemeinderat als bebauungsplanerlassende Behörde), verkehrsarme Zonen herzustellen und insbesondere die maximal zulässige Anzahl an Stellplätzen für bestimmte Teile des Stadtgebiets zu begrenzen.<sup>83</sup> Die in der Bauordnung für Wien<sup>84</sup> korrespondierenden Bestimmungen befindet sich im § 5 Abs 4 lit b BO für Wien, der explizit „Stellplatzregulative nach dem Wiener Garagengesetz“ als zusätzliche Inhalte des Bebauungsplans vorsieht. Der Gemeinderat hat hierbei gem § 48 Abs 3 WGarG auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen: Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln; Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen; Berücksich-

---

<sup>83</sup> Vgl Geuder/Fuchs, Wiener Baurecht (2021)<sup>7</sup> § 48.

<sup>84</sup> BO für Wien, LGBl 11/1930 idF LGBl 70/2021.

tigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge; Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes entsprechenden Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes, insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke; Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr; Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten; angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten. Einschränkend gilt dabei jedoch, dass eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung um mehr als 50% nur zulässig ist, wenn dies aufgrund der besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln<sup>85</sup> oder aufgrund der speziellen, im Flächenwidmungs- und im Bebauungsplan festgelegten Nutzungen gerechtfertigt ist. In Wohngebieten und gemischten Baugebieten kann die Stellplatzverpflichtung hingegen auch auf bis zu 110% erhöht werden, wenn diese ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind.<sup>86</sup>

### *Geplante Novellierung*

Mit der aktuellen **BO-Novelle**<sup>87</sup> ist eine Anpassung der Stellplatzverpflichtung und die Einführung neuer Möglichkeiten des Abweichens davon im WGarG vorgesehen.

§ 50 WGarG bleibt als grundlegende Bestimmung, welche die Zahl der zu errichtenden Stellplätze für Gebäude in Abhängigkeit von der Nutzungsart festlegt, inhaltlich iW unverändert. Bei Wohngebäuden ist grds weiterhin für je 100m<sup>2</sup> Wohnnutzfläche ein Stellplatz zu schaffen (§ 50 Abs 1 Z 1 WGarG). Neu eingefügt werden die §§ 50a und 50 b WGarG.

---

<sup>85</sup> Eine besonders gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt jedenfalls vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr als 300 m betragen wird (vgl § 48 Abs 3 WGarG).

<sup>86</sup> Eine ungenügende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt insbesondere dann vor, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dass die Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaften zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel mehr als 500 m betragen wird (vgl § 48 Abs 3 WGarG).

<sup>87</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2023003-09102023.pdf> (abgerufen am 20.12.2023).

Durch § 50a WGarG wird in Bezug auf die Stellplatzverpflichtung ein differenziertes Zonenmodell in Anknüpfung an die vorhandene ÖPNV-Anbindung eingeführt. Das tatsächliche Ausmaß der Stellplatzverpflichtung ergibt sich künftig auf Grundlage des Zonenplans (Anhang 1 zum Entwurf des WGarG neuer Fassung) in Zusammenschau mit dem in § 50a für die jeweilige Zone festgesetzten Prozentsatz.<sup>88</sup> Maßgeblich für die Festlegung der Zonen war die geographische Nähe der Baublöcke von Haltestellen des hochrangigen ÖPNV. Damit wird nunmehr nach der Lage differenziert, was bisher nach der allgemeinen gesetzlichen Regelung im WGarG nicht der Fall war. Im Ergebnis liegt die Stellplatzverpflichtung damit in dicht bebauten und vom ÖV sehr gut erschlossenen Teilen des Stadtgebiets in Zone 1 nur mehr bei 70%, in Zone 2 bei 80% des nach § 50 festgelegten Umfangs der Stellplatzverpflichtung. Allenfalls im Bebauungsplan festgelegte Stellplatzregulative gehen dem nach dem Zonenmodell errechneten Stellplatzzahl weiterhin vor (klarstellend diesbezüglich § 50a Abs 3).

Mit § 50b WGarG werden Substituierungsmöglichkeiten für die Stellplatzverpflichtung eingeführt. Gem § 50b Abs 1 Z 2 reduziert sich für jeden Stellplatz, der über ein Carsharing-Angebot verfügt, die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf Stellplätze, maximal beträgt die Reduktion aber 10%. Durch die gem § 50b Abs 2 zu erbringenden Nachweise soll sichergestellt werden, dass Carsharing-Stellplätze nicht nur ausgewiesen, sondern auch tatsächlich betrieben werden. Vorzulegen sind daher eine Vereinbarung zwischen den Eigentümer:innen (Miteigentümer:innen) des Gebäudes und Carsharing-Anbieter:innen über den Betrieb mit der Baufertigstellungsanzeige sowie die Eintragung einer entsprechenden Verpflichtung im Grundbuch gem § 130 Abs 2 lit m BO. Nach den Erläuterungen soll die Verpflichtung solange reduziert sein, „als Car-Sharing-Stellplätze tatsächlich als solche genutzt werden können“.<sup>89</sup> Gem § 48 Abs 5 ist die Ausgleichsabgabe bei Wegfall der Kompensationsmaßnahme vorzuschreiben: „Sobald dies nicht mehr gegeben ist, lebt die Stellplatzverpflichtung nach § 50a vollumfänglich wieder auf, und die Behörde hat nach den §§ 52 ff WGarG 2008 vorzugehen und ggf. eine Ausgleichsabgabe vorzuschreiben.“<sup>90</sup> Da diese Konsequenz der Beendigung des Sharing-Angebots die (Mit-)Eigentümer:innen einer Liegenschaft trifft<sup>91</sup>, ist nach § 130 Abs 2 lit m BO Wien auch eine Ersichtlichmachung einer Verpflichtung zur Aufrechterhaltung von Kompensationsmaßnahmen im Grundbuch vorgesehen.

---

<sup>88</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), Erläuternde Bemerkungen, 43.

<sup>89</sup> Gemeint ist wohl, solange, als ein Car-Sharing Angebot tatsächlich genutzt werden kann.

<sup>90</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), Erläuternde Bemerkungen, 43.

<sup>91</sup> Dies kann der Bauträger sein, sofern die Wohnungen nur vermietet werden; andernfalls sind es aber die Wohnungseigentümer:innen.

§ 50b Abs 1 Z 1 sieht zudem eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung durch die Errichtung von Ladepunkten für E-Fahrzeuge vor. Für vier Ladepunkte, die über die Verpflichtung gemäß § 6 WGarG hinausgehend auf Stellplätzen geschaffen werden, reduziert sich der Umfang der Verpflichtung um einen Stellplatz. Wie in den Erl zutreffend angemerkt, bewirkt die Errichtung von (zusätzlichen) Ladepunkten „keine Änderung des Mobilitätsverhaltens und sohin auch keinen geringeren Stellplatzbedarf“.<sup>92</sup> Durch die Reduktion der Stellplatzverpflichtung soll offensichtlich ein Anreiz geschaffen werden für die Errichtung von Ladepunkten über die ohnehin gesetzlich vorgesehene Zahl hinaus. Die Verknüpfung mit der Reduktion der Stellplätze erscheint dennoch einigermaßen unsystematisch, da Ladepunkte an sich keine Kompensation für Stellplätze sein können – benötigen E-Kfz doch ebenso jeweils einen Stellplatz.

### **6.2.3 Einsatz privatrechtlicher Instrumente zur Umsetzung der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau**

Da eine öffentlich-rechtliche Möglichkeit zur Verpflichtung der Bauträger:innen zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote gesetzlich nicht verankert ist (es wird lediglich vorgeschrieben, dass die Zahl der Stellplätze reduziert werden kann), allerdings aus Sicht der öffentlichen Hand ein Interesse an der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Wohnbau besteht und nicht stets davon ausgegangen werden kann, dass die Umsetzung durch die Bauträger:innen freiwillig erfolgt, wird in der Praxis auf privatrechtliche Instrumente (im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung) zurückgegriffen. Das heißt die Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts wird mit dem:der Bauträger:in privatrechtlich vereinbart (und nicht etwa als Auflage im Baubescheid hoheitlich vorgegeben). Im Gegenzug dafür weicht die Behörde von der gesetzlich verankerten Stellplatzverpflichtung ab, bzw. legt im Rahmen ihres gesetzlichen Spielraums eine entsprechend reduzierte Verpflichtung fest. Durch die reduzierte Anzahl zu errichtender Pflichtstellplätze für Kfz wird aus Sicht der Bauträger:innen ein gewisses Budget frei, welches er sich wiederum verpflichtet, für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes einzusetzen. Im Ergebnis bewirken Mobilitätsverträge damit einen „Abtausch“ der Ressourcen, welche für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau eingesetzt werden und eine Steuerung des Mobilitätsangebots am Wohnstandort weg von privaten Kfz hin zu alternativen Mobilitätsangeboten.

---

<sup>92</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), Erläuternde Bemerkungen, 43.

In der Vergangenheit wurden häufig sog. **Letters of Intent (LoI)**, dh im Wesentlichen formfreie Willenserklärungen bzw. Absichtserklärungen seitens Gemeinde und Projektwerber abgegeben<sup>93</sup> oder aber auch bloß **einseitige Willenserklärungen** durch den Bauwerber, in welcher er sich zur Umsetzung bestimmter Mobilitätsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung eines Wohnbauprojekts verpflichtet. Die Gemeinde stellt im Gegenzug dazu die Erlassung eines Stellplatzregulativs (im Sinne einer reduzierten Zahl an Pflichtstellplätzen) in Aussicht. Problematisch ist in Bezug auf dieses Instrument insbesondere, dass im Falle der Nichteinhaltung solcher Absichtserklärungen durch die Bauträger:innen kaum Sanktionsmöglichkeiten seitens der Gemeinde bestehen.<sup>94</sup> Andererseits kann sich die Gemeinde nicht zur Vornahme hoheitlicher Rechtsakte zivilrechtlich verpflichten,<sup>95</sup> sodass auch für den:die Bauträger:innen keine Möglichkeit besteht, die „Gegenleistung“ (Erlass des Bebauungsplanes mit reduzierter Stellplatzzahl) einzufordern. Solche auf den „good will“ beider Seiten aufbauende Vereinbarungen haben sich daher in der Praxis als nicht zufriedenstellend erwiesen, da sie mit Unsicherheiten für beide Seiten verbunden sind.

Um konkrete Mobilitätsmaßnahmen in konkrete Wohnbauprojekte verbindlich zu integrieren, zeichnet sich daher in den letzten Jahren ein Trend zu privatrechtlichen Vereinbarungen im Rahmen der „Vertragsraumordnung“ durch Abschluss **städtebaulicher Verträge bzw. Mobilitätsverträge** zwischen Gemeinde und Projektwerber ab.

**Städtebauliche Verträge** sind zivilrechtliche Verträge, die zwischen der öffentlichen Hand auf einer Seite und Grundeigentümer:in, langfristig Nutzungsberechtigten (z.B. Baurechtsnehmer) oder gemeinnützigen oder privaten Bauträger:innen bzw. Entwickler:innen auf der anderen Seite abgeschlossen werden und im Zusammenhang mit der Änderung von örtlichen Raumplänen stehen.<sup>96</sup> Sie bilden eine Ergänzung zu hoheitlichen Planungsmaßnahmen und kommen in der Praxis vor einer Baulandwidmung bzw. vor der Änderung eines Bebauungsplans, der eine Verbesserung der baulichen Nutzung zulässt, zum Einsatz.

---

<sup>93</sup> *Stadt Wien* (Hrsg), Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (2019) 48.

<sup>94</sup> *Stadt Salzburg* (Hrsg), Maßnahmenkatalog zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen (2020) 20.

<sup>95</sup> Das sog. „Koppelungsverbot“ gemäß Rechtsprechung des VfGH (VfGH 13.10.1999, G77/99; V 29/99) untersagt die Abhängigmachung eines hoheitlichen Verwaltungsaktes vom Abschluss einer privatrechtlichen Vereinbarung, vgl. *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 36 f.

<sup>96</sup> *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 18.

Gesetzliche Ermächtigungen zum Abschluss städtebaulicher Verträge finden sich in den Raumordnungsgesetzen aller Bundesländer.<sup>97</sup> Teilweise geben die ROG mögliche **Vertragsinhalte** ausdrücklich vor<sup>98</sup>, im Allgemeinen ergibt sich der inhaltlich mögliche Rahmen der Verträge aus den Zielbestimmungen der ROG. Die Raumplanungsziele beziehen sich mitunter auch explizit auf Mobilitätsaspekte, wie z.B. § 2 Abs 3 lit k VlbG RPG: „Räumliche Strukturen, die eine umweltverträgliche Mobilität begünstigen, besonders für öffentlichen Verkehr, Fußgänger und Radfahrer, sind zu bevorzugen; Strukturen, die zu unnötigem motorisierten Individualverkehr führen, ist entgegen-zuwirken.“<sup>99</sup> Mobilitätsmaßnahmen im Wohnkontext dienen der Verwirklichung derartiger Planungsziele. Folglich kann die Verpflichtung von Bauträger:innen zur Durchführung solcher Maßnahmen Inhalt zivilrechtlicher Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Bauträger:in sein. Die in den ROG teilweise festgelegten Mindestinhalte Städtebaulicher Verträge betreffen lediglich formelle Aspekte der Vertragsgestaltung (Bezeichnung der Vertragspartner, Grundflächen, Leistungspflichten, Fristen usw).<sup>100</sup> Teilweise sehen ROG zudem eine VO-Ermächtigung der LReg für die Festlegung von Richtlinien für die inhaltliche Gestaltung von Raumordnungsverträgen.<sup>101</sup> Allgemein gültige gesetzliche Vorgaben für die inhaltliche Gestaltung solcher Verträge, insbesondere auch in Hinblick auf mobilitätsbezogene Vereinbarungen, bestehen jedoch nicht.

Sog. **Mobilitätsverträge** sind ein Typus von städtebaulichen Verträgen, die bislang gesetzlich nicht explizit benannt, aber in der Praxis durchaus relevant sind. Der Inhalt dieser Verträge bezieht sich konkret auf die Bereitstellung von Leistungen zur Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Das kann z.B. im Rahmen der Entwicklung eines neuen Wohnbauprojekts erfolgen. In diesem Kontext können die Leistungen z.B. in der Bereitstellung zusätzlicher Radabstellplätze, (E-)Carsharing-Angebote, der Bereitstellung von ÖPNV-Jahreskarten für die Bewohner\*innen, zusätzlichen Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung, Einrichtung von Fahrradserviceschranken, der Bereitstellung von Mobilitätsberatung etc. bestehen.<sup>102</sup>

---

<sup>97</sup> Z.B. § 1a WBO; § 17 NÖ ROG; §35 StROG; § 53 K-ROG; § 18 Slbg ROG; vgl. *Schüßler-Datler*, Verträge, 1.

<sup>98</sup> Z.B. Beteiligung der Grundeigentümer:innen an den Kosten zur Infrastrukturaufschließung (§ 1a Abs 1 WBO; § 53 Abs 2 Z 4 K-ROG); Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, Ausbau der sozialen Infrastruktur, Maßnahmen zur Gewährung der Energiesicherheit (§ 17 Abs 3 Z 3 NÖ BO).

<sup>99</sup> Vgl dazu die Übersicht bei *Selz et al*, Urban MoVe, 112.

<sup>100</sup> Z.B. in § 1a Abs 4 und 5 BO Wien.

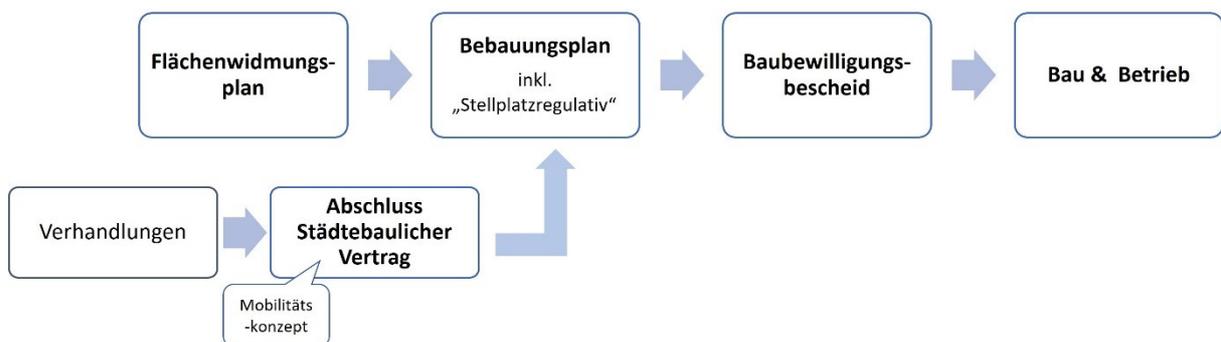
<sup>101</sup> Z.B. § 53 Abs 10 K-ROG.

<sup>102</sup> Vgl *Kanonier/Weniger*, Stellplatzregulativ, 18; Stadt Graz, Mobilitätsverträge, abgerufen unter <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> (28.11.2023).

Zahlreiche Mobilitätsverträge wurden bereits zwischen der Stadt **Graz** und Bauträger:innen abgeschlossen, die Projekte (Stand 2020) sind auf der Webseite der Stadt Graz gelistet.<sup>103</sup> Das Stmk BauG ermöglicht unter Berücksichtigung eines vorhandenen Verkehrskonzepts eine abweichende Festlegung der verpflichtend zu errichtenden Stellplatzzahl. Die Stadt Graz macht davon im Zuge der Bebauungsplanung im Kontext des Abschlusses von Mobilitätsverträgen regelmäßig Gebrauch. Die Ermächtigung zum Abschluss der Verträge selbst findet ihre Grundlage im Stmk ROG. In § 43 Abs 3 Stmk ROG werden Maßnahmen im Bereich Mobilität explizit als möglicher Gegenstand zivilrechtlicher Vereinbarungen der Gemeinde mit Grundeigentümer:innen genannt.

In **Wien** ermächtigt § 1a WBO zum Abschluss städtebaulicher Verträge. Übersichten über Projekte und konkrete Inhalte solcher Verträge in Wien sind nicht öffentlich zugänglich.<sup>104</sup> Soweit bekannt, werden vertragliche Vereinbarungen in Mobilitätsbelangen bislang zwar nicht in eigenen „Mobilitätsverträgen“, wohl aber als Teil umfassenderer städtebaulicher Verträge bereits in verschiedenen Projekten vereinbart. Mobilitätskonzepte, die verpflichtend umzusetzen sind, sind häufig Teil des Vertrags.

Abbildung 12 Übersicht: Städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge im Prozess der Projektumsetzung (eigene Darstellung)

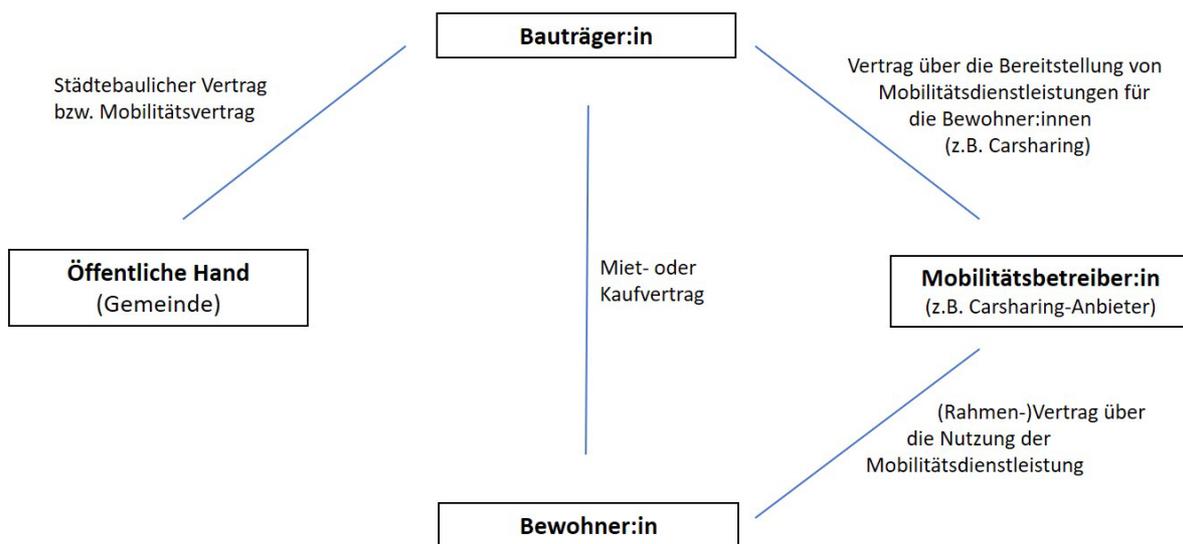


<sup>103</sup> <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> (abgerufen am 17.12.2023); die Verträge selbst sind allerdings nicht öffentlich zugänglich.

<sup>104</sup> Medienberichten zufolge dürften Stand 2022 bereits 49 solcher Verträge abgeschlossen worden sein, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimnis> (abgerufen am 17.12.2023); eine Auflistung der Projekte findet sich unter <https://www.derstandard.at/story/2000122724781/turmprojekt-triiple-sozialwohnungen-ausgelagert> (abgerufen am 17.12.2023).

Die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen in Form von städtebaulichen Verträgen bzw. Mobilitätsverträgen zwischen Gemeinde und Bauträger:in steht im Kontext einer Reihe weiterer zivilrechtlicher Vereinbarungen. Bauträger:in, Mobilitätsdienstleister:in (z.B. Betreiber:in von Carsharing) und Bewohner:innen stehen dabei in einem Dreiecksverhältnis (siehe Abbildung 13). Die konkrete Ausgestaltung dieser vertraglichen Beziehungen kann sehr unterschiedlich sein und ist auch mit der Art und Weise der Finanzierung der für Bewohner:innen zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote verknüpft (z.B. in Form eines Mobilitätsbudgets, über welches die Nutzer:innen selbständig verfügen können, oder aber konkreter Angebote, deren Kosten für die Bewohner:innen unmittelbar übernommen werden). Im Wesentlichen können die vertraglichen Konstellationen wie folgt dargestellt werden:

Abbildung 13 Übersicht: Typische Vertragskonstellationen im Zusammenhang mit alternativen Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau (eigene Darstellung)



## 6.2.4 Zusammenfassung

In den gesetzlichen Grundlagen (den Raumordnungsgesetzen und Bauordnungen) finden sich überwiegend nur allgemein gehaltene Vorgaben zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen. Nur teilweise (Steiermark, Salzburg, Wien) statuieren die BauG konkrete (zahlenmäßige) Stell-

platzverpflichtungen. Alle Regelungen eröffnen der Verwaltung (Landesregierung sowie Gemeinderat bzw. Baubehörde) eine gewisse Flexibilität<sup>105</sup> bei der Festlegung der konkreten Zahl an Stellplatzverpflichtungen.

Die Ermächtigungen der Verwaltung, (abweichende) Stellplatzverpflichtungen festzulegen, sind an gesetzlich unterschiedlich konkret formulierte materielle Voraussetzungen bzw. Kriterien geknüpft.<sup>106</sup> Im Wesentlichen sind diese sehr allgemeiner Natur, etwa wenn die Zahl der Stellplätze dem „örtlichen Bedarf“ und dgl. zu entsprechen hat. Lediglich vereinzelt (Stmk., Wien, Tirol) ist ausdrücklich in den landesgesetzlichen Vorschriften vorgesehen, dass die ÖPNV-Erschließung sowie ein vorhandenes Mobilitätskonzept bei Festlegung der Stellplatzzahl für ein konkretes Bauvorhaben zu berücksichtigen sind. Diese Kriterien - wenngleich nur in Wien und der Steiermark explizit gesetzlich genannt - können im Einzelfall aber ohnehin zur sachlichen Rechtfertigung für die Reduktion der Stellplätze herangezogen werden. Das entspricht auch der überwiegenden Praxis der Gemeinden. Eine gesetzlich normierte Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte im Wohnbau bzw. zumindest eine Wahlmöglichkeit als Alternative zur Errichtung von Pflichtstellplätzen ist aber nicht geregelt.

Die gesetzlichen Grundlagen enthalten derzeit – abgesehen von gewissen Vorgaben in der novellierten Wiener BauO – keine näheren Bestimmungen, wie Bauträger zur Integration von alternativen Mobilitätsdienstleistungen verpflichtet werden können und wie eine solche Verpflichtung durch die Verwaltung umgesetzt werden soll. Es wird lediglich festgelegt, dass bei Vorhandensein eines Mobilitätskonzepts bzw. alternativer Mobilitätsangebote die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze durch die Behörde reduziert werden kann.

Da eine öffentlich-rechtliche Möglichkeit zur Verpflichtung der Bauträger zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote gesetzlich nicht verankert ist, allerdings aus Sicht der öffentlichen Hand ein Interesse an der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Wohnbau besteht und nicht stets davon ausgegangen werden kann, dass die Umsetzung durch die Bauträger freiwillig erfolgt, wird in der Praxis auf privatrechtliche Instrumente zurückgegriffen: die sog. städtebaulichen Verträge, bzw. Mobilitätsverträge, die einen Untertypus davon bilden. Das heißt, die Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts wird mit dem Bauträger

---

<sup>105</sup> Vgl. *BMLFUW* (Hrsg.), *Umweltfreundliches Parkraummanagement - Leitfaden Für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger* (2015) 17.

<sup>106</sup> Vgl. z.B. § 48 Abs 3 WGarG; § 12 Abs 5 VlbG BauG.

privatrechtlich vereinbart (und nicht etwa als Auflage im Baubescheid hoheitlich vorgegeben). Im Gegenzug dafür weicht die Behörde von der gesetzlich verankerten Stellplatzverpflichtung ab, bzw. legt im Rahmen ihres gesetzlichen Spielraums eine entsprechend reduzierte Verpflichtung fest. Im Ergebnis bewirken Mobilitätsverträge damit einen „Abtausch“ der Ressourcen, welche für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau eingesetzt werden und eine Steuerung des Mobilitätsangebots am Wohnstandort weg von privaten Kfz hin zu alternativen Mobilitätsangeboten.

## 6.3 Fallbeispielanalyse

### 6.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele

Im Rahmen einer Fallbeispielanalyse der Integrationsebene wurden zwei Projekte ausgewählt, bei denen Carsharing im Wohnbau umgesetzt und langfristig verankert wurde. Die Auswahl basierte auf thematisch-inhaltlichen und praktischen Aspekten. Bewusst wurden dabei zwei unterschiedliche Geschäftsmodelle mit jeweils unterschiedlichen Akteurssettings und Interessenslagen untersucht. Daher wurde einerseits ein kommerzielles Carsharing im Wohnbau, betrieben durch einen privaten Mobilitätsbetreiber (MO.Point GmbH), andererseits ein nicht-kommerzielles, vereinsbasiertes Carsharing als nachbarschaftliches bottom-up Angebot ausgewählt.

Das Unternehmen MO.Point GmbH stellt einen Vorreiter am österreichischen Markt der wohnstandortbasierten Shared Mobility dar und betreibt bereits zahlreiche Standorte in und um Wien. Der erste Standort der MO.Point GmbH war das Angebot in der Wohnhausanlage, *Perfektastraße 58* in Wien, der in Kooperation mit dem Österreichischen Siedlungswerk ÖSW betrieben wird. Dieser Standort wurde 2016 mit dem VCÖ- Mobilitätspreis ausgezeichnet und hat somit eine besondere Vorbildrolle in Österreich. Daher wurde er als Fallbeispiel ausgewählt (siehe Tabelle 14).

Das vereinsbasierte P2P-Carsharing der Baugruppe Maronihof in Bregenz ist Beispiel für zahlreiche weitere vereinsbasierte Carsharing-Angebote wie etwa die Vereine Seestadtauto und Elfride in Wien oder s.mobil in Seekirchen (Salzburg). Aufgrund der Zugänglichkeit der relevanten Akteur:innen, der langen Bestehensdauer des Vereins (seit 2007) sowie der Weiterentwicklung des nachbarschaftlichen Carsharing-Angebots im Zuge von Forschungsprojekten wurde das Carsharing Maronihof als Fallbeispiel ausgewählt (siehe Tabelle 15).

Aufgrund der Verschiedenheit der gewählten Fallbeispiele liegt das Interesse der Fallbeispielanalyse im beispielhaften Aufzeigen zweier unterschiedlicher Umsetzungsformen von wohnstandortbasiertem Carsharing und daraus jeweils hervorgehender Herausforderungen.

Tabelle 14 Steckbrief MO.Point Perfektastraße

Kurzcharakteristik	MO.Point Perfektastraße
<b>NMDL-Typ</b>	Gewerbliches E- Fahrzeugsharing im Wohnbau
<b>Projektstart</b>	Juni 2016
<b>Betriebsgebiet</b>	Wohnhausanlage Perfektastraße 58, 1230 Wien
<b>NMDL-Typ nach Kapitel 4.2.2</b>	Typ b: kommerzielles stationsbasiertes Sharing von Pkw Typ f: kommerzielles stationsbasiertes Sharing von Rädern/Kleinstfahrzeugen
<b>Nutzer:innenkreis</b>	Anfangs nur Bewohner:innen der Wohnhausanlage, mittlerweile offener Nutzer:innenkreis
<b>Bauträger:in</b>	Österreichisches Siedlungswerk (ÖSW) (gemeinnützig)
<b>Betreiber:in</b>	MO.Point GmbH (kommerziell)
<b>Finanzierung des Betriebs</b>	2 Jahre Anschubfinanzierung durch ÖSW, danach Finanzierung durch Fahrzeugeinnahmen
<b>Beschreibung des Projekts</b>	<p>MO.Point Perfektastraße war erster Mobility Point des Start- Ups „MO.Point GmbH“, realisiert im Auftrag des Österreichischen Siedlungswerks ÖSW als gemeinnütziger Wohnbauträger im Rahmen eines Neubauprojekts in der Perfektastraße 58 (Wien). Die Wohnhausanlage umfasst insg. 115 Wohneinheiten und Gewerbeflächen und ist Gehdistanz von rund 300 Metern von der U-Bahnstation Perfektastraße erreichbar.</p> <p>Die geteilten Fahrzeuge sind direkt in der Wohnhausanlage – in der Tiefgarage (E-Pkw) und im Erdgeschoß (E-Fahrräder und E-Lastenrad) – situiert. Die Buchung der Fahrzeuge erfolgt nach vorhergehender Anmeldung über die Webseite bzw. Buchungssapp. Registrierte Mitglieder erhalten eine Identifikationskarte, die mittels elektronischem Zutrittssystem rund um die Uhr Zugang zu allen verfügbaren Fahrzeugen (fünf E-Bikes, ein Elektrolastenrad, ein Elektroauto sowie ein Pkw-Kombi) ermöglicht. Aufgrund dieses Zutrittssystems konnte der Zugang nicht nur für Bewohner:innen der Anlage, sondern auch darüber hinaus geöffnet werden. Mit der Schlüsselübergabe waren rund ein Drittel der Bewohner:innen bereits Mitglied bei MO.Point und das Angebot wurde schon wenige Tage nach Projektstart genutzt.<sup>107</sup></p>

<sup>107</sup> VCÖ – *Mobilität mit Zukunft*, MO.Point Perfektastraße (2016), Vorbildhafte Mobilitätsprojekte, [mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mopoint-perfektastrasse](http://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mopoint-perfektastrasse) (abgerufen am 02.05.2023)

Tabelle 15 Steckbrief Carsharing Maronihof

Kurzcharakteristik	Carsharing Maronihof
<b>NMDL-Typ</b>	Nicht gewerbliches P2P Carsharing im Wohnbau
<b>Projektstart</b>	Juni 2007
<b>Betriebsgebiet</b>	Wohnhausanlage „Maronihof“ Metzgerbildstraße 6-8, 6900 Bregenz
<b>NMDL-Typ nach Kapitel 4.2.2</b>	Typ d: nicht-kommerzielles, stationsbasiertes Sharing von Pkw
<b>Nutzer:innenkreis</b>	Anfangs geschlossen (nur Bewohner:innen der Anlage), mittlerweile teil-offener Nutzer:innenkreis
<b>Bauträger:in</b>	Baugruppe (16 Personen)
<b>Betreiber:in</b>	Verein „Mobilitätsinstitut Vorarlberg“
<b>Finanzierung des Betriebs</b>	Fahrzeugeinnahmen, monatlicher Vereins- Mitgliedsbeitrag
<b>Beschreibung des Projekts</b>	<p>In Bregenz wurden 2007 von einer Baugruppe vier dreigeschossige Häuser mit 12 Wohnungen, einem Büro und einer Praxis errichtet. Der Wunsch der Baugruppe war eine autofreie Siedlung, aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen musste jedoch eine Tiefgarage mit 16 Stellplätzen gebaut werden. Dies war Anlass für die Idee nachbarschaftliches Carsharing (peer-to-peer) zu organisieren. Dazu folgte die Gründung eines Vereins.</p> <p>Das Angebot wurde nach und nach ergänzt, sodass im Jahr 2023 fünf Pkw, eines davon ein E-Auto, von 43 Mitgliedern aus der Umgebung geteilt und sowohl für private als auch dienstliche Fahrten genutzt werden. Die Mitglieder setzen sich aus Bewohner:innen des Maronihofs (19 volljährige Bewohner:innen Stand 2023) sowie Anrainer:innern zusammen.</p> <p>Während einige der Fahrzeuge anfangs von Privatpersonen zur Verfügung gestellt wurden, wurde das E-Auto etwa vom Verein selbst angeschafft. Die unterschiedliche Eigentümer:innenstruktur der Fahrzeuge wirkt sich auch operativ auf das Carsharing aus: für die im Privatbesitz befindlichen geteilten Fahrzeuge, sind die jeweiligen Eigentümer:innen für die laufende Wartung verantwortlich (z.B. Fahrzeug-Service, Schadensabwicklung, Reifenwechsel, Autobahn-Vignette, Grundreinigung, ...). Die Eigentümer:innen können ihre eigenen Autos nach vorhergehender Reservierung tariffrei nutzen. Im Gegenzug für die Bereitstellung des Fahrzeugs erhalten sie 90% des Umsatzes. Das E-Auto ist im Eigentum des Vereins, hier musste eine Aufgabenteilung zwischen den Vereinsmitgliedern für die laufende Wartung getroffen werden. In beiden Fällen gehen 10% des Umsatzes an die Abrechnungsdienstleistungsgenossenschaft Caruso. Diese stellt die Buchungsplattform zur Verfügung und wickelt die Abrechnung für den Verein ab.</p>

### 6.3.2 Auswertung

Nachfolgend (Tabelle 16) werden Kernaussagen aus den untersuchten Fallbeispielen nach unterschiedlichen Akteur:innen und thematischen Bereichen der Interviews zusammengefasst.

Tabelle 16 Auswertung der Interviews: Integration von Carsharing in Wohnen

Themenfeld	MO.Point Perfektastraße	Carsharing Maronihof
<b>Motivation</b>	<p><b>Stellplatzverpflichtung &amp; Mobilitätskonzept</b></p> <p><i>Bauträger:in</i> Aufgrund räumlicher Anforderungen wäre bei einer vollständigen Ausführung der Verpflichtung der Bau einer zweigeschossigen Garage notwendig, aber zu kostspielig. Dies hätte dem vorrangigen Ziel des Wohnbau-Projektes (“Schaffung von leistbarem Wohnraum”) widersprochen, weshalb eine Reduktion der Verpflichtung durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Mobilitätskonzept ausgearbeitet wurden (Voraussetzung: “funktionierendes Stellplatzregulativ”). Vonseiten der Stadtverwaltung wurde in einem LOI die Reduktion der Stellplatzverpflichtung an die Umsetzung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept geknüpft. Für eine erfolgreiche langfristige Umsetzung ist Einsatz und Motivation der Geschäftsführung von wohnstandortbezogenen Carsharing-Diensten ein wichtiger Aspekt.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Der:die Sharing-Betreiber:in war bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt und sah die Notwendigkeit eines Bindegliedes zwischen Planung und Umsetzung. Nach wirtschaftlichen Überlegungen folgte die Gründung eines Unternehmens zur Integration von NMDL (Fahrzeug- Sharing) im Bereich Wohnen. Erster Standort war die Mobilitätsstation in der Perfektastraße, es war ein Leuchtturmprojekt und wurde sehr gut angenommen.</p>	<p><b>Persönliche Motivation &amp; Stellplatzverpflichtung</b></p> <p><i>Vereinsgründer:in</i> Fachliche Expertise und persönliche Motivation eines Baugruppenmitglieds (später Vereinsgründer:in) führte vor Errichtung der Wohnanlage zum gemeinsamen Wunsch der Baugruppe, die Wohnhausanlage autofrei bzw. autoreduziert umzusetzen und benötigte Kfz gemeinschaftlich zu nutzen. Eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung wurde angestrebt, um mit den dadurch eingesparten Baukosten die Beauftragung eines kommerziellen Carsharing-Anbieters zu finanzieren. Vonseiten der Stadt wurde das Ansuchen nicht genehmigt. Die anhaltende persönliche Motivation sowie beruflicher Erfahrung eines Baugruppenmitglieds führte folglich zur Gründung eines P2P-Carsharing Vereins als alternative zum kommerziellen Betrieb. Hinter der Motivation, sich ehrenamtlich in dem Verein zu engagieren, stehen Nachhaltigkeitsgründe.</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i> Der Verein am Maronihof entstand aufgrund der beruflichen Expertise und Motivation des:der Vereinsgründer:in. Für ein P2P-Carsharing Projekt ist eine Person (oder Personengruppe) sehr wichtig, die engagiert dahintersteht und aus Überzeugung heraus handelt.</p> <p><i>Plattform-Betreiber:in</i> Es gab Bedarf für eine P2P-Carsharing Plattform für die Organisation der gemeinschaftlichen Nutzung. Deshalb</p>

Themenfeld	MO.Point Perfektastraße	Carsharing Maronihof
	<p>Vonseiten des:der Bauträger:in wurde ein Umsetzungswillen wahrgenommen, was sich positiv auf das Projekt ausgewirkt hat.</p> <p>Das Instrument der LOIs vonseiten der Stadt wurde mittlerweile durch städtebauliche Verträge abgelöst.</p>	<p>wurde auf Initiative des:der Vereinsgründer:in ein Unternehmen gegründet, welches neben der Bereitstellung einer geeigneten Plattform auch (teilweise wohnstandortbezogene) Carsharing-Stationen betreibt.</p>
Standort	Standortkriterien	Stellplätze und Zugang zu den Fahrzeugen
	<p><i>Bauträger:in</i> Der Standort brachte planerische Herausforderungen mit sich (u.a. unzureichender Platz für eingeschossige Tiefgarage, starke Kostensteigerung bei zwei Geschossen) und erforderte eine Abweichung von der baurechtlichen Norm bezüglich der Stellplatzverpflichtung.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Die Standorteigenschaften waren bei dem Wohnprojekt gut für eine multimodale Mobilitätsstation (U-Bahn-Nähe, großes Wohnprojekt, eher dicht bebaut). Für ein hohes Potenzial an Nutzer:innen ist es sinnvoll, Mobilitätsangebote möglichst nahe am Wohnort zu schaffen.</p> <p><b>Sichtbarkeit</b></p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Idealerweise befindet sich die Mobilitätsstation im Erdgeschoss, ist barrierefrei und leicht zugänglich und gut sichtbar.</p>	<p><i>Vereinsgründer:in:</i> Carsharing-Autos haben fix zugewiesene Stellplätze in der Tiefgarage, ein Fahrzeug steht mit einer Dauerparkkarte im Straßenraum vor der Wohnanlage. Der Zutritt zur Tiefgarage erfolgt über eine eigene Web-App (keine Integration ins Buchungssystem). Gelegentlich kommt es dadurch zu geringen Unannehmlichkeiten bezüglich des Zugangs von wohnanlagenfremden Nutzer:innen in die Tiefgarage (z.B. Mitbenutzung der Fahrradständer, Unordnung etc.).</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied:</i> Die Tiefgaragenparkplätze werden von Vereinsmitgliedern/ Nutzer:innen kostenlos zur Verfügung gestellt. Vorteil der Tiefgarage ist die geringere Wartungsintensität der Fahrzeuge und des Zugangs (z.B. Schneeräumung).</p>
Prozesse und Akteure	Qualität der Kooperation	Vertrauensgrundsatz
	<p><i>Bauträger:in</i> Die Zusammenarbeit zwischen Bauträger:in und Sharing-Betreiber wurde als sehr positiv beschrieben. Die Erarbeitung und gemeinsame Umsetzung des Mobilitätskonzeptes war ein Leuchtturmprojekt ("Wiens erste Mobilitätsstation im Wohnbau").</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Es gab wenig Kooperationen, die liefen überwiegend positiv und waren geprägt von Auftraggeber/ -nehmer- Beziehungen (z.B. Sharing- Betreiber handelte bezüglich der</p>	<p><i>Vereinsgründer:in</i> Fahrzeugbesitzer:innen stellen den Vereinsmitgliedern ihre Privat-Pkw zur Verfügung, dafür ist ein gewisses Vertrauen notwendig.</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i> Jedes neue Vereinsmitglied wird eingeschult und mit den Hausregeln vertraut gemacht. Der Vertrauensgrundsatz ist wichtig im Umgang miteinander.</p> <p><b>Sonstige Aspekte</b></p>

Themenfeld	MO.Point Perfektastraße	Carsharing Maronihof
	<p>Umsetzung im Auftrag des:der Bauträger:in.)</p> <p><b>Dauer der Kooperation</b></p> <p><i>Bauträger:in</i> Die Anschubfinanzierung wurde aus Kostengründen auf zwei Jahre festgelegt.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Mit einer dreimonatigen Umsetzungszeit und zweijährigen Anschubfinanzierung waren die Prozesse eher kurzfristig ausgelegt. Eine längere Laufzeit wäre gewünscht gewesen. Um bauliche Voraussetzungen für einen bestmögliche Zugänglichkeit und Nutzung zu ermöglichen, ist eine frühzeitige Einbindung des:der Carsharing- Betreiber:in wichtig. Beim Neubauprojekten öffnet sich beim Einzug der neuen Bewohner:innen ein Gelegenheitsfenster, was neue Routinen und einfachere Umsetzung ermöglicht. Informationsbereitstellung für neue Bewohner:innen ist wichtig für eine Nutzer:innenquise.</p>	<p><i>Vereinsgründer:in</i> Während der Fahrt trägt nicht der Verein, sondern Nutzer:innen das volle Risiko. Die Haftpflichtversicherung gilt wie bei privat genutzten Fahrzeugen. Sonstige Kooperationen, welche zu dem P2P Carsharing- Verein geführt haben (Versicherungen etc.), wurden grundsätzlich als gut beschrieben.</p>
<b>Finanzierung</b>	<p><b>Langfristige Umsetzung</b></p> <p><i>Bauträger:in</i> Mobilitätsstationen sind nicht im Rahmen der förderbaren Baukosten enthalten. Eine größere Herausforderung stellt allerdings die Finanzierung von nicht-infrastrukturellen, laufenden Maßnahmen dar. Aufgrund der Langfristigkeit der Wohnanlage und des Risikos bezüglich der Fahrzeugauslastung ist eine längerfristige, verbindliche Ko-Finanzierung aus Sicht der Bauträger:innen meist nicht erwünscht.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Laufende Kosten bilden den größten Kostenfaktor. Anschaffung, Errichtung und Infrastruktur sind langfristig betrachtet kein großer Kostenfaktor. Wohnstandortbezogenes Carsharing bringt häufig wenig Gewinn. Bei geringer Auslastung wird durch unterschiedliche Maßnahmen (z.B. Öffnung des Angebots, Reduktion des Fuhrparks etc.) versucht,</p>	<p><b>Finanzierungsstruktur</b></p> <p><i>Vereinsgründer:in</i> Das Carsharing-Angebot finanziert sich aus den Nutzungsbeiträgen. Es gibt einen Monatsbeitrag und einen Stundentarif, bei den nicht-elektrisch betriebenen Autos kommt ein Kilometerarif dazu.</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i> Der Verein baut durch den Monatsbeitrag und dem Verleih der vereinseigenen Autos Rücklagen auf, um laufende Kosten zu decken. Darüber erfolgte auch die Anschaffung des vereinseigenen E-Fahrzeug. Fahrzeugbesitzer:innen, die ihr Auto zur Verfügung stellen, haben keine Sharing-bedingten Fixkosten. Die Buchungsplattform und Fahrzeugtelematik wird über den Verein gezahlt. Durch die Zurverfügungstellung generieren sie aber Einnahmen aus den Stunden- und Kilometergebühren.</p>

Themenfeld	MO.Point Perfektastraße	Carsharing Maronihof
	<p>kostendeckend zu wirtschaften: Die Fahrtenerlöse sind eine riskante Einnahmequelle.</p> <p>Eine Anschubfinanzierung (für Betrieb und Instandhaltung) ist wichtig, um das Angebot zu etablieren und einen Nutzer:innenstamm aufzubauen.</p> <p>Dafür wäre eine Laufzeit von drei Jahren wünschenswert.</p>	<p><i>Plattform-Betreiber:in</i></p> <p>Die Plattform wird über Pauschalbeträge und prozentuelle Anteile an den Fahrteneinnahmen finanziert.</p>
<p><b>Barrieren und Treiber</b></p>	<p><b>Stellplatzsituierung am Baufeld/im Gebäude</b></p> <p><i>Bauträger:in</i></p> <p>Für eine bessere Sichtbarkeit des Angebotes war angedacht, die Fahrzeuge im halböffentlichen Raum (auf frei zugänglichem Privatgrund vor der Wohnanlage) abzustellen. Dies widersprach aber der Widmung (G) um die Gebäude, die vor allem in neuen Quartieren zum Einsatz kommt und dort baurechtlich das Abstellen von Fahrzeugen verhindert.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i></p> <p>Eine Umsetzung von Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum ist geknüpft an eine Vielzahl von Genehmigungen, weshalb eine Umsetzung auf Privatgrund einfacher ist.</p>	<p><b>Motivation</b></p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i></p> <p>Gibt es keine Person(engruppe), die überzeugt hinter einem P2P-Carsharing Projekt steht, ist eine langfristige Umsetzung schwer möglich.</p> <p><i>Plattform-Betreiber:in</i></p> <p>Persönliche Motivation war ausschlaggebend für die Integration des Dienstes. Wohnbauträger:innen haben normalerweise keinen Bedarf, ein Carsharing- Angebot zu etablieren. Es stellt eine große Herausforderung dar, andere Projektentwickler:innen und Bauträger:innen von dem Angebot zu überzeugen.</p> <p><b>Gewerblichkeit und Versicherung</b></p> <p><i>Vereinsgründer:in</i></p> <p>Eine Abgrenzung zur Gewerblichkeit war für den P2P-Carsharing-Verein ein fordernder Aspekt beim Abschluss von Versicherungen.</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i></p> <p>Versicherungsthematik wurde bei Vereinsgründung proaktiv geklärt.</p> <p><b>Parkgebühren</b></p> <p><i>Vereinsgründer:in</i></p> <p>Sinnhaftigkeit von Parkgebühren für Carsharing Fahrzeuge wird angezweifelt.</p> <p><i>Plattform-Betreiber:in</i></p> <p>Für ein längeres Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen im öffentlichen Raum fallen Parkgebühren an.</p>

Themenfeld	MO.Point Perfektastraße	Carsharing Maronihof
<b>optimale Bedingungen</b>	<p><i>Bauträger:in</i> Es gibt den Wunsch nach einem übergeordneten Konzept der Stadt bezüglich Standorte von Mobilitätsstationen und dem Umgang von Sharing Fahrzeugen im öffentlichen Raum. Die Ansicht, dass eine Wohnung in der Regel über einen privaten Autostellplatz verfügen sollte, unterliegt bestenfalls einem Wandel.</p> <p><i>Sharing-Betreiber:in</i> Projekte mit wenigen Kooperationspartnern sind „angenehmer“ in der Umsetzung. Optimalerweise hat der:die Sharing-Betreiber:in die Möglichkeit zur räumlichen und gestalterischen Mitgestaltung der Mobilitätsstationen. Halböffentliche Stellplätze mit ökologischen Elementen (z.B. Begrünung) werden als positive Aspekte für eine attraktive Gestaltung genannt. Vielfalt der Nutzungen in einem Quartier und eine Öffnung des Nutzer:innenkreises ermöglicht eine optimale Auslastung.</p>	<p><i>Vereinsgründer:in</i> Erlass (bzw. pauschale Abrechnung) der Parkgebühren für Carsharing- Fahrzeuge auf Stellplätzen im öffentlichen Raum wäre wünschenswert.</p> <p><i>Aktives Vereinsmitglied</i> Öffentliche Stellplätze aus dem Parkraum-Management sollten für Carsharing bereitgestellt werden. Für eine stärkere Ausbreitung von P2P-Carsharing wäre eine öffentliche Buchungsplattform (z.B. der städtischen Verkehrsbetriebe), die von Vereinen oder Privatpersonen genutzt werden kann und die in den öffentlichen Verkehr integriert ist, wünschenswert. Auch eine Beratungsangebote zu rechtlichen Fragestellungen wäre sinnvoll.</p> <p><i>Plattform-Betreiber:in</i> Für den Stellplatzbereitstellung im öffentlichen Raum wären längere Vertragslaufzeiten (z.B. 8-10 statt 4 Jahre) wünschenswert. Carsharing sollte in der Wohnbauförderung behandelt werden.</p>

Auf Basis der Interviews wurde festgestellt, dass Herausforderungen die ähnliche Carsharing-Angebote im Allgemeinen betreffen (siehe Kompendium im Anhang) vielfach auch bei der Integration in den Wohnbau relevant sind.

Im Rahmen der Workshops wurden diese Ergebnisse diskutiert. Dabei bestand insbesondere Konsens bezüglich der Notwendigkeit der Integration von Carsharing und Shared Mobility im Allgemein in den Bereich Wohnen. Argumentiert wurde dies anhand der engen (wechselseitigen) Verknüpfung von Wohnen und Mobilität sowie des strategischen Ziels der Reduktion der Anzahl privater Pkw und des MIV-Anteils am Modal Split. Daher sei die Reduktion der zu errichtenden Pkw-Stellplätze eine wesentliche Maßnahme und strategischer Hebel.

Seitens der Workshop-Teilnehmer:innen wurden überwiegend ökonomische und rechtliche Herausforderungen wahrgenommen, die einer Integration entgegenwirken. Als ökonomische Herausforderungen wurde entsprechend den Interviewerkenntnissen insbesondere die

langfristige Finanzierung des Angebots genannt. Hierbei wurden kostendeckende Betriebsmodelle geeigneten Zuschussmodellen gegenübergestellt. Im Abschlussworkshop wurde dies in Hinblick nach unterschiedlichen Zeithorizonten differenziert. So gingen die teilnehmenden davon aus, dass aktuell gewinnbringender Betrieb des Carsharings (noch) nicht möglich sei, dies aber in etwa 10 Jahren zu erwarten sei. Bestehende Modelle der Anschubfinanzierung von 2-3 Jahre wurden auch für die weitere Praxis befürwortet, damit fehle es an einer Zwischenfinanzierung zwischen Anschubfinanzierung und gewinnbringendem Betrieb. Für diese Zwischenfinanzierung wurden als Lösungsansätze einerseits öffentliche Subventionierung, andererseits die rechtliche Möglichkeit laufende Kosten als Betriebskosten an Mieter:innen umzulegen, die bislang als problematisch wahrgenommen wird, diskutiert.

Als weitere rechtliche Herausforderungen werden neben bereits genannten Aspekten des Mietrechts sowie der Wohnbauförderung werden fehlende Qualitätsstandards für Sharing-Angebote, fehlende (lokale) Zweckwidmung von Ausgleichsabgaben sowie unterschiedliche Aspekte bzgl. Stellplätzen und der Stellplatzverordnung angesprochen. Die fehlende Harmonisierung der Stellplatzverordnung, die fehlende Möglichkeit für Stellplatz-Pooling sowie Parifizierung von Stellplätzen bei WEG-Anlagen werden als Hemmnisse für die Integration von Shared Mobility in den Wohnbau gesehen. Grundsätzlich sind sich der teilnehmenden Expert:innen der Workshops aber einig, dass der Rechtsrahmen die Integration nicht verhindere, aber wenig Anreize dafür bietet. Dies spiegeln auch die Ergebnisse der zuvor dargestellten rechtsdogmatischen Analysen wider.

Für die Integration von Carsharing in den Wohnbau gehen zusammenfassend folgende Aspekte als besonders relevante Problemlagen und offene Fragen hervor:

**1. Stellplatzverpflichtung als Ansatzpunkt**

Die Stellplatzverpflichtung ist zentraler Ansatzpunkt für die Integration von Carsharing im Wohnbau. Durch die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten wird der Besitz eines privaten Pkw attraktiv und steht in Konkurrenz mit der geteilten, gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen.

**2. Langfristige Finanzierung bzw. Gewährleistung des Angebots**

Laufende Kosten bilden den größten Kostenfaktor von wohnstandortbezogenem Carsharing. Eine Anschubfinanzierung zu Beginn des Angebotes ist dabei essentiell für die Etablierung von Carsharing. Die langfristige Finanzierung über eine Anschubfinanzierung hinaus stellt eine Herausforderung dar, da Verantwortlichkeiten und geeignete Finanzierungsmodelle bei bislang noch geringer Nachfrage fehlen.

3. *Umsetzungswille der Projektentwickler:innen ist ausschlaggebend*  
Die Integration von Sharing im Wohnbau obliegt dem Umsetzungswillen von Projektentwickler:innen.
4. *Vielzahl unterschiedlicher Akteur:innen und unklare Zuständigkeitsbereiche*  
Zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Projektverlauf werden unterschiedliche Akteur:innen mit unterschiedlichen Kompetenzen, Motiven und Rollen eingebunden. Klare Rollen sind daher zu formulieren und unterschiedliche Motive zu berücksichtigen – insbesondere hinsichtlich Finanzierung.
5. *Relevanz frühzeitiger Einbindung von Fachwissen zu Sharing-Angeboten*  
Um ein wohnstandortbasiertes Carsharing- Angebot erfolgreich zu etablieren, ist die frühzeitige Einbindung von Personen mit Fachwissen im Bereich Shared Mobility wichtig, um etwa Fragen der Sichtbarkeit und Zugänglichkeit, der Betriebsmodelle und der Finanzierung frühzeitig zu berücksichtigen.
6. *Sichtbarkeit und Zugänglichkeit des Sharing-Angebots versus Gestaltung öffentlicher und halböffentlicher Räume*  
Eine gute Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von Sharing- Fahrzeugen im (halb-) öffentlichen Raum steht einer leichteren Umsetzung auf Privatgrund (v.a. Tiefgarage) und der Freihaltung von Freiräumen entgegen.
7. *Langfristige Finanzierung*  
Die langfristige Finanzierung über eine Anschubfinanzierung hinaus stellt eine Herausforderung dar, da Verantwortlichkeiten und geeignete Finanzierungsmodelle bei bislang noch geringer Nachfrage fehlen.

Fokus P2P Carsharing im Wohnbau:

8. *Persönliche Motivation ist ausschlaggebend*  
Organisationsstrukturen bauen auf Engagement und persönlicher Überzeugung von Einzelpersonen auf
9. *Abgrenzung zur Gewerblichkeit*  
Abgrenzung zur Gewerblichkeit ist ein fordernder Aspekt insbesondere beim Abschluss von Versicherungen.

## 6.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf

### **Verknüpfung von Wohnen und Mobilität erfolgt bislang primär über die Errichtung von Stellplätzen – die Integration von alternativen Mobilitätsangeboten ist die Ausnahme**

Die Verknüpfung von Wohnen und Mobilität erfolgt bislang primär über die Errichtung von Stellplätzen für Pkw. Denn die gesetzlichen Grundlagen sehen bei Wohnbauten die Errichtung von Stellplätzen weiterhin als die Norm vor, die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten wird bloß als eine mögliche Ausnahme davon praktiziert (siehe Kapitel 6.2).

Die Integration erfolgt sohin nicht regulär, sondern bloß ausnahmsweise. Es ist zu beobachten, dass derartige Dienstleistungen vom Markt – sei es von den Bauträger:innen oder bestimmten Mobilitätsanbieter:innen – von sich aus kaum angeboten werden. Das heißt ohne politische Entscheidungen, entsprechendes Verwaltungshandeln und ohne Abschluss von Vereinbarungen zwischen Verwaltung und Bauträger:innen hat sich in Österreich bislang dahingehend kaum ein gewerbliches Angebot entwickelt, weil ein solches bislang offenbar nur schwer gewinnbringend betrieben werden kann.<sup>108</sup> Die Bauträger:innen gehen derartige Vereinbarungen ein, in denen sie sich verpflichten ein Carsharing-Angebot zur Verfügung zu stellen, weil die Verwaltung im Gegenzug dafür eine reduzierte Stellplatzverpflichtung (im Bebauungsplan) festlegt.

Gewerbliche Carsharing-Angebote, die bei einer Wohnbauentwicklung integriert werden, sind in aller Regel geschlossene Systeme, insofern als sie typischerweise nur den Bewohner:innen des Wohnbaus zur Verfügung stehen. Hierbei stehen Interessen des:der Bauträger:in (z.B. Exklusivität des Angebots, private Tiefgaragen, ...) und des:der Betreiber:in (z.B. Wirtschaftlichkeit, ...) gegenüber.

Problematisch an dieser Konstruktion ist, dass die Stellplatzverpflichtung aus raum- und verkehrsplanerischer sowie klimawissenschaftlicher Perspektive vielfach kritisiert wird und deren Abschaffung oder zumindest eine grundlegende Adaptierung gefordert wird.<sup>109</sup> Im derzeitigen Regelungssystem ist die Stellplatzverpflichtung für die Verwaltung aber essentiell,

---

<sup>108</sup> Im Rahmen des Workshops bestand Konsens, dass Carsharing zukünftig und begleitet von flankierenden Maßnahmen gewinnbringend erfolgen könne, jedoch der Zeitraum zwischen einer Anschubfinanzierung und diesem „break-even“ zu überbrücken sei.

<sup>109</sup> Vgl. u.a. VCÖ, E-Carsharing in Wohnanlagen forcieren - Pkw-Stellplatzpflicht abschaffen, 2019, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/e-carsharing-in-wohnanlagen-forcieren-pkw-stellplatzpflicht-abschaffen> (abgerufen am 20.12.2023).

um eine Integration von alternativen (gewerblichen) Mobilitätsangeboten bei einer Projektentwicklung durchsetzen zu können. Könnte die Verwaltung nicht im Gegenzug eine Reduktion von Stellplätzen anbieten, würden die Bauträger:innen solche Vereinbarungen nicht abschließen (es sei denn, es wird ihnen anderweitig abgegolten). Die gesetzlichen Grundlagen sehen nicht vor, dass die Verwaltung eine solche Integration (sei es im Rahmen der Erlassung des Bebauungsplans oder im Baubescheid) verpflichtend vorschreiben kann.

Innerhalb des Projektteams und im Rahmen der Workshops wurde diskutiert, ob eine solche Regelungssystematik, welche die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten nur als eine mögliche Ausnahme (von einer ohnehin sehr umstrittenen Norm) und nur mittels vertraglicher Vereinbarung vorsieht, zukunftsweisend sein kann. Im Kern ist die Frage zu stellen, ob es diesen Umweg braucht und ob nicht statt der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen, unmittelbar eine „Mobilitätsabgabe“ in Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts, welches auch Sharing-Angebote beinhaltet, vorgeschrieben werden könnte.

Die Diskussionen haben gezeigt, dass diese Frage jedoch nicht einfach zu beantworten ist, da es sich dabei um einen disruptiven Ansatz handelt, der große Auswirkungen auf bestehende Regime hat. Auf diese Fragen sowie auf mögliche alternative Handlungsansätze zur bisherigen Regelungssystematik soll weiter unten näher eingegangen werden, nach einer genaueren Beschreibung der bisherigen Verwaltungspraxis auf Basis der derzeitigen gesetzlichen Grundlage.

### **Großer Gestaltungsspielraum der Verwaltung und bisherige Verwaltungspraxis bei der Integration von Sharing im Wohnbau**

In den einschlägigen landesgesetzlichen Vorschriften ist bislang im Grunde nur geregelt, dass von der Stellplatzverpflichtung abgewichen bzw. ein reduzierter Schlüssel festgelegt werden darf, wenn ein alternatives Mobilitätskonzept umgesetzt wird (wobei der explizite Verweis auf alternative Mobilitätskonzepte auch nicht in jedem Bundesland verankert ist). Unklar bleibt dabei, welche Inhalte und Maßnahmen in welchem Detaillierungsgrad ein Mobilitätskonzept umfasst. Zudem enthalten die Vorschriften keine näheren Vorgaben – etwa hinsichtlich gewisser Mindestvoraussetzungen und Standards, die das alternative Mobilitätskonzept erfüllen muss. In welchem Ausmaß abgewichen werden darf, d.h. in welchem Ausmaß Stellplätze reduziert werden dürfen, wird in der Regel ebenso höchst unklar festgelegt. Allein die geplante Novelle in Wien (siehe Kapitel 6.2.2) enthält nun gewisse Ansatzpunkte hierzu. Die

gesetzlichen Grundlagen machen auch keinerlei Vorgaben, mit welchen Instrumenten und in welcher Form diese Integration von der Verwaltung umzusetzen ist.

Ob eine Integration alternativer Mobilitätsdienste bei der Entwicklung neuer Wohnbauprojekte oder einer großen Bestandssanierung erfolgt, mit welchen Instrumenten und in welcher Form, entscheidet im derzeitigen Regelungssystem sohin im Prinzip allein die Verwaltung. Es besteht höchstmöglicher Gestaltungsspielraum der Verwaltung. Die Frage, ob die entsprechenden gesetzlichen Regelungen überhaupt dem Determinierungsgebot<sup>110</sup> entsprechen, kann gestellt werden.

Entsprechend vielfältig ist die Vorgehensweise der Verwaltung. Primäres Instrument in der Praxis zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau ist bislang der städtebauliche bzw. Mobilitätsvertrag (siehe 6.2.3). Der Vertrag ist an sich ein Instrument des Zivilrechts, dessen sich auch die Verwaltung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung bedienen kann. Für sein Zustandekommen braucht es – im Unterschied zu den hoheitlichen Akten der Verwaltung (z.B. Verordnung, Bescheid) – einer übereinstimmenden Willenserklärung beider Seiten. In diesem System ist wie oben beschrieben (siehe Kapitel 6.2) die Stellplatzverpflichtung wesentlicher Hebel der Verwaltung. Ob die Verwaltung den Tausch – Reduktion der verpflichtenden Stellplätze (und damit auch der Kosten der Bauträger:innen) gegen die Errichtung und Anschubfinanzierung eines Carsharing-Angebots – gut verhandelt und wie genau sie dabei vorgeht, welche Modalitäten und Qualitätsstandards des Betriebs sie konkret festlegt, was im Fall von Leistungsstörungen gilt etc., ist für die Öffentlichkeit im Grunde nicht zugänglich. Denn die städtebaulichen bzw. Mobilitätsverträge werden meist nicht veröffentlicht. In Wien gibt es bisher mindestens 50 solcher Verträge, was allerdings lediglich Medienberichten zu entnehmen ist.<sup>111</sup> Das im Projektteam vorhandene Wissen zu diesen Verträgen und deren Inhalten stützt sich überwiegend auf Wissen der Expert:innen in der Praxis und vereinzelt veröffentlichter Mobilitätsverträge der Stadt Graz.<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> Siehe dazu *Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht*<sup>12</sup> (2019) Rz 601 ff.

<sup>111</sup> *Rachbauer/Putschögl, Wiens städtebauliche Verträge: Ein 45,6 Millionen Euro schweres Geheimnis*, Der Standard, 15.11.2022, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimnis> (abgerufen am 28.11.2023).

<sup>112</sup> Diese können aber freilich nur zur Verwaltungspraxis der Stadt Graz näher Auskunft geben.

Der Entwurf für die Novelle der BO für Wien 2023 sieht nunmehr zwar eine Veröffentlichungspflicht der wesentlichen Vertragsinhalte vor<sup>113</sup> – angesichts der Konzeption der Bestimmung und der geplanten Einschränkung auf nicht personenbezogene Daten ist allerdings zu bezweifeln, ob in Zukunft tatsächlich mehr Transparenz erreicht wird. Denn auch schon standortbezogene Daten (Adresse etc.) können grundsätzlich personenbezogene Daten sein.<sup>114</sup>

Neben der Intransparenz der Verträge sind weitere problematische Aspekte im Zusammenhang mit solchen zivilrechtlichen Vereinbarungen, zum einen, dass im Unterschied zu hoheitlichen raumplanerischen Akten in Verordnungsform (z.B. Flächenwidmungs- oder Bebauungsplan) keine Beteiligungsmöglichkeit für sonstige Interessierte (Nachbar:innen, etc.) besteht, obwohl aus inhaltlichen Gesichtspunkten betrachtet eine Nähe zu diesen öffentlich-rechtlichen Instrumenten durchaus gegeben ist und ebenso Fragen, welche (auch) im öffentlichen Interesse gelegen sind, geregelt werden.<sup>115</sup> Zum anderen ist die Frage der Einhaltung und Durchsetzung solcher Verträge nicht unproblematisch: anders als bei einem hoheitlichen Verwaltungsakt<sup>116</sup> erfolgt die Durchsetzung über den Zivilrechtsweg, das heißt vor den ordentlichen Gerichten.<sup>117</sup> Dies bedeutet, es ist von der Verwaltungsbehörde eine zivilrechtliche Klage einzubringen - was mit großem Aufwand verbunden und zudem meist „politisch wenig attraktiv“ ist.<sup>118</sup>

Vor diesem Hintergrund gewinnt die oben aufgeworfene Frage, ob die Umweglösung über die Stellplatzverpflichtung und die Festlegung bloß über Vertrag ein guter Regelungsansatz ist, umso mehr Gewicht. Dahingehend besteht aber weiterer Forschungsbedarf zur Klärung der Frage, wie eine stärkere öffentlich-rechtliche Orientierung und klarere gesetzliche Grundlage der Instrumente für die Integration von Carsharing in den Wohnbau überhaupt umgesetzt werden könnte? Unter den beteiligten Expert:innen in den Workshops wurde eine

---

<sup>113</sup> Siehe Entwurf BO-Novelle Wien, § 1a Abs 6 iVm Abs 4 lit g nF, wonach eine Zusammenfassung der wesentlichen materiellen Vertragsinhalte ohne Angabe personenbezogener Daten natürlicher oder juristischer Personen im Internet zugänglich zu machen ist.

<sup>114</sup> *Haidinger*, Grundbegriffe und Definitionen in *Knyrim* (Hrsg), Datenschutzrecht (2020) 19 (26).

<sup>115</sup> *Selz et al*, Urban MoVe 109.

<sup>116</sup> Hier folgt bei Nichteinhaltung i.d.R. die Verhängung einer Verwaltungsstrafe.

<sup>117</sup> Vielfach werden in den Verträgen Konventionalstrafen (Vertragsstrafen) vereinbart, das heißt der:die Vertragspartner:in der Gemeinde (i.d.R. Bauträger:in) verpflichtet sich zur Geldleistung für den Fall der Nicht- oder Schlechterfüllung der jeweiligen Pflichten. Gemeinden, die unter Umständen die Umsetzung vertraglich vereinbarter Maßnahmen durch den:die Bauträger:in einfordern möchten, haben damit ein gewisses Druckmittel in der Hand.

<sup>118</sup> *Selz et al*, Urban MoVe 107f.

solche jedenfalls als vorteilhaft gesehen, gleichzeitig aber auch angemerkt, dass der Vertrag als Instrument viel Flexibilität und angepasste Lösungen für den konkreten Einzelfall ermöglicht.

### **Verantwortung für den Betrieb von Carsharing-Angeboten im Wohnbau**

In der bestehenden Praxis, aber auch in der Diskussion zukünftiger Steuerungsmodelle zeigt sich, dass die Zuständigkeiten für den längerfristigen Betrieb von Carsharing im Wohnbau nicht geklärt sind. Für die Beantwortung der Frage, wer die Verantwortung tragen sollte, ist jedenfalls zwischen den unterschiedlichen Geschäftsmodellen der Bauträger:innen zu differenzieren: jene Bauträger:innen, die nicht nur die Gebäude errichten, sondern in der Folge auch betreiben, könnten auch die Verantwortung für den Betrieb von Carsharing übernehmen. Das ist etwa bei den gemeinnützigen Wohnbauträger:innen in der Regel der Fall und all jenen privaten Bauträger:innen, welche die Immobilien in der Folge vermieten und verwalten. Das bedeutet nicht, dass sie das Angebot unbedingt selbst bereitstellen müssen, sie können sich dafür freilich Dritter bedienen, also wiederum selbst einen Vertrag mit Mobilitätsanbieter:innen abschließen. Sie könnten als Eigentümer:in der Gebäude aber die Gewährleistung des Betriebs eines Carsharing-Angebots gegenüber der Verwaltung tragen. Bei Bauträger:innen, welche die Gebäude nur errichten und in weiterer Folge abverkaufen, ist das freilich schwierig umzusetzen.

Das zeigt auch die bisherige Praxis, wo die Verwaltung Vereinbarungen zum Betrieb eines Carsharing-Angebots durchaus auch mit Bauträger:innen abschließt, welche gar nicht die Eigentümer:innen der Gebäude bleiben. Das bedarf dann komplexer Regelungen hinsichtlich der Subvergabe des Carsharing-Betriebs. Im Allgemeinen ist zu sehen, dass die bislang geschlossenen Vereinbarungen nicht darauf ausgerichtet sind, einen langfristigen Betrieb sicherzustellen; meist wird der Betrieb nur für wenige Jahre (etwa zwei bis drei Jahre) verpflichtend vorgeschrieben. Kann er bis dahin nicht eigenwirtschaftlich geführt werden, wird er meist eingestellt oder deutlich reduziert (z.B. Reduktion von Fuhrpark und Servicelevel; oder aber auch Öffnung des Nutzer:innenkreises).

Auch die neuen Regelungen im Rahmen der Novelle der Wiener Bauordnung zeigen in dieser Hinsicht noch einige Ungereimtheiten auf: Für jeden Stellplatz, der über ein Carsharing-Angebot verfügt, reduziert sich für die Bauwerber:innen die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf

Stellplätze (§ 50b Abs 1 Z 2 WGarG n.F.<sup>119</sup>). Die Pflicht für den Betrieb eines Carsharing-Angebots trifft den:die Eigentümer:in der Gebäude und wird auch grundbücherlich besichert. Handelt es sich bei der Wohnanlage um Mietwohnungen, wird das in der Regel auch der:die Bauträger:in sein, der die Wohnungen errichtet hat. Wurden die Wohnungen jedoch von den Bauträger:innen (einzeln) verkauft und besteht nun eine Wohnungseigentümergeinschaft, so trifft die Pflicht letztere. Sobald der Betrieb von Carsharing nicht mehr nachgewiesen werden kann, lebt die Stellplatzverpflichtung wieder voll auf (§ 48 Abs 5 WGarG n.F.) und die Behörde hat ggf. eine Ausgleichsabgabe vorzuschreiben. Diese trifft im Fall der Wohnungseigentümergeinschaft ebenso diese, auch wenn den Vorteil beim Bau durch die reduzierte Stellplatzzahl grds der/die Bauwerber:in hatte.

### *Alternative Ansätze*

Im Projektkonsortium und im Rahmen der Workshops ist aufgrund all dieser Unzulänglichkeiten des bisherigen rechtlichen und organisatorischen Systems bei der Integration von Carsharing in den Wohnbau über grundsätzlich andere Zugänge nachgedacht worden, wobei in vergleichender Perspektive dafür u.a. das Modell in Bremen<sup>120</sup> als Grundlage herangezogen worden ist.

Der alternative Ansatz – anstelle einer Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen – könnte unmittelbar eine „Mobilitätsabgabe“ in Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts, welches auch Sharing-Angebote beinhaltet, sein (siehe Abbildung 14). Eine derartige etwa quartiers- und zweckgebundene Mobilitätsabgabe könnte bestehende Regelungen des Stellplatzschlüssels ablösen und würde der öffentlichen Hand ermöglichen, selbst strategisch geplante Sharing-Angebote bereitzustellen. Teilnehmende Expert:innen der Workshops diskutierten hierzu, ob eine einmalige Abgabe ausreichend ist oder laufende Abgaben erforderlich und umsetzbar sind. Die Bauträger:innen würden jedenfalls in ihrer Verantwortung, Sharing-Angebote längerfristig aufrechtzuerhalten,

---

<sup>119</sup> Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2023003-09102023.pdf> (abgerufen am 20.12.2023).

<sup>120</sup> Das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen (vom 20.9.2022, Brem.GBl. S. 476) regelt Anforderungen an ein Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben, u.a. die Einrichtung von Carsharing-Angeboten, vgl. dazu *Freie Hansestadt Bremen* (Hrsg), Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze, [https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/MobBauOG%20Brosch%C3%BCre%202023\\_PDF.pdf](https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/MobBauOG%20Brosch%C3%BCre%202023_PDF.pdf) (abgerufen am 20.12.2023).

entlastet werden. Die Möglichkeit, anstelle der Abgabe, selbst entsprechende Angebote umzusetzen, soll den Bauträger:innen unter Berücksichtigung von Mindestanforderungen des Angebots seitens der öffentlichen Hand ermöglicht werden.

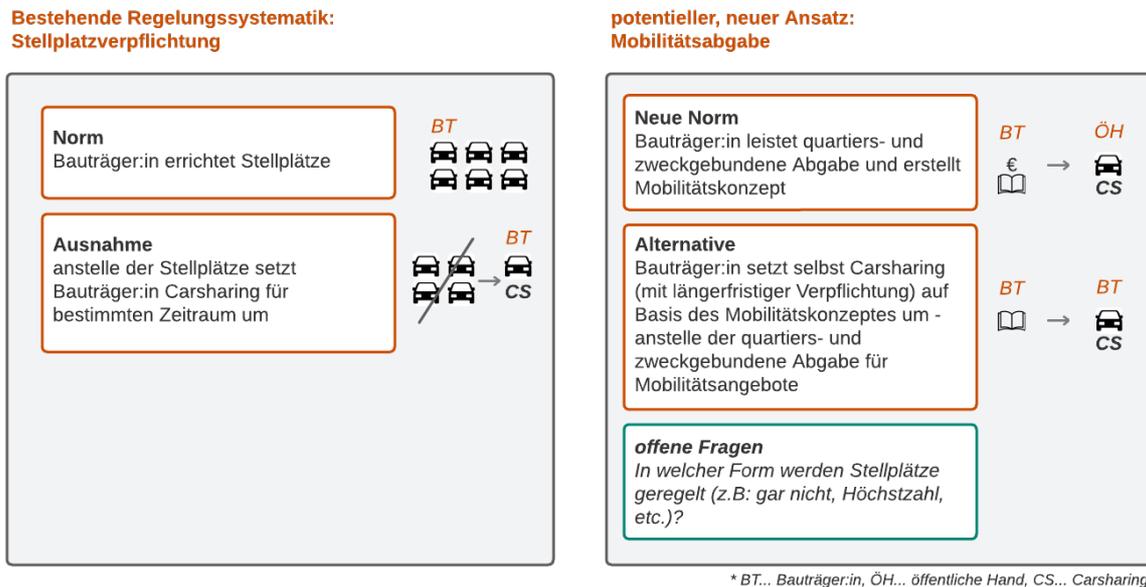
Die Finanzierung des Angebots (=Bezuschussung), sofern dieses nicht von den Bauträger:innen selbst umgesetzt wird, sollte dann wiederum über die Einnahmen aus der Abgabe<sup>121</sup>, welche die Gemeinde einhebt, gespeist werden. Eine Möglichkeit ist wie oben dargelegt, das Einheben einer Mobilitätsabgabe von Bauträger:innen, welche in Zukunft weit weniger Stellplätze zu errichten haben, im Zuge der Errichtung von Gebäuden. Andere Möglichkeiten Abgaben einzuheben sind etwa allgemein von den Bewohner:innen des Standortes oder aber im Rahmen einer allgemeinen Mobilitätsabgabe von allen Gemeindegänger:innen. Wie genau die Regelung einer solchen Abgabe gestaltet und von wem sie eingehoben werden könnte, müsste im Einzelnen noch evaluiert werden. Diesbezüglich wurde unter den Expert:innen in den Workshops auch noch kein Konsens gefunden. Einigkeit besteht lediglich in Bezug auf die Zweckwidmung einer solchen Abgabe für die Finanzierung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing) an Wohnstandorten.

Als entscheidend wurde seitens der Expert:innen in den Workshops gesehen, nicht nur Carsharing als einzelne Maßnahme, sondern als Baustein eines integrierten Mobilitätskonzeptes zu betrachten. Dies werde in der bestehenden Regelungssystematik zu wenig berücksichtigt. Weiters ist bei jedweder Weiterentwicklung der Regelungen zur Integration von Carsharing in den Wohnbau zu beachten, dass über einen kurzfristig definierten Zeitraum (etwa zwei bis drei Jahre Anschubfinanzierung) hinaus Mobilitätsangebote sichergestellt werden können, unter der Annahme, dass Carsharing zukünftig unter Umsetzung entsprechender flankierender Maßnahmen eigenwirtschaftlich betrieben werden kann und der Zeitraum bis zu dieser Wende zu überbrücken ist.

---

<sup>121</sup> Konkret entweder in Form von Steuern oder aber Gebühren.

Abbildung 14 Mobilitätsabgabe als neuer Ansatz (Eigene Darstellung, Weiterentwickelt nach Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr<sup>122</sup>)



Danach würden als Norm die Bauträger:innen allgemein nur zur baulichen Ausführung verpflichtet werden, damit Carsharing betrieben werden kann (im Wesentlichen sind dafür gut zugängliche Stellplätze zur Verfügung zu stellen). Der Betrieb soll dann anders organisiert und (mit)finanziert (also bezuschusst) werden, damit er wirtschaftlich betrieben werden kann. Ein möglicher Ansatz wäre, dass ein:e Carsharing-Betreiber:in (Mobilitätsanbieter:in) von der Verwaltung über öffentliche Ausschreibung beauftragt wird. Dabei wäre genauer zu überlegen, wer in diesem Kontext konkret als „die Verwaltung“ handeln soll: die Stadt bzw. die Gemeinde oder allenfalls die Verkehrsverbünde. Man könnte auch andenken, die Bewohner:innen bei der Ausschreibung bzw. Vergabe mitwirken zu lassen und so auch eine entsprechende Beteiligung und allenfalls höhere Akzeptanz und Annahme des Angebots sicherstellen. Einer Ausschreibung des Carsharing-Betriebs durch die öffentliche Hand bedürfte es freilich nur solange (vergleichbar wie bei der Bestellung des öffentlichen Verkehrs), als die Dienstleistungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Die Expert:innen gehen davon aus, dass Carsharing-Angebote nach rund 10 Jahren gewinnbringend betrieben werden können – wenn der Anteil eigener Pkw weiter sinkt und sohin eine höhere Nachfrage

<sup>122</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren (2022), 25.

bei der Nutzung zu erwarten ist. So gesehen sind entsprechende flankierende Push-Maßnahmen wesentlich, um den Betrieb von Carsharing im Wohnumfeld effizient betreiben zu können.

Derartige alternative Ansätze sind unter den Akteur:innen im Workshop als sehr komplex und für die Verwaltung ressourcenintensiv bewertet worden. Gleichzeitig ist aber zu sehen, dass auch die derzeitige Praxis des Abschlusses von städtebaulichen Verträgen bzw. Mobilitätsverträgen durchaus aufwendig gestaltet ist.

Aus Sicht des Projektkonsortiums besteht Forschungsbedarf dahingehend, die Vor- und Nachteile solcher alternativen Ansätze sowie die Fragen bezüglich deren möglicher Implementierung in die österreichische Rechtsordnung genauer zu analysieren.

### **Koordination der involvierten Akteur:innen**

Der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses – und damit der Einbezug der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Planungs- und Projektentwicklungsprozess – erfolgt im derzeitigen System vor oder im Zuge des Bebauungsplans, denn dort wird das Abweichen der Stellplatzverpflichtung festgelegt. Das ist an sich ein guter Zeitpunkt. Der Vertrag wird zu diesem Zeitpunkt allerdings nur zwischen der Verwaltung (z.B. Stadt Wien) und dem:der Bau-träger:in abgeschlossen, oftmals erfolgt die Bereitstellung aber durch eigene Mobilitätsbetreiber. Diese werden häufig aber erst viel später miteinbezogen, meist erst dann, wenn die Baulichkeiten abgeschlossen sind. Im Zuge des Vertragsabschlusses ist es bereits Praxis, ein Mobilitätskonzept für das jeweilige Bauprojekt zu erstellen. Dabei fehlt jedoch häufig die Einbindung von spezifischem Fachwissen zu Sharing-Angeboten und deren Umsetzung, das unter Verkehrsplaner:innen noch nicht ausreichend verbreitet ist. Weiters empfiehlt es sich Mobilitätskonzepte im Verlauf eines Bauprojekts zunehmend zu vertiefen – von einem generellen zu einem detaillierten Konzept.<sup>123</sup> Erst bei zunehmendem Detaillierungsgrad können insbesondere organisatorische Maßnahmen wie Sharing-Angebote und deren Qualitäten ausreichend berücksichtigt werden (z.B. Betreibermodelle, Tarifmodelle, physische und digitale Zugänglichkeit, Operationsgebiete und -zeiten etc.). Eine derartige zunehmende Detaillierung der Mobilitätskonzepte erfolgt bislang meist noch nicht und sollte bei der weiteren Erarbeitung alternativer Ansätze jedenfalls berücksichtigt werden.

---

<sup>123</sup> Selz et al, Urban MoVe.

Im Fall von P2P-Sharing-Angeboten erfolgt die Entscheidung, dass es ein solches Angebot geben soll, meist erst dann, wenn die Bewohner:innen bereits eingezogen und die Baulichkeiten schon fertig sind. Diese müssen ohnehin mit dem Bestehenden arbeiten. Die Ausnahme bilden etwa Baugruppen, die bereits in der Objektplanung und -errichtung alternative Mobilitätsangebote aus eigener Motivation berücksichtigen. Um die Initiierung und Umsetzung solcher „bottom-up“-Angebote durch entsprechende Infrastrukturen zu begünstigen, sollte auch hierzu auf der Ebene der Mobilitätskonzepte spezifisches Fachwissen eingebunden werden.

Im derzeitigen System hat die Verwaltung in der Regel nur Zugriff auf die Bauträger:innen, denn nur mit diesen wird die Vereinbarung über den Betrieb abgeschlossen, die Leistung selbst wird dann aber von Dritten (den Mobilitätsanbieter:innen erbracht), auf welche die Verwaltung unmittelbar gar nicht zugreifen kann, um etwa gewisse Qualitätsstandards sicherzustellen.

In Zukunft sollte generell sichergestellt werden, dass Gebäude so geplant und gebaut werden, dass auch Carsharing betrieben werden kann. Dafür sind entsprechende Standards zu definieren, die am jeweiligen Objekt weiter detailliert werden können. Nach dem oben vorgestellten alternativen Regelungsansatz würde die Verwaltung Sharing-Angebote selbst beauftragen und Verträge mit Mobilitätsanbieter:innen abschließen, wodurch auch die Komplexität der vertraglichen Beziehungen der unterschiedlich involvierten Akteur:innen abgebaut werden könnte. Geringere Komplexität in den Akteursstrukturen sowie langfristige Vereinbarungen zur Umsetzung von Carsharing-Angeboten im Wohnbau, bedeuten auch ein sicheres Angebot für potentielle Nutzer:innen. Dies könnte sich in weiterer Folge wiederum auf die Nachfrage der Carsharing-Angebote auswirken und die Potentiale von Carsharing im Wohnbau katalysieren.

### **Nachhaltige und langfristige Finanzierung**

Ob das Carsharing-Angebot im Wohnbau wirtschaftlich betrieben werden kann, hängt im Wesentlichen von der Nachfrage ab, das heißt wie sehr das Angebot ausgelastet ist. Bislang kann ein solches Angebot offenbar nicht wirtschaftlich betrieben werden, was mitunter auch mit dem Stellplatzschlüssel zusammenhängt und der Tatsache, dass man bislang noch sehr angenehm den eigenen Pkw nutzen und abstellen kann. Flankierende Pull- und insbesondere Push-Maßnahmen, die zur Reduktion des MIVs beitragen, könnten daher die Attraktivierung des Carsharing-Angebots, die Nachfrage und damit die eigenwirtschaftliche Bereitstellung wesentlich begünstigen.

Solange das Carsharing-Angebot nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, ist eine Subventionierung erforderlich. Die Finanzierung erfolgt bislang – wie oben dargestellt – im Grunde durch den Abgleich mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel. Dafür werden die Bauträger:innen aber nicht langfristig zu einem Betrieb verpflichtet, sondern in der Regel nur für einige wenige Jahre. Wenn sich das Angebot bis dahin nicht wirtschaftlich rechnet, wird es auch nicht weiter betrieben, der Nutzer:innenkreis geöffnet um dem:der Betreiber:in ein größeres Nachfragepotential zu ermöglichen oder stark eingeschränkt (etwa der Fuhrpark oder Serviceleistungen reduziert).

Von den Bauträger:innen wird (ab diesem Zeitpunkt) die Umlage der Kosten für den Sharing-Betrieb auf die Bewohner:innen (etwa als „Asset der Anlage“ in den Betriebskosten) als sinnvoll erachtet. Was jedoch im Rahmen der Betriebskosten den Mieter:innen verrechnet werden darf, ist im MRG abschließend geregelt.<sup>124</sup> Daneben können gemäß § 24 Abs 1 MRG Aufwendungen für Gemeinschaftsanlagen (z.B. Aufzug, Waschküche)<sup>125</sup> anteilig auf die Mieter:innen übergewälzt werden. Ob ein Carsharing-Angebot eine solche Gemeinschaftsanlage darstellen kann, wurde von der Rechtsprechung noch nicht beantwortet. Im Anwendungsbereich des WGG kommt es darauf an, ob es sich um eine Gemeinschaftseinrichtung gem. § 7 Abs 3 Z 4 WGG handelt. Zudem gelten die Regelungen des MRG auch für dem WGG unterliegende Mietverhältnisse.<sup>126</sup> Im frei finanzierten Wohnungseigentum ist die Zuordnung der Kosten für den Betrieb zur ordentlichen oder außerordentlichen Verwaltung nach WEG fraglich.<sup>127</sup> Inwiefern auf Grundlage der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen eine Umlage der laufenden Betriebskosten auf die Bewohner:innen möglich ist, ist daher höchst ungewiss. Bei einer hauptsächlichen Finanzierung durch die Bewohner:innen im Wege der Betriebskosten ist außerdem fraglich, wie sich das Angebot wirtschaftlich so entwickeln soll, dass es selbsttragend betrieben werden kann. Primär sollten Sharing-Angebote daher über die Nutzung finanziert werden, und nur subsidiär, z.B. über einen fixen Pauschalpreis, der auf die Bewohner:innen umgelegt wird. Eine alternative Form der Finanzierung wäre allgemein

---

<sup>124</sup> Für den Vollarwendungsbereich des MRG gilt daher die taxative Aufzählung der Betriebskosten in § 21 MRG (u.a. Wasser, Rauchfangkehrer, Müll, Beleuchtung usw.), vgl. *Reßler* in *Illedits/Reich-Rohrwih* (Hrsg), *Wohnrecht Taschenkommentar*<sup>3</sup> (2018) § 21 MRG.

<sup>125</sup> Die Benutzung von Gemeinschaftsanlagen muss allen Mieter:innen gegen Kostenbeteiligung freistehen, vgl. *Reßler* in *Illedits/Reich-Rohrwih* (Hrsg), *Wohnrecht Taschenkommentar*<sup>3</sup> (2018) § 24 MRG Rz 1 ff.

<sup>126</sup> § 14 Abs 1 Z 7 WGG; vgl. *Rudnigger* in *Illedits/Reich-Rohrwih* (Hrsg), *Wohnrecht Taschenkommentar*<sup>3</sup> (2018) § 14 WGG Rz 8.

<sup>127</sup> Vgl. *Stadtgemeinde Salzburg* (Hrsg), *Maßnahmenkatalog zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen* (2020) 22 f.

eine Subventionierung durch die öffentliche Hand über die Einhebung einer „Mobilitätsabgabe“, wie oben beschrieben.

Im geförderten Wohnbau ist die Verrechenbarkeit der Errichtungs- und Betriebskosten für Sharing-Angebote im Wege der Wohnbauförderung aus Sicht der Bauträger:innen von zentraler Bedeutung. Kosten für die Errichtung von Mobilitätsangeboten wurden allerdings bislang überwiegend nicht als förderbare Baukosten angesehen, die entsprechenden Regelungen in den Wohnbauförderungsgesetzen der Länder wurden erst zum Teil angepasst. Beispielsweise zählen im Salzburger Wohnbauförderungsgesetz<sup>128</sup> Kosten für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten (z.B. Carsharing) ausdrücklich zu den Baukosten (§ 13 Abs 1 Z 3).

Daneben bestehen diverse Förderungen des Bundes, der Länder und ggf. Gemeinden<sup>129</sup>, welche von den Bauträger:innen für die Umsetzung von (E-)Carsharing im Wohnbau in Anspruch genommen werden können, sofern die jeweils geltenden Förderkriterien erfüllt werden. Die Vielzahl unterschiedlicher Förderungen, für welche verschiedene Anspruchsvoraussetzungen gelten, wird von den Bauträger:innen jedoch auch als Barriere dafür gesehen, diese tatsächlich zu beanspruchen.

In diesem Kontext ist zu überlegen, ob es Sinn machen könnte das Angebot auch für die Öffentlichkeit zu öffnen, also nicht bloß für die Bewohner:innen einer Wohnhausanlage zur Verfügung zu stellen (im Sinne eines Quartiersansatzes und strategischer Planung eines Netzes von Carsharing-Standorten auf kommunaler Ebene), da es so einerseits wirtschaftlicher betrieben werden könnte, andererseits einen gesamtgesellschaftlichen Mehrwert (vergleich mit dem ÖPNV) darstellen könnte. Zu fragen ist: Sollte dafür der öffentliche Raum genutzt werden können? Inwiefern soll sich ein solches Angebot von einem regulären gewerblichen Carsharing-Angebot unterscheiden?

### **Gesonderte Fragen von P2P gemeinnützig organisiertem Carsharing in Wohnen**

Die Etablierung eines Carsharing-Angebots im Kontext des Wohnens kann allerdings auch „bottom-up“ durch die Bewohner:innen („community-based“ oder „peer-to-peer (P2P)“) erfolgen. Es handelt sich dann in der Regel um ein gemeinnütziges und nicht gewerbliches Angebot, (wobei die Einordnung rechtlich schwierig sein kann, siehe Kompendium Fahrzeug-

---

<sup>128</sup> Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2015, LGBl 23/2015 idF LGBl 71/2023.

<sup>129</sup> Siehe dazu im Überblick *BMK* (Hrsg), *Klimafreundlich mobil im Wohnbau* (2022) 38.

Sharing). Weiters stehen „bottom-up“ Angebote häufig nur einem geschlossenen Nutzer:innenkreis zur Verfügung (z.B. Mitglieder des Vereins, wobei dies auch alle Bewohner:innen eines Wohnbaus sein können).

Der P2P-Betrieb weist wiederum ganz andere Herausforderungen bei der Frage, wer die Verantwortung für den Betrieb von Carsharing-Angeboten im Wohnbau zu tragen hat, auf. Hier steht meist eine Person im Vordergrund, die die Organisation des Carsharings initiiert und sich maßgeblich um die Umsetzung kümmert („Kümmer:in“). Bei zunehmendem Wachstum stehen P2P Systeme vor der Herausforderung interne Organisationsstrukturen aufzubauen und die Skalierung zu ermöglichen. Es stellen sich damit allgemeine Fragen der internen Organisation in Vereinen und der Zusammenarbeit, die in diesem Rahmen nicht weiter behandelt werden.

Auch die Finanzierung ist im P2P-Betrieb anders geregelt. Dabei kann unterschieden werden, ob Fahrzeuge für den P2P-Betrieb etwa von einem Verein angeschafft werden oder bestehende Fahrzeuge der Mitglieder in den Carsharing-Betrieb eingebracht werden. Grundsätzlich besteht bei diesen gemeinschaftsbasierten Angeboten keine Gewinnerzielungsabsicht, sondern lediglich die Kostendeckung durch Nutzungserlöse (z.B. Entgelte je Stunde Fahrtzeit und/oder je gefahrenem Kilometer). Sofern vorhanden werden auch Förderungen etwa für die Anschaffung von E-Fahrzeugen genutzt.

# 7 Integration von Bedarfsverkehr in ÖPNV

## 7.1 Einleitung

Mikro-ÖV Angebote wie Gemeindebusse, Ruftaxis, Shuttle-Services usw. (in dieser Studie als Bedarfsverkehr zusammengefasst, siehe Kapitel 4.2.4) werden von einer Vielzahl verschiedener Anbieter:innen bereitgestellt. Teils sind dies Gemeinden selbst, oder gemeinnützige organisierte Vereine, welche von den Gemeinden finanziert werden, aber auch gewerbliche Personenbeförderungsunternehmen, wie z.B. Taxis nach dem GelverKG.<sup>130</sup> Die Entwicklung dieser Angebote ist bislang weitestgehend außerhalb des für den „klassischen“ ÖV innerhalb der Verkehrsverbünde etablierten Systems der Verkehrsplanung nach ÖPNVR-G erfolgt. Eine Integration der Bedarfsverkehre in das ÖPNV-System wäre aber im Hinblick auf ein integriertes ÖV-Gesamtverkehrskonzept wichtig. Ein solches Konzept (vgl. dazu Nahverkehrsplan in Deutschland) könnte eine abgestimmte Planung und Bereitstellung von Verkehrsdiensten diverser Art ermöglichen und Synergien aufzeigen.

Die Praxis zeigt, dass Bedarfsverkehre vielfach nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Hohe Betriebskosten, verursacht insbesondere durch Fahrzeuge und Personal, können durch Tarifeinnahmen allein kaum gedeckt werden.<sup>131</sup> Kommerzielle Angebote entstehen rein marktwirtschaftlich und daher nicht dort, wo sie eine gute Ergänzung zum ÖV darstellen (und diesen nicht konkurrenzieren), das heißt in peripheren Räumen mit schwacher Nachfrage, die nur unzureichend vom „klassischen“ ÖPNV erschlossen sind. Als Strategie „zur Kostenminimierung“ empfiehlt das Mikro-ÖV Handbuch 2011<sup>132</sup> den Einsatz freiwilliger Lenker:innen, um auch „unwirtschaftliche“ Bedarfsverkehre betreiben zu können. Tatsächlich

---

<sup>130</sup> Derzeit sind bei 62% der Bedarfsverkehre in Österreich Verkehrs- bzw. Taxiunternehmen mit der Durchführung beauftragt, *Mobyome* (Hrsg), Statusreport Bedarfsverkehr 2023, 1, [bedarfsverkehr.at/w/images/4/48/Statusreport\\_Bedarfsverkehr\\_2023.pdf](https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/4/48/Statusreport_Bedarfsverkehr_2023.pdf) (abgerufen am 20.12.2023).

<sup>131</sup> Bei bestehenden Angeboten decken die Fahrgeldeinnahmen im Schnitt rund 30% der Kosten, vgl. *Mobyome*, Handbuch On-Demand, <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Betriebskosten> (abgerufen am 20.12.2023).

<sup>132</sup> *Klimafonds/BMVIT* (Hrsg), Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum (2011) 16.

werden derzeit in rund 20% der Bedarfsverkehrsangebote in Österreich Freiwillige tätig, zu-  
meist im Rahmen eines eigens gegründeten Vereins<sup>133</sup> – diese werden aber freilich zusätzlich  
– in nicht unbeträchtlichem Ausmaß – durch die Gemeinden oder auch landesweite Förde-  
rungen finanziell gestützt. Daraus ergibt sich eine kleinteilige und teils punktuelle, wenig ver-  
netzte Angebotslandschaft. Fehlende Abstimmung mit höherrangigen ÖV-Angeboten, teils  
geschlossene Nutzer:innenkreise (Nutzung nur durch Vereinsmitglieder) sowie einge-  
schränkte Verfügbarkeiten und mangelnde Zuverlässigkeit insbesondere bei hohem Anteil an  
ehrenamtlicher Tätigkeit hemmen die erfolgreiche Etablierung dieser Bedarfsverkehrs-Ange-  
bote. Diese Organisationsstrukturen erscheinen nicht effizient, wie auch die Zahlen zeigen:  
In Österreich bestehen bereits zahlreiche solche Angebote, welche allerdings bislang – ent-  
sprechend der Art und des Zwecks von Bedarfsverkehren – nur einen sehr geringen Anteil  
am Modal Split erreichen.<sup>134</sup>

Um die Effizienz der Organisation und Bereitstellung zu erhöhen, so dass sich die Bedarfsver-  
kehrsdienste breit etablieren können und tatsächlich zu einem zuverlässigen und attraktiven  
Teil des Öffentlichen Verkehrs werden – als Ergänzung (bzw. ggf. auch Ersatz) „klassischer“  
öffentlicher Verkehrsmittel – ist davon auszugehen, dass es zu weiten Teilen einer koordi-  
nierten Planung, Bestellung und Finanzierung durch die Öffentliche Hand bedarf.

## 7.2 Rechtliche Grundlagen

Im öffentlichen Personenverkehr tritt der Staat traditionell als Garant für die Erbringung ge-  
meinwirtschaftlicher Leistungen auf, die ansonsten aus rein marktwirtschaftlichen Erwägun-  
gen nicht angeboten würden.<sup>135</sup> Trotz Strukturwandel durch Liberalisierung und Öffnung um  
den Markt in den vergangenen Jahrzehnten ist die Öffentliche Hand immer noch Aufgabenträ-  
gerin und definiert in Ausübung ihrer „Regulierungs- und Gewährleistungsverantwortung“<sup>136</sup> Angebot und Qualität der von (privaten) Anbieter:innen erbrachten Verkehrs-  
dienste. Rechtlich findet sich dieses Modell in der Systematik des ÖPNRV-G wieder. Alterna-

---

<sup>133</sup> *Mobyome* (Hrsg), Statusreport Bedarfsverkehr 2023, 1.

<sup>134</sup> Im Durchschnitt werden 0,2 % der Wege mit Bedarfsverkehr zurückgelegt, wobei rund 270 Angebote in Österreich bestehen, vgl. *Mobyome* (Hrsg), Statusreport Bedarfsverkehr 2022, 1.

<sup>135</sup> *Kahl*, Der öffentliche Personenverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb (2005) 25.

<sup>136</sup> *Kahl*, Personenverkehr 26.

tive Mobilitätsdienste wie Mikro-ÖV Angebote sind darin bislang allerdings nur sehr eingeschränkt miterfasst, was auch in der Praxis zu großen Rechtsunsicherheiten führt.<sup>137</sup> Aus rechtlicher Sicht stellt sich für Bedarfsverkehre daher nicht nur die Problematik der verkehrsgewerberechtlichen Einordnung und damit die Frage des Marktzuganges (siehe dazu Tabelle Bedarfsverkehr – Marktzugang), sondern auch inwieweit auf Grundlage des bestehenden Rechtsrahmens (insb. ÖPNRV-G) bereits eine Integration der Bedarfsverkehre bei der Planung, Bestellung und Finanzierung von ÖPNV erfolgen kann, und dann in weiterer Folge, wer dafür zuständig ist, in welcher Form die Integration am besten erfolgen kann – von einer bloßen Abstimmung der verschiedenen Aufgabenträger:innen bis hin zu einer integrierten Ausschreibung - und im letzten Fall, welche Herausforderungen sich dann bei der Vergabe stellen.

### 7.2.1 System der Organisation und Planung des ÖPNV nach ÖPNRV-G

Zentrale Rechtsvorschrift hinsichtlich des Systems der Organisation, Planung, Bestellung und Finanzierung des Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs ist das **ÖPNRV-G**.<sup>138</sup> Regelungsgegenstand gemäß § 1 ÖPNRV-G sind die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs sowie Struktur und Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden. Die Aufgabenverteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden und Organisationsstruktur des ÖPNV bezüglich der Planung des Nah- und Regionalverkehrs und der Bestellung der entsprechenden Verkehrsdienste, wie sie in Österreich in der Praxis etabliert ist, findet sich - zumindest in ihren Grundzügen - im ÖPNRV-G gesetzlich festgeschrieben.<sup>139</sup> **Aufgabenträger** für die Planung und Bestellung des Verkehrsangebots im ÖPNRV auf der Straße (jedenfalls also im Kraftfahrlinienverkehr, aber auch von Bedarfsverkehrsdiensten) sind gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G die Länder und Gemeinden.<sup>140</sup> Diese haben für eine ausreichende Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen zu sorgen. Eine zentrale Rolle in der Organisation und Planung des ÖPNRV nehmen in der Praxis

---

<sup>137</sup> *Kahl*, Mikro-ÖV im aktuellen verkehrsgewerberechtlichen Rahmen und Anpassungsbedarf in Autengruber/Kahl, *Mobilitätswende* (2023) 15 (17).

<sup>138</sup> Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G), BGBl I 1999/204 idF BGBl I 2015/59.

<sup>139</sup> Vielfach sind die Regelungen allerdings nicht ausreichend klar bzw. wird in der Praxis auch davon abgewichen, vgl. dazu *Kahl* in Autengruber/Kahl, *Mobilitätswende*, 25.

<sup>140</sup> *Grubmann/Punz/Vladar*, *Personenbeförderungsrecht Straße* (2014) § 11 ÖPNRV-G Rz 1.

dabei die **Verkehrsverbände** ein, welche im ÖPRNV-G rechtlich grundgelegt sind.<sup>141</sup> Die gem. § 17 ÖPRNV-G eingerichteten Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) agieren als koordinierende Stellen zwischen Aufgabenträgern (v.a. Länder) und Auftragnehmern (Verkehrsunternehmen).<sup>142</sup> Neben Tätigkeiten der Koordination und Planung (Festsetzung der Tarife, Kontrolle der Qualitätskriterien, Kundeninformation, Verkehrsplanung) obliegen ihnen im Auftrag der zuständigen Gebietskörperschaften allerdings i.d.R. auch die Ausschreibung und Bestellung von Verkehrsdiensten und der Abschluss der Verkehrsdiensteverträge, insoweit ihnen die Kompetenz dazu von den Aufgabenträgern übertragen worden ist.<sup>143</sup> Sie übernehmen damit in weiten Strecken (auch) die den Gebietskörperschaften gesetzlich zugewiesenen Aufgaben.<sup>144</sup> Abweichungen von dieser Vorgehensweise bestehen insbesondere für die Planung und Bestellung innerstädtischer Verkehre, in welche die Verbände z.T. deutlich weniger eingebunden sind. Beispielsweise erfolgt in Wien die Planung der innerstädtischen Verkehre durch die zuständige MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) gemeinsam mit der Wiener Linien GmbH & Co KG<sup>145</sup>, welche direkt durch die Stadt bestellt und „in-house“ durch die eigenen Verkehrsbetriebe bzw. ggf. Subauftragnehmer durchgeführt werden.

In den **Anwendungsbereich** des ÖPRNV-G fallen alle Personennah- und Regionalverkehre auf Schiene und Straße („zu Lande“), welche der Befriedigung eines „Verkehrsbedarfs“ dienen.<sup>146</sup> Grundsätzlich sind daher nicht nur Kraftfahrlinienverkehre, sondern auch bedarfsorientierte Verkehre umfasst, sofern diese - ebenso wie klassischer ÖPNRV - der Deckung von Verkehrsbedarfen dienen.<sup>147</sup> Auf die gewerberechtliche Betriebsform kommt es dabei nicht

---

<sup>141</sup> Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsverbände bzw. der VVOGs ist jedoch nicht einheitlich geregelt, sondern obliegt grundsätzlich den Ländern und Gemeinden. Eingerichtet werden sie auf Grundlage privatrechtlicher Verträge, die zwischen Bund, Land und Gemeinden und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft abgeschlossen werden (Grund- und Finanzierungsverträge, Betreuungs- und Finanzierungsvereinbarungen). Vgl *Kerschner*, Verkehrsrecht 260; *Ostermann/Rollinger*, Handbuch ÖPNV 135.

<sup>142</sup> *Ostermann/Rollinger*, Handbuch ÖPNV 113.

<sup>143</sup> § 18 ÖPRNV-G; *Pürgy/Hofer*, Verkehrsrecht, in *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht I<sup>4</sup> (2019) 1259; *Kerschner*, Verkehrsrecht 252.

<sup>144</sup> *Kerschner*, Verkehrsrecht 261.

<sup>145</sup> Bericht des Rechnungshofes, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H., Reihe BUND 2017/9, 40.

<sup>146</sup> § 5 Abs 1 iVm § 2 ÖPRNV-G.

<sup>147</sup> Die Erläuterungen nehmen ausdrücklich auf „alternative Betriebsformen [...] als bedarfsorientierte Ergänzung“ zum allgemeinen ÖV Bezug, IA 1132 BlgNr XX. GP 23; RV 511 BlgNR XXV. GP 2.

an. Zwar nimmt § 5 Abs 2 ÖPNRV-G alle Verkehre nach dem GelverkG vom Anwendungsbereich aus, normiert zugleich aber wieder eine Gegenausnahme „für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis“. Es kann daher dem Gesetz entnommen werden, dass auch alternative Betriebsformen „als bedarfsorientierte Ergänzung<sup>148</sup> zum allgemeinen öffentlichen Schienen- oder Kraftfahrlinienverkehr“ (so der Wortlaut der Materialien)<sup>149</sup> den Regelungen des ÖPNRV-G unterliegen. Welche „alternativen Betriebsformen“ über die im ÖPNRV-G explizit genannten Rufbusse und Anrufsammeltaxis hinaus konkret miteinbezogen werden können, bleibt aus dem Wortlaut der Bestimmung jedoch unklar.<sup>150</sup> Die Formulierung „wie“ in § 5 Abs 2 ÖPNRV-G sowie das Wort „insbesondere“ in § 3 Abs 1 ÖPNRV-G in Bezug auf den Anwendungsbereich des Gesetzes auf „Verkehrsdienste [...] im öffentlichen Straßenpersonenverkehr“ legt allerdings nahe, dass nicht ausschließlich Rufbusse oder Anrufsammeltaxis (welche der gesetzlichen Definition des § 38 KfVG zufolge als Gelegenheitsverkehr einzuordnen sind), in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Dem Willen des Gesetzgebers zufolge sollen alle Formen des Mikro-ÖV, unabhängig von ihrer gewerberechtlichen Einordnung (Kraftfahrlinien- oder Gelegenheitsverkehre) dem ÖPNRV-G unterliegen, sofern es sich um öffentliche Personenbeförderungen zur Befriedigung eines entsprechenden Verkehrsbedarfs handelt.<sup>151</sup>

Dies bedeutet im Ergebnis, dass „für Zwecke des ÖPNRV eingerichtete“ Bedarfsverkehrsdienste auch unter das Planungs- und Bestellregime des ÖPNRV-G fallen und von den zuständigen Aufgabenträgern im Sinne einer Integration in das ÖPNV-Angebot bestellt werden dürfen.<sup>152</sup> Ob dies zugleich eine Verpflichtung der Aufgabenträger bzw. Verkehrsverbünde zur Integration von Bedarfsverkehren in das System des ÖPNRV bedeutet, geht aus den gesetzlichen Bestimmungen nicht klar hervor. § 31 Z 1 ÖPNRV-G („Qualitätskriterien“) sieht die

---

<sup>148</sup> Fraglich ist dabei, ob auch Bedarfsverkehrsdienste, welche Linienverkehre gänzlich ersetzen, mitumfasst sind. Der „ergänzende Charakter“ der Bedarfsverkehre ist allerdings wohl weit auszulegen, sodass in großem Maßstab betrachtet auch die Bedienung „einer ganzen Region“ eine Ergänzung des ÖPNRV darstellen kann. *Kahl* in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende*, 27.

<sup>149</sup> AB 2046 BlgNR XX. GP 3.

<sup>150</sup> *Kahl* in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende* 31f; *Autengruber/Kahl*, *Mikro-ÖV* 125.

<sup>151</sup> Vgl dazu im Detail *Autengruber/Kahl*, *Mikro-ÖV*, 69 f.

<sup>152</sup> Jedenfalls gilt dies für Bedarfsverkehre, die lediglich Kraftfahrlinienverkehre ergänzen. Rechtliche Bedenken gegen eine Bestellerkompetenz wurden hingegen bei solchen Bedarfsverkehren geäußert, welche Linienverkehre gänzlich substituieren sollen. In der Praxis wird allerdings eine großzügige Auslegung vertreten, vgl. *Autengruber/Kahl*, *Mikro-ÖV*, 76f.

„Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen, auch unter Einsatz bedarfsorientierter alternativer Betriebsformen“ als eines der Kriterien für die Bereitstellung von Bundesmitteln vor.<sup>153</sup> In den Erläuterungen wird dazu lediglich vage angemerkt, dass die „Beachtung und Förderung“ solcher Betriebsformen „in Erwägung zu ziehen sei“.<sup>154</sup>

Eine **Integration** von Bedarfsverkehren in die Planung und Bestellung nach dem durch das ÖPNRV-G grundgelegten System erfolgt in der Praxis bislang nur ansatzweise. Oft erfolgt lediglich eine Abstimmung der Anbieter (meist Gemeinden) mit den Verbänden.<sup>155</sup> Teilweise wird auch schon eine Integration von Bedarfsverkehren in die **Tarife** der Verbände umgesetzt, insbesondere für Anrufsammeltaxis. Für nach dem GelverkG betriebene Dienste wurden zu diesem Zweck bestimmte Ausnahmen von den Tarifbestimmungen gem. GelverkG geschaffen, wonach z.B. die von den Ländern festgelegten Taxitarife nicht für Fahrten im Rahmen des Betriebs von Anrufsammeltaxis oder für Fahrten, die zu vereinbarten Rahmen-tarifen von Gebietskörperschaften oder Verkehrsverbänden bestellt werden, gelten.<sup>156</sup>

Jüngste Entwicklungen, etwa in Niederösterreich, gehen bereits den Weg einer integrierten Planung und Bestellung. So wurde in der Region Mostviertel West vom Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) unter dem Namen „VOR Flex“ erstmals eine Ausschreibung mit integrierter Angebotsplanung für Linien- und Bedarfsverkehr durchgeführt (*siehe dazu Fallbeispielanalyse*).<sup>157</sup> Eine derartige Einbindung in die Bestellung durch die öffentliche Hand ist auch insofern von Bedeutung, als dadurch Bedarfsverkehre auch bestimmten Pflichten bzw. Qualitätskriterien (i.S.d. ÖPNRV-G) unterworfen werden können (*siehe dazu Tabelle Bedarfsverkehr, Qualität des Angebots & Qualitätssicherung*).

---

<sup>153</sup> Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV, 78.

<sup>154</sup> Grubmann/Punz/Vladar, Personenbeförderungsrecht Straße (2014), 217.

<sup>155</sup> Ostermann/Rollinger (Hrsg), Handbuch ÖPNV (2016), 223.

<sup>156</sup> § 14 Abs 1a Z 3 und 5 GelverkG; vgl. dazu Kahl in Autengruber/Kahl, Mobilitätswende, 27.

<sup>157</sup> VOR Flex Mostviertel West, vgl. <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Integration> (abgerufen am 10.12.2023).

## 7.2.2 Bestellung von Personenverkehrsdienstleistungen

Im Bereich der kommerziellen bzw. eigenwirtschaftlichen Verkehre<sup>158</sup> erfolgt keine Bestellung von Verkehrsdiensten durch öffentliche Aufgabenträger. Die Rolle der öffentlichen Hand über die Verkehrsverbünde erschöpft sich diesbezüglich in der Planung und Koordination der Verkehre, welche nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Dazu zählen, wie oben ausgeführt, im Besonderen auch die Bedarfsverkehrsdienste. Im Bereich der gemeinwirtschaftlichen bzw. **nicht-kommerziellen Verkehre**<sup>159</sup> gilt im Recht des öffentlichen Personenverkehrs in Österreich das sog. Bestellerprinzip: Die **Bestellung** erfolgt durch die zuständigen Gebietskörperschaften bzw. VVOG durch Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit den Verkehrsunternehmen über die Erbringung bestimmter Verkehrsdienstleistungen.

Die bestellten Leistungen im Straßenpersonenverkehr sind von den Gebietskörperschaften bzw. VVOG als öffentliche Auftraggeber grundsätzlich zwingend im wettbewerblichen Verfahren, das heißt im Wege einer **öffentlichen Ausschreibung**, zu beschaffen.<sup>160</sup> Insoweit Bedarfsverkehre in diese öffentliche Bestellung miteinbezogen werden, gilt die Pflicht zur Beschaffung im Wege einer öffentlichen Ausschreibung also auch für derartige Verkehrsdienste. Nach Maßgabe welcher konkreten vergaberechtlichen Regelungen eine solche Bestellung zu erfolgen hat, ist für Bedarfsverkehrsdienste in der Praxis allerdings nicht immer klar.

Anwendbare Rechtsgrundlagen für die Bestellung von Verkehrsdiensten sind die Verordnung (EG) 1370/2007 („**PSO-Verordnung**“)<sup>161</sup>, das **BVergG 2018**<sup>162</sup> sowie das **BVergGKonz 2018**<sup>163</sup>.

---

<sup>158</sup> Kommerzielle Verkehre iSd § 3 Abs 2 ÖPNRV-G sind solche, die weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. In der Praxis sind dies im Bereich des Busverkehrs nur wenige, zumeist überregionale, finanziell ertragreiche Linien.

<sup>159</sup> Gem § 3 Abs 3 ÖPNRV-G sind dies jene Verkehrsdienste, die nicht rein aus Tariferlösen finanziert werden, sondern die teilweise oder gänzlich durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

<sup>160</sup> § 23 KfVG sieht für den gemeinwirtschaftlichen Kraftfahrlinienverkehr eine Ausschreibungspflicht vor, *Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs* 1259.

<sup>161</sup> VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1 idF ABl. L 354 vom 23.12.2016.

<sup>162</sup> Bundesvergabegesetz 2018, BGBl. I 2018/65 idF BGBl. II 2019/91.

<sup>163</sup> Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018, BGBl. I 2018/65 idF BGBl. I 2018/100.

Die **PSO-VO** ergänzt als Sondervergaberegime für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Personenverkehr die allgemeinen Vorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe und regelt die Bedingungen, unter denen die zuständigen Behörden den Betreiber:innen öffentlicher Personenverkehrsdienste Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen<sup>164</sup> verursachten Kosten gewähren dürfen.<sup>165</sup>

Der sachliche **Anwendungsbereich** der PSO-VO umfasst gem. Art 1 Abs 2 den gesamten öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. Dieser wird definiert als „*Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden*“ (Art 2 lit a PSO-VO). Diesbezüglich stellt sich zunächst die Frage, ob Bedarfsverkehre vom Anwendungsbereich erfasst sind. Zur Auslegung sind jedenfalls die nationalen Definitionen von Personenbeförderungen (im Linien- bzw. Gelegenheitsverkehr) nicht zur Abgrenzung heranzuziehen.<sup>166</sup> Im Sinne der PSO-VO nicht **für die Allgemeinheit** werden Verkehrsdienste erbracht, welche ausschließlich bestimmten Personengruppen offenstehen, wie z.B. Vereinsmitgliedern.<sup>167</sup> Als „Personenbeförderungsleistungen“ begrifflich erfasst sind dabei der hL zufolge alle Arten „passiver“ Personenbeförderungen (=Fremdbeförderungen)<sup>168</sup>, welche **im allgemeinen wirtschaftlichem Interesse** fortlaufend erbracht werden. Dies umfasst jedenfalls den klassischen Linienverkehr, aber auch bedarfsorientierte Betriebsformen, welche den Linienverkehr ergänzen bzw. ersetzen.<sup>169</sup> Erfüllt sein muss aber auch das Kriterium des „**fortlaufenden**“ **Betriebs**, welches von „klassischen“ Gelegenheitsverkehrsdiensten (i.S.d. österreichischen gesetzlichen Terminologie, z.B. Taxi) abgrenzt, die nur einmalig bzw. „gelegentlich“ erbracht werden und daher nicht vom Anwendungsbereich der PSO-VO erfasst sind.<sup>170</sup> Im Ergebnis sind daher öffentlich

---

<sup>164</sup> Gem Art 2 lit e PSO-VO „eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte“.

<sup>165</sup> Art 1 Abs 1 PSO-VO.

<sup>166</sup> Linke, VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2019) Art 2 Rz 8

<sup>167</sup> vgl Linke, VO (EG) 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2019) Art 2 Rz 7.

<sup>168</sup> Nicht erfasst ist der („aktive“) „selbständige Transport durch den Kunden“ (z.B. Carsharing), wo keine Beförderungsdienstleistung iES erfolgt; s Linke, VO (EG) 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2019) Art 2 Rz 5; Autengruber, Vergabe- und beihilferechtlicher Rahmen für die Bestellung von Mikro-ÖV in Autengruber/Kahl, Mobilitätswende (2023) 44f mwN.

<sup>169</sup> Dh sofern diese „Substitut für den Linienverkehr“ sind, vgl Linke, VO (EG) 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2019) Art 2 Rz 8; Autengruber, in Autengruber/Kahl, Mobilitätswende, 45.

<sup>170</sup> Jürschik, Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2020) 69; 75; z.T. wird die Meinung vertreten, dass ein fahrplanmäßiger Betrieb erforderlich wird, die herrschende Meinung lässt aber eine

zugängliche Bedarfsverkehrsdienste in der Regel vom Anwendungsbereich der PSO-VO erfasst.

Die PSO-VO regelt, nach welchen Bestimmungen ihr unterliegende Personenbeförderungsleistungen öffentlich zu vergeben sind. Die Gewährung von ausschließlichen Rechten bzw. von Ausgleichsleistungen hat gem. Art 3 Abs 1 im Rahmen eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** zu erfolgen. Darunter ist eine unmittelbare Verpflichtung durch gesetzliche Regelung, durch Verwaltungsakt oder vertragliche Vereinbarung zwischen Behörden und Betreiber:innen von Verkehrsdiensten zu verstehen.<sup>171</sup> Art 5 PSO-VO sieht ein besonderes Regime für die Vergabe solcher Dienstleistungsaufträge vor. Über das Verfahren hinaus werden aber auch inhaltliche Anforderungen geregelt.

Nach Art 5 Abs 1 PSO-VO sind öffentliche Dienstleistungsaufträge für Personenverkehrsdienste im **Busverkehr**, die unter die **Vergabe-RL**<sup>172</sup> bzw. die Sektoren-Vergabe-RL fallen, nicht (nur) nach der PSO-VO, sondern nach dem in den Vergaberichtlinien vorgesehenen Verfahren zu vergeben.

Bedarfsverkehrsdienste werden in der Praxis mit unterschiedlichen Arten von Fahrzeugen erbracht, nicht nur mit Omnibussen, sondern auch mit Pkw<sup>173</sup>. Daher ist im Zusammenhang mit der Frage nach dem anwendbaren Vergaberegime zunächst zu klären, wie „**Busse**“ definiert werden. Jedenfalls hat die Auslegung des Begriffs autonom unionsrechtlich zu erfolgen.<sup>174</sup> Verwiesen wird dabei etwa auf die VO (EG) 1073/2009, wonach Kraftomnibusse Fahrzeuge sind, die „die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern“.<sup>175</sup> Andererseits wird aber auch die Meinung vertreten, dass Busverkehr als „Oberbegriff für alle nicht schienengestützten Verkehrsformen auf der Straße“ zu verstehen ist, unabhängig von der Art des verwendeten Kraftfahrzeugs.<sup>176</sup> Es handelt sich dabei also um eine Art „funktionsbezogener“

---

verlässliche, stabile Bedienung ausreichen, vgl dazu *Autengruber* in in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende* 45f mwN.

<sup>171</sup> *Bieber/Maiani*, *Europäisches Verkehrsrecht*<sup>2</sup> (2022) 116.

<sup>172</sup> RL 2014/24/EU über die öffentliche Auftragsvergabe.

<sup>173</sup> Ein Pkw im Sinne der österreichischen Definition gem § 2 Z 5 KFG ist ein Kraftfahrzeug, welches „außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist“.

<sup>174</sup> Weshalb die Definitionen des KFG nicht herangezogen werden können.

<sup>175</sup> Art 1 Abs 1 VO (EG) 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt; vgl *Linke/Prieß*, VO (EG) 1370/2007<sup>2</sup> (2019) Art 5, Rz 37.

<sup>176</sup> *Autengruber*, in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende* 54.

Auslegung des Begriffs Bus, im Gegensatz zu einer bauartbezogenen Auslegung. Folgt man der ersten Meinung, hängt es für Bedarfsverkehre von der Art des verwendeten Kfz ab, welches Vergaberegime zur Anwendung gelangt. Folgt man der zweiten Meinung, sind Aufträge für Bedarfsverkehrsdienste jedenfalls nach den Vergaberichtlinien und damit nach dem BVergG zu vergeben. Soweit ersichtlich, scheint die österreichische Praxis bislang zweiterer Auffassung zu folgen.<sup>177</sup>

Die Bedeutung dieser Auslegung hat Folgen, denn würde man die Subsumtion der Bedarfsverkehre unter den Begriff des Busverkehrs verneinen, wäre jedenfalls nur das Vergabeverfahren nach der PSO-VO einschlägig. Dieses lässt grundsätzlich ein flexibleres Verfahren zu<sup>178</sup> und enthält höhere Schwellenwerte als das BVergG<sup>179</sup> – es ist also auch bei höheren Auftragswerten noch eine Direktvergabe zulässig.

Sofern die Aufträge die Form von **Dienstleistungskonzessionen** haben, ist die Abgrenzung weniger problematisch. Deren Vergabe hat (nur) nach der PSO-VO zu erfolgen nach Maßgabe des in Art 5 geregelten Verfahrens.<sup>180</sup> Wesentlich für die Einordnung als Dienstleistungskonzession ist nach der Rsp des EuGH zur Konzessions-RL u.a., dass der Leistungserbringer das Betriebsrisiko ganz oder zum wesentlichen Teil übernimmt.<sup>181</sup> Dies ist im ÖPNRV i.d.R. nur bei Nettoverträgen (das Verkehrsunternehmen trägt das Einnahmenrisiko und erhält alle Tarifierlöse zuzüglich allfälliger Zuschüsse des Bestellers; während bei bruttobestellten Ver-

---

<sup>177</sup> *Autengruber*, in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende* 55; dies bestätigt auch die Durchsicht bereits erfolgter Ausschreibungen für Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“) in Österreich.

<sup>178</sup> Die PSO-VO legt als Grundsätze für ein Vergabeverfahren in Art 5 Abs 3 fest, dass dieses allen Betreibern offenstehen muss, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen muss. Die nähere Ausgestaltung des Verfahrens ist grundsätzlich den Mitgliedstaaten überlassen; vgl. *Bieber/Maiani*, *Europäisches Verkehrsrecht* (2015) 104.

<sup>179</sup> Gem. Art 5 Abs 4 PSO-VO ist eine Direktvergabe möglich, sofern der Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 Mio Euro geschätzt oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km vorliegt oder eine Vergabe an kleine oder mittlere Unternehmen, die maximal 23 Fahrzeuge betreiben, erfolgt; vgl. *Linke*, VO (EG) 1370 über öffentliche Personenverkehrsdienste<sup>2</sup> (2019) Art 5 Rz 182v ff. Gem. § 46 BVergG hingegen ist eine Direktvergabe nur bei einem Auftragswert von (derzeit) bis zu 100.000 Euro zulässig; vgl. *Holoubek/Fuchs/Holzinger*, *Vergaberecht*<sup>5</sup> (2018) 127; vgl. *Holoubek/Fuchs/Holzinger*, *Vergaberecht*<sup>5</sup> (2018) 127.

<sup>180</sup> *Bieber/Maiani*, *Europäisches Verkehrsrecht*<sup>2</sup> (2022) 116.

<sup>181</sup> *Jürschik*, *Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste*<sup>2</sup> (2020) 113.

kehrleistungen der Besteller das Einnahmenrisiko trägt und Tariferlöse an den Aufgabenträger gehen) der Fall. Bei den in Österreich im ÖPNRV weit verbreiteten Bruttoverträgen handelt es sich daher um **Dienstleistungsaufträge** im Sinne der Vergabe-Richtlinien.<sup>182</sup>

Die **praktische Durchführung** des Vergabeverfahrens für Busverkehrsdienste erfolgt üblicherweise durch die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften. Im Vorfeld der jeweiligen Ausschreibungen eine Einteilung der Busverkehre in Verkehrsleistungsgebiete gemäß des in den Verkehrsverbänden erstellten Ausschreibungsplans sowie eine Einteilung dieser Ausschreibungsregionen in Lose. Die VVOG übernimmt meist die Auswahl unter den Bewerbern und die Vermittlung des Vertrages zwischen Besteller (das heißt der jeweiligen Gebietskörperschaft) und dem Verkehrsunternehmen als Konzessionsinhaber.<sup>183</sup> Sie werden dabei im Namen und auf Rechnung des Landes bzw. der Gemeinden tätig und übernehmen den Abschluss und die Abwicklung der Verträge. Teilweise schließen die Länder auch direkt Verträge mit den Busverkehrsunternehmen ab sowie auch die Gemeinden, was insbesondere im Bereich der Stadtverkehre von Bedeutung ist. Sind Verkehrsunternehmen als ausgegliederte Einrichtungen der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger vorhanden, kommt es in der Praxis auch zu in-house-Vergaben.

Für Bedarfsverkehrsdienste kann diese Praxis prinzipiell ebenso übernommen werden.

### 7.2.3 Zusammenfassung

Das **ÖPNRV-G** sieht die Berücksichtigung der Bedarfsverkehre bei der Planung, Bestellung und Finanzierung von ÖPNV vor. Ob daraus eine Aufgabenzuweisung folgt oder bloß Möglichkeiten der Mitberücksichtigung eröffnet werden, ist aus dem Gesetzeswortlaut nicht eindeutig herauszulesen. Bislang haben die Verkehrsverbände eher zaghaft eine Verantwortung

---

<sup>182</sup> *Oberwexer/Haller*, Direktvergaben im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen, ZVB 2020, 8 (12).

<sup>183</sup> *Kerschner*, Verkehrsrecht 252; Die gewerberechtliche Konzessionsvergabe für Kraftfahrlinien nach dem KfIG ist vom wettbewerblichen Vergabeverfahren zunächst getrennt zu betrachten. Bei eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehren erfolgt lediglich die Konzessionsvergabe nach KfIG (sofern man nicht davon ausgeht, das KfIG-Konzessionen ein ausschließliches Recht iSd PSO-VO sind). Bei der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen gelangt das Konzessionsrecht erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens zur Anwendung. § 23 KfIG regelt die diesbezügliche Verknüpfung der vergabe- und gewerberechtlichen Regelungen.

dafür übernommen, während Gemeinden sich primär für die Bestellung von Bedarfsverkehren zuständig sahen. Das hat bislang zu einem unkoordinierten, ineffizienten, mit dem ÖPNV wenig abgestimmten Angebot geführt. Welche Bedarfsverkehre konkret mitberücksichtigt werden können ist ebenso nicht klar. Jedenfalls vom Regime des ÖPNRV-G erfasst sind Anrufsammeltaxis und Rufbusse, welche sonst noch, ist äußerst vage geregelt. Die Tatsache, dass Anrufsammeltaxis (ausdrücklich) dem ÖPNRV-G unterliegen, führt dazu, dass damit auch solche Personenbeförderungsdienste in das System des öffentlichen Verkehrs aufgenommen werden, die grundsätzlich einem anderen Regelungsregime unterfallen, nämlich dem GelverkG. Dieses regelt marktwirtschaftlich erbrachte Personenbeförderungsdienste, wie v.a. Taxis, welche grundsätzlich gerade nicht Bestandteil des ÖPNRV-G System sein sollen.<sup>184</sup> Diese besondere Regelung ist an sich systemwidrig und führt zu Schwierigkeiten: ein Anbieter, der sowohl Linienverkehre nach dem KfVG als auch Bedarfsverkehre nach GelverkG (z.B. Anrufsammeltaxis) anbietet, unterliegt unterschiedlichen Anforderungen bezüglich arbeitsrechtlicher Regelungen oder der Fahrzeugausstattung. Es können Mitarbeiter und Fahrzeuge nicht beliebig zwischen den verschiedenen Angeboten ausgetauscht werden, was einem effizient gestalteten integrierten Angebot entgegensteht.

In Bezug auf den **vergaberechtlichen Rahmen** für Bedarfsverkehrsdienste kann im Ergebnis festgehalten werden, dass die Bestellung von Bedarfsverkehren in einem rechtlich durchaus komplexen Umfeld erfolgt. Die grundsätzlichen Abgrenzungsfragen zwischen allgemeinem Vergaberecht und der PSO-VO stellen sich nicht nur spezifisch für den Bedarfsverkehr, sondern allgemein für die Bestellung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten. Allerdings stellen sich für die in vielfältiger Ausgestaltung bestehenden Bedarfsverkehre zusätzliche, spezifische Einordnungs- bzw. Auslegungsfragen, welche verdeutlichen, dass auch in Hinsicht auf die anwendbaren Vergaberegeln (weitere) Klarstellungen zweckmäßig wären, um Rechtsunsicherheiten in der Praxis zu beseitigen. Insbesondere wäre eine klarere Abgrenzung für die Frage, welches Regime anwendbar ist (allgemeines Vergaberecht oder Vergabeverfahren (nur) nach der PSO-VO) für die Rechtsanwendung in der Praxis zweckmäßig.<sup>185</sup> Bei einer integrierten Ausschreibung, welche klassischen Kraftfahrlinienverkehr mit Bedarfsverkehr gemeinsam ausschreibt, ist diese Frage aber eher zu vernachlässigen, denn in diesem Fall ist ohnehin das allgemeine Vergaberechtsregime anwendbar.

---

<sup>184</sup> Verkehre nach dem GelverkG sind gem § 5 Abs 2 ÖPNRV-G vom Anwendungsbereich ausgenommen, wobei zugleich eine Gegen Ausnahme „für Zwecke des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs eingerichtete alternative Betriebsformen, wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis“ normiert wird.

<sup>185</sup> *Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023) 126.*

## 7.3 Fallbeispielanalyse

### 7.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele

Mit den Fallbeispielen WienMobil Hüpfner und VOR Flex Mostviertel West wurde je ein Angebot in regionalem und suburbanem Kontext ausgewählt, um unterschiedliche räumliche Kontexte hinsichtlich der Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV berücksichtigen zu können. Beide Projekte sind äußerst aktuelle, innovative Projekte.

Das Projekt VOR Flex Mostviertel West (siehe Tabelle 17) gilt als österreichisches Pionierprojekt hinsichtlich der kombinierten Ausschreibung von Bedarfs- und Linienverkehren. Da die Ausschreibung einen essentiellen Aspekt hinsichtlich der Integration darstellt, wurde dieses Projekt als Fallbeispiel ausgewählt.

Das Projekt WienMobil Hüpfner (siehe Tabelle 18) wird als Forschungsprojekt der Wiener Linien durchgeführt und betrachtet dabei insbesondere auch automatisierte Fahrzeuge als Innovationsaspekt für Bedarfsverkehre.

Tabelle 17 Steckbrief VOR Flex Mostviertel West

<b>Kurzcharakteristik</b>	<b>VOR Flex Mostviertel West</b>
<b>NMDL-Typ</b>	bedarfsorientierter Mikro-ÖV
<b>Projektstart</b>	Juli 2023 (Ausschreibungsdauer: 8 Jahre)
<b>Betriebsgebiet</b>	Region Mostviertel West (400 Sammelstellen)
<b>NMDL-Typ nach Kapitel 4.2.3</b>	Typ e: kollektiver, flexibler und kommerzieller Bedarfsverkehr
<b>Ausschreibung</b>	Verkehrsverbund Ost-Region GmbH
<b>Betrieb</b>	Dr. Richard
<b>Finanzierung des Betriebs</b>	Land Niederösterreich

Kurzcharakteristik	VOR Flex Mostviertel West
<b>Beschreibung des Projekts</b>	<p>Bedarfsorientierter Mikro- ÖV (fünf batterieelektrisch- betriebene Kleinbusse) in Verknüpfung mit Regionalbus- und Schienenverkehrsangebot.</p> <p>Bei der Ausschreibung wurde der Bedarfsverkehr und der Linienverkehr im Mostviertel West erstmals integriert ausgeschrieben und vergeben. Das Ziel war ein Füllen von Angebots- und Bedienungslücken sowie ein optimierter Einsatz von Fahrzeuggrößen und Lenkpersonal.</p> <p>Die VOR Flex App dient als eigene Auskunft- und Buchungsplattform, auf der sich Nutzer:innen vor Bestellung bzw. Antritt der Fahrt registrieren müssen. Alternativ kann die Bestellung auch über einen Anruf der Hotline erfolgen.</p> <p>Die Fahrten müssen mind. 60 Minuten vor gewünschten Fahrtantritt bestellt werden. Durch die Bestätigung der Schaltfläche „Kostenpflichtig Buchen“ nach Angabe des Abhol- und Zielortes kommt ein kostenpflichtiger Beförderungsvertrag zwischen Verkehrsunternehmen und Nutzer:in zustande. Ab der Fahrtwunschabgabe muss innerhalb von 60 Minuten eine Fahrt durchgeführt werden (Bediengarantie).<sup>186</sup></p>

Tabelle 18 Steckbrief WienMobil Hüpfen Liesing

Kurzcharakteristik	WienMobil Hüpfen Liesing
<b>NMDL-Typ</b>	bedarfsorientierter Mikro-ÖV
<b>Projektstart</b>	18.03.2022
<b>Betriebsgebiet</b>	Wien Liesing (150 virtuelle Haltepunkte)
<b>NMDL-Typ nach Kapitel 4.2.3</b>	Typ f: kollektiver, flexibler und nicht-kommerzieller Bedarfsverkehr
<b>Ausschreibung/Vergabe</b>	Wiener Linien
<b>Betrieb</b>	Wiener Lokalbahnen Verkehrsdienste
<b>Finanzierung des Betriebs</b>	50% Wiener Linien, 50% Innovationsfonds der Wiener Stadtwerke
<b>Beschreibung des Projekts</b>	<p>WienMobil Hüpfen war ein einjähriges Forschungsprojekt, in welchem zwischen März 2022 und Juni 2023 ein Mikromobilitätsangebot in Wien Liesing erprobt wurde. Zwei vollelektrische Kleinbusse waren in dem 5,2 km<sup>2</sup> großem Gebiet während der Betriebszeiten (anfangs 7:00 bis 13:00 Uhr, ab 08/22 zwischen 7:00 und 19:00 Uhr) auf Abruf unterwegs. Nutzer:innen konnten ihren Abhol- und Zielort von 150 virtuellen Haltepunkten auswählen und über die (kostenlose) Webapp bestellen, auf der sie sich vorher registrieren mussten. Die Buchung musste mind. 15 Minuten vor Abfahrt erfolgen. Fahrwünsche mit</p>

<sup>186</sup> Verkehrsverbund Ost Region (VOR), VOR Flex – Flexibel wie dein Leben (2023), VOR Apps, [www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/vor-apps/vor-flex-app](http://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/vor-apps/vor-flex-app) (abgerufen am 21.08.2023)

Kurzcharakteristik	WienMobil Hüpfers Liesing
	<p>ähnlichen Reisezielen wurden vom System automatisch gebündelt und im gleichen Fahrzeug zusammengefasst.</p> <p>Der Hüpfers war mit einer Rampe ausgestattet und somit rollstuhlgerecht, auch eine Mitnahme von Servicehunden und Gehhilfen war möglich.<sup>187</sup></p>

### 7.3.2 Auswertung

Wie zuvor beschrieben stellen die untersuchten Fallbeispiele entsprechend der Einordnung von Bedarfsverkehren (siehe 4.2.3) kommerzielle Bedarfsverkehre dar, die seitens öffentlicher Verkehrsunternehmen bzw. des Verkehrsverbundes umgesetzt werden. Beide Fallbeispiele weisen fixe Haltepunkte bei flexibler Routenführung auf. Die nachfolgenden Ergebnisse aus den Interviews und Reflexionsworkshops der Fallbeispielanalyse beziehen sich daher nur auf diesen Teilbereich von Bedarfsverkehren integriert in den ÖPNV.

Nachfolgend (Tabelle 19) sind zentrale Aussagen der Interviewpartner:innen dargestellt.

Tabelle 19 Auswertung der Interviews: Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfers	Projekt VOR Flex Mostviertel West
<b>Motivation</b>	<p><b>Strategische Ziele und inhaltliche Interessen als Ausgangspunkte</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Intentionen zur Umsetzung des Bedarfsverkehrs sind einerseits strategische und politische Zielsetzungen als Reaktion auf einen veränderten Mobilitätsbedarf sowie um den Umweltverbund durch Angebote für die First und Last Mile zu stärken, andererseits das Erproben neuer Angebotsformen im ÖV, um hinsichtlich der Übertragbarkeit auf andere Gebiete zu lernen.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i></p>	<p><b>Strategische Ziele und inhaltliche Interessen als Ausgangspunkte</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb &amp; Öffentliche Hand (VOR &amp; Land):</i> Gemeinsame Intentionen des planenden/ausschreibenden Verkehrsbetriebs sowie der öffentlichen Hand zur Umsetzung des Bedarfsverkehrs sind einerseits strategische Zielsetzungen als Reaktion auf einen veränderten Mobilitätsbedarf, der flexiblere ÖV-Systeme und Flächenbedienung notwendig macht, andererseits das Erproben neuer Angebotsformen im ÖV, um hinsichtlich der Übertragbarkeit auf andere Gebiete zu lernen.</p>

<sup>187</sup> *Wiener Linien*, Wien Mobil Hüpfers (2023), WienMobil, [www.wienerlinien.at/wienmobil/huepfers](http://www.wienerlinien.at/wienmobil/huepfers) (abgerufen am 15.05.2023).

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfen	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p>Im Bedarfsverkehr wird vom Unternehmen ein wachsendes und zukünftig großes Geschäftsfeld gesehen. Durch die Teilnahme am Pilotprojekt sollten offene Fragen bezüglich rechtlicher, organisatorischer, tariflicher und technischer (Softwareeignung, Reichweiten der Fahrzeuge) geklärt werden.</p>	<p><i>Öffentliche Hand:</i> Seitens der öffentlichen Hand sind darüber hinaus weitere Aspekte, um Bedarfsverkehre in den ÖV zu integrieren, die Kleinteiligkeit privater und vereinsbasierter Angebote zu reduzieren und diese zu homogenisieren.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Für den durchführenden Verkehrsbetrieb besteht Interesse an der Durchführung aufgrund lokaler Vorerfahrungen und um im Markt der Bedarfsverkehre Fuß zu fassen (finanzielle Motivation).</p>
<b>Standort</b>	<p><b>Definition des Bedienegebiets</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Aus Sicht des ausschreibenden/planenden Verkehrsbetriebs werden als vorrangige Kriterien für die Gebietswahl gesehen, dass durch den Bedarfsverkehr Gebiete mit hohen Motorisierungsgraden und einer Nutzungsmischung an eine höherrangige ÖV-Infrastruktur angebunden werden können.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Der Einsatz von Bedarfsverkehr soll nur in Gebieten, in denen die bestehende ÖV-Infrastruktur mangelhaft (z.B. Industriegebiete) oder zu bestimmten Zeiten nicht zugänglich ist (z.B. Nachtzeiten, Werksverkehre) erfolgen. Durch den Bedarfsverkehr werden diese Randregionen bzw. Stadtrandgebiete an den ÖV angebunden.</p>	<p><b>Definition des Bedienegebiet – Gelegenheitsfenster nutzen</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb &amp; Öffentliche Hand:</i> Auch hinsichtlich der Definition potentieller Bedienegebiete zeigen öffentliche Hand und der planende/ausschreibende Verkehrsbetrieb Konsens, dass sich grundsätzlich ländliche Regionen mit geringer Siedlungsdichte für in den ÖV integrierte Bedarfsverkehre eignen, ein Gelegenheitsfenster jedoch ausschlaggebendes Kriterium für die Gebietswahl ist. Am Beispiel VOR FLEX Mostviertel West waren dies bestehende Vorerfahrung der Bevölkerung hinsichtlich der Nutzung von Bedarfsverkehren sowie die Chance, ein bestehendes System im Zuge einer anfallenden Neuausschreibung zu optimieren.</p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Seitens des ausschreibenden/planenden Verkehrsbetriebs ist zudem ausschlaggebend in der Gebietswahl, dass durch den Bedarfsverkehr eine höherrangige ÖV-Infrastruktur angebunden werden kann.</p>
<b>Prozesse und Akteure</b>	<p><b>Zeitintensiver und aufwändiger Prozess</b></p> <p>Grundsätzlich sind sich alle befragten Akteur:innen einig, dass die Integration des Bedarfsverkehrs in den ÖV ein zeitintensiver und aufwändiger Prozess ist, der viele Abstimmungen erfordert.</p>	<p><b>Zeitintensiver und aufwändiger Prozess</b></p> <p>Grundsätzlich sind sich alle befragten Akteur:innen einig, dass die Integration des Bedarfsverkehrs in den ÖV ein zeitintensiver und aufwändiger Prozess ist, der viele</p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfer	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Seitens des ausschreibenden/planenden Verkehrsbetriebs erfolgten Abstimmungen einerseits mit den Bezirksverwaltungen hinsichtlich der Planung von Haltepunkten, andererseits mit der Stadtverwaltung (MA18) als Eigentümerin hinsichtlich strategischer Ziele. Dabei wurden keine Herausforderungen wahrgenommen. Als zeitintensiver wurde jedoch die Abstimmung mit den IT-Partnern:innen bzgl. Dispositionssoftware und Buchungssapp bzw. User Interface angeführt.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Die Kooperationen wurden größtenteils als neutral bis förderlich, aber zeitintensiv wahrgenommen. Aspekte wie hohe Sicherheitsstandards (z.B. bei Beschaffungsprozessen), lange Lieferzeiten bzw. Schwierigkeiten bei der Personalsuche führten zu einem langen Prozess hinter der Bereitstellung des Dienstes. Wichtiger Aspekt des Projektes war eine barrierefreie Beförderung, die Absprachen diesbezüglich waren wichtig, aber zeitaufwändig.</p> <p><b>Innovationsbereitschaft der Nutzer:innen</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Das Projekt wurde als Living Lab gestartet mit dem Ziel, Informationen zur Verkehrsnachfrage vonseiten der Bewohner:innen zu generieren sowie deren Anforderungen und Bedürfnisse zu verstehen. Die Aktivierung potenzieller Nutzer:innen hat sich dabei zu Beginn als schwierig erwiesen, wobei v.a. der Zugang zu den Bewohner:innen und die Erklärung der Funktionsweise der neuen Mobilitätsform herausfordernd war.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Die Altersstrukturen der Bewohner:innen des ausgewählten Gebiets haben einen Einfluss auf die Fahrgastzahlen. Bei einem vergleichbaren Projekt in einem Gebiet mit vielen Jungfamilien wurde eine deutlich stärkere Auslastung wahrgenommen.</p>	<p>Abstimmungen erfordert. Abstimmungsprozesse mit den Kooperationspartner:innen bzgl. Dispositionssoftware und Buchungssapp bzw. User Interface werden als besonders intensiv hervorgehoben.</p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Seitens des ausschreibenden/planenden Verkehrsbetriebs werden als wesentliche Kooperationspartner:innen, mit denen Abstimmungen erfolgten, die öffentliche Hand (Land) als Eigentümer:in und Finanzierungsgeber:in sowie der durchführende Verkehrsbetrieb genannt.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Aus Sicht der öffentlichen Hand ist die Einbindung von Klein- und Mittelunternehmen wie etwa Taxiunternehmen anzustreben, dies erfordert aber Zeit und Lernprozesse.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Der durchführende Verkehrsbetrieb stimmt der öffentlichen Hand hinsichtlich der Einbindung von Taxiunternehmen zu. Zudem wird als herausfordernd gesehen, dass die Gemeinden im Bedienegebiet viele unterschiedliche Interessen bzgl. der Detailplanung einbringen und diese hinsichtlich Zeitplanung und Angebotsgestaltung abzustimmen sind. Innerbetrieblich war es notwendig neue Routinen bzgl. der neuen, kombinierten Ausschreibung aufzubauen.</p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfer	Projekt VOR Flex Mostviertel West
<b>Finanzierung</b>	<b>Schwer kalkulierbare Kosten</b>	<b>Schwer kalkulierbare Kosten</b>
	<p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Die Kosten für integrierte Bedarfsverkehre werden als schwer kalkulierbar erachtet, da dazu notwendige Daten und Erfahrungswerte bisher fehlen. Das erschwert die Erstellung eines Business- Modells. Mit einer datenbasierten Modellierung könnte der Bedarf besser argumentiert werden.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Fehlende Daten erschweren die Berechnung von Bedarfsverkehrsangeboten.</p>	<p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Die Kosten für integrierte Bedarfsverkehre werden als schwer kalkulierbar angesehen, da es sich um einen neuen Angebotsbereich handelt und notwendige Erfahrungswerte bislang fehlen. Im Rahmen der Ausschreibung wurde daher auch versucht zu lernen, ob sich die kalkulierten Kosten der Bietenden mit eigenen Kostenkalkulationen decken. Dies war laut ausschreibendem Verkehrsbetrieb der Fall.</p>
	<p><b>Wesentliche Kostenfaktoren</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Fahrzeug- und Personalkosten werden als größte Kostenfaktoren der Bereitstellung von integrierten Bedarfsverkehren gesehen. Es wird davon ausgegangen, dass die Personalkosten zukünftig durch autonome Fahrzeuge reduziert werden können. Die Einrichtung von Haltestellen ist ebenfalls teuer und unflexibel. Daher werde auf Haltepunkte gesetzt, um ein dichtes Netz an Haltepunkten bereitstellen zu können. Um den öffentlichen Raum nicht mit zahlreichen Schildern zu beanspruch werden rein virtuelle Haltepunkte genutzt, wodurch wiederum Kosten gespart werden könnten.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Personalkosten bilden den mit Abstand größten Kostenfaktor. Zu Beginn des Betriebs war auch die Beschaffung der E-Fahrzeuge kostspielig, langfristig betrachtet fallen die Ausgaben allerdings im Vergleich mit den Personalkosten nicht mehr so stark ins Gewicht.</p>	<p><i>Öffentliche Hand:</i> Aussagen der öffentlichen Hand hinsichtlich schwer zu kalkulierender Kosten stimmen mit jenen des ausschreibenden Verkehrsbetriebs überein.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Der durchführende Verkehrsbetrieb sagte nicht aus, dass Kosten schwer zu kalkulieren seien. Weiters lagen laut durchführendem Verkehrsbetrieb kalkulierte Kosten des ausschreibenden Verkehrsbetriebs unter eigenen Kalkulationen.</p> <p><b>Wesentliche Kostenfaktoren</b></p> <p>Die befragten Akteur:innen sind sich einig, dass in den Fahrzeugkosten sowie insbesondere den Personalkosten die wesentlichen Kostenfaktoren liegen.</p>
	<p><b>Finanzierungsmodelle</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Die Finanzierung des Piloten als Forschungsprojekt erfolgt zu 50% durch die Stadtwerke, die andere Hälfte wird durch den ausschreibenden Verkehrsbetrieb übernommen.</p>	<p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Die Fahrzeugkosten seien signifikant, da aufgrund der Vorgaben im GelVG und im KfIG unterschiedliche Fahrzeuge erforderlich sind. Weiters spiele bei der Anschaffung von Fahrzeugen die Clean Vehicle Directive eine Rolle. Bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben fallen höhere Kosten an, viel mehr werden aber lange Wartezeiten bei der Fahrzeugbeschaffung und dadurch entstehende Marktbarrieren für kleinere bietenden Verkehrsbetriebe diskutiert.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Aussagen der öffentlichen Hand hinsichtlich Kostenfaktoren stimmen mit Aussagen des ausschreibenden Betriebs überein.</p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfen	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p>Der Nutzen eines Bedarfsverkehrs darf allerdings nicht rein monetär betrachtet werden, der Mehrwert liegt in einer Minimierung der Umwelteinflüsse (CO<sub>2</sub>-Einsparung), einem höheren Komfort für ÖV-Nutzer:innen sowie einer Verbesserung des ÖV-Gesamtsystems.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Bei dem Projekt handelt es sich um, zur Hälfte von den Stadtwerken finanziertes FTI-Projekt. Der durchführende Verkehrsbetrieb geht dabei nicht in Vorleistung, die Kosten werden gänzlich vom ausschreibenden Verkehrsbetrieb übernommen. Eine nicht geförderte Umsetzung wäre wirtschaftlich kaum tragbar. Der Einsatz von Bedarfsverkehr ist deshalb grundsätzlich nur in Bereichen sinnvoll, in denen er nicht in Konkurrenz zu bestehendem ÖV steht. Tariflich betrachtet kann eine "Komfortzulage" eingehoben werden.</p>	<p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Der durchführende Betrieb bestätigte die Aussagen des ausschreibenden Betriebs zu Fahrzeugkosten zu, ergänzte jedoch, dass es hinsichtlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben nicht allein um finanzielle Aspekte, sondern auch um zumeist fehlende/unzureichende Ladeinfrastruktur und spezialisierte Fachkräfte für die Fahrzeugwartung gehe.</p> <p>Als weiterer Kostenfaktor werden Kosten im Zuge der Einrichtung von Haltestellen und -punkten genannt. Die Haltestellen und -punkte werden seitens des durchführenden Verkehrsbetriebs finanziert, die Abwicklung erfolgt jedoch durch die Gemeinden selbst. Vergeben Gemeinden die Einrichtung extern, so können beachtliche Kosten für den Betreiber entstehen. Hierzu würde die Empfehlung geäußert, bei zukünftigen kombinierten Ausschreibungen den finanziellen Rahmen der Einrichtung von Haltestellen – und -punkten und Entscheidungsspielräume zu berücksichtigen.</p> <p><b>Finanzierungsmodelle</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Das Finanzierungsmodell ist abhängig davon, von wem die Initiative für das Bedarfsverkehrsangebot ausgeht. Kommt die Initiative vonseiten der Gemeinden, werden die Kosten geteilt. Bisher erfolgte das über Förderungen, zukünftig sind auch kombinierte Ausschreibungen nach Vereinbarung möglich.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Aussagen der öffentlichen Hand hinsichtlich Finanzierungsmodellen stimmen mit Aussagen des ausschreibenden Betriebs überein.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Grundsätzlich sei die kombinierte Ausschreibung finanzielle Voraussetzung, um Bedarfsverkehre überhaupt anbieten zu können.</p>
<b>Barrieren und Treiber</b>	<b>Konzessionierung nach GelverKG &amp; KfIG</b>	<b>Komplexe Ausschreibung und Bundesvergabegesetz</b>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfen	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p><i>Ausschreibender Betrieb:</i> Die Konzessionierung von Bedarfsverkehren ist derzeit zu starr geregelt. Grundsätzlich wird eine Konzessionierung als wichtig für die Sicherstellung von Qualitätskriterien erachtet. Der Hüpfen als flexibles on-demand Angebot würde im aktuell geltenden Rechtsrahmen (GelVerkG und KfIG) keine Konzession für einen entgeltlichen Betrieb bekommen, weshalb er als Forschungsprojekt durchgeführt wurde.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Der Betrieb des Hüpfers bewegt sich im Randgebiet zwischen dem KfIG und dem GelVerkG. Es braucht eine Anpassung der Rahmenbedingungen um einen flexiblen, per App bestellbaren Bedarfsverkehr entgeltlich und rechtkonform zu betreiben.</p> <p><b>IT – Vollintegration</b></p> <p><i>Ausschreibender Betrieb:</i> Für die Softwarelösung wurde vom durchführenden Betrieb ein:e IT-Partner:in beauftragt. In der App des ausschreibenden Betriebs war der WienMobil Hüpfen als erweitertes Service aufgelistet, die Buchung erfolgte allerdings über eine eigene Webapp. Eine Tiefenintegration des Dienstes in die bestehende App des ausschreibenden Betriebs wäre sehr kostenintensiv geworden und hätte den finanziellen Rahmen überschritten.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Die IT wurde von dem:der Softwarepartner:in zur Verfügung gestellt, der im Vorfeld bei der Umsetzung eines ähnlichen Projektes beteiligt war. Eine zentrale Software wäre sowohl für Fahrgäste als auch für Fahrer:innen einfacher und benutzer:innenfreundlicher.</p> <p><b>Datenschutzrechtliche Aspekte</b></p> <p><i>Ausschreibender Betrieb:</i> Die Kontaktaufnahme bzw. Information von potenziellen Nutzer:innen hat sich als schwierig erwiesen, da die Bewohner:innen des Gebietes aus Datenschutzgründen nicht</p>	<p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Im Rahmen der integrierten Ausschreibung wurde ein zweistufiges Vergabeverfahren mit Hearings mit den Bewerber:innen durchgeführt. Dabei hatten die Unternehmen die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Missverständnisse zu klären, um so Kompetenzen im Bereich "Bedarfsverkehr" aufzubauen. Dadurch wollte man auch KMUs die Möglichkeit bieten, sich zu bewerben und zu informieren. Das zweistufige Verfahren wurde als sinnvoll, aber sehr zeitaufwändig beschrieben.</p> <p>Als Herausforderung wurden auch die langen Vertragslaufzeiten nach Bundesvergabe-gesetz gesehen. Hat ein:e Bieter:in den Zuschlag erhalten, beträgt die Vertragslaufzeit 10 Jahre (8+2). In dem Zeitraum kann sich das Mobilitätsverhalten innerhalb einer Region allerdings stark ändern, wodurch die lange Vertragslaufzeit innovationshemmend wirkt. Bei der integrierten Ausschreibung im Mostviertel West wurde eine Vertragsdauer von 8 Jahren (5+3) festgehalten.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Der Vergabeprozess hinter einer integrierten Ausschreibung für Linien- und Bedarfsverkehr ist aufwändiger. Taxiunternehmen waren mit den Ausschreibungsunterlagen überfordert, wodurch sich unter den Anbieter:innen fast ausschließlich Linienbusbetreiber gefunden haben, die schon Erfahrung in dem Bereich haben. KMUs brauchen eine bessere Wissensbasis in dem Bereich. Weiters ist angedacht, auf Bietergemeinschaften (Bus- und Taxiunternehmen) zu setzen.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Eine Herausforderung liegt in der mangelnden Flexibilität bezüglich der Einbindung von Subpartner:innen. Diese müssen bei der Angebotslegung bereits genannt werden, ansonsten besteht 6 Monate vor und nach Betriebsstart eine Sperre. Auch der durchführende Verkehrsbetrieb bestätigt die Aussagen, dass sich kleinere Unternehmen (z.B. Taxibetriebe) nicht trauen, bei den Ausschreibungen einzureichen.</p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfer	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p>direkt angeschrieben oder mithilfe eines Postwurfs über das Angebot informiert werden konnten.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Datenschutzrechtlich ist nicht ganz klar, welche Daten den Nutzer:innen zur Verfügung gestellt werden dürfen (z.B. Namen der Fahrer:innen). Um die Fahrer:innen nicht zu überwachen, aber den Standort der Fahrzeuge bestimmen zu können, fiel im Rahmen des Projektes die Wahl auf mitnehmbare Tablets, über welche die Fahrzeuge getrackt werden. Während der Fahrtpausen bleiben sie in den Fahrzeugen</p> <p><b>Personal</b> <i>Ausschreibender Betrieb:</i> Es ist schwierig, passendes Personal für den Bedarfsverkehr zu finden.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Die Personalkosten gestalten sich als sehr hoch. Es ist auch schwierig, geeignetes Personal zu finden.</p>	<p><b>IT Vollintegration</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Bei einer, zeitlich dem VOR Flex vorgelagerten Disposoftwareausschreibung wurde mit dem Bestbieter ein Rahmenvertrag über mehrere Jahre abgeschlossen. Die dabei entwickelte Software wurde auch im Mostviertel eingesetzt, wobei hier die Abstimmung als aufwändig und zeitintensiv beschrieben wurde. Besonders herausfordernd war dabei die Integration der Tarife. Langfristig ist eine Tiefenintegration der Bedarfsverkehrsbuchung in die Auskunfts- und Buchungssapp gewünscht.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Die Auskunft über den Bedarfsverkehr wurde in die App des ausschreibenden Verkehrsbetriebs integriert, die Buchung erfolgt über eine eigene App. Das ist suboptimal für Nutzer:innen, weshalb langfristig eine Integration der Auskunft und Buchung in ein System erfolgen soll.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Es gab Herausforderungen bezüglich der Integration von Zeitkarten. Auch das Routing und die Hotline- Auskunft in der App verliefen teilweise suboptimal.</p> <p><b>Kollektivverträge, Kombiniertes Fahrzeug- und Lenke:innenreinsatz</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Bezüglich der Entlohnung von Bus- und Taxilenker:innen gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Kollektivverträgen „Beförderungsgewerbe und Taxi“ und „Autobusbetriebe“. Das erschwerte den kombinierten Lenkereinsatz.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Rechtliche Rahmenbedingungen (GelverkG) verhindern eine Effizienzsteigerung durch den Einsatz von Minibussen bzw. kombinierten Fahrzeugeinsatz.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Aufgrund der unterschiedlichen Gewerbeordnungen bei Linienverkehr und Bedarfsverkehr ergeben sich organisatorische,</p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfers	Projekt VOR Flex Mostviertel West
		<p>rechtliche und finanzielle Herausforderungen.</p> <p>Für Taxi- und Busfahrer:innen sind unterschiedliche Löhne entsprechend KV anzuwenden. Bei einem kombinierten Lenkereinsatz muss einer Person für Dienstzeiten, in denen ein Linienbus gelenkt wird, anders verrechnet werden als in Dienstzeiten mit Bedarfsverkehr. Dadurch ist der Einsatz von Buslenker:innen (mit Taxischein) im Bedarfsverkehr unattraktiv für das Personal und unternehmensseitig schwer abzurechnen. Weiters sind getrennte Aufenthaltsräume für Taxi- und Buspersonal notwendig, wodurch höhere Kosten ohne viel Mehrwert entstehen.</p>
<p><b>optimale Bedingungen</b></p>	<p><b>Politischer Wille für Neuregelung KfIG und GelVG</b></p> <p><i>Ausschreibender Betrieb:</i> Die Kriterien des GelverkG und des KfIG passen nicht auf das Modell des Bedarfsverkehrs, wie man ihn am sinnvollsten betreiben will (ohne fixe Routen und zwingender telefonischer Bestellung). Gewünscht wäre eine Gesetzesänderung, die eine gewerbliche und rechtliche Bewilligung ermöglicht.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen passen nicht zu der Intention, linienungebundene on-demand Verkehre zu bestellen. Es braucht eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen, um den Bedarfsverkehr entgeltlich anbieten und die Preise selbst gestalten zu dürfen. So könnten auch die Taxilenker:innen besser entlohnt werden, wodurch man sich eine vereinfachte Personalsuche erhofft.</p> <p><b>Weitere Aspekte</b></p> <p><i>Ausschreibender Betrieb:</i> Um ein angemessenes Businessmodell auszuarbeiten und so die Finanzierung zu klären</p>	<p><b>Politischer Wille für Neuregelung KfIG und GelVG</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb und Öffentliche Hand:</i> Um einen Umsetzungsrahmen für Bedarfsverkehr zu schaffen, braucht es politischen Willen und Maßnahmen, um die rechtlichen Barrieren (KfIG und GelVG) aufzulockern. Dahinter muss das Ziel stehen, Bedarfsverkehr anbieten und bestellen zu wollen.</p> <p><b>Ausschreibung</b></p> <p><i>Ausschreibender Verkehrsbetrieb:</i> Eine funktionale Ausschreibung mit mehr Spielräumen wäre wünschenswert.</p> <p><i>Öffentliche Hand:</i> Eine etwas freiere Ausschreibung, bei der die Verkehrsunternehmen stärkeres Mitspracherecht bezüglich der Gestaltung haben, wäre zu überlegen.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Wichtig ist eine Koordination der verschiedenen Akteur:innen und ihrer Interessen bereits vor der Ausschreibung. Auch der Passus bezüglich Kooperationen mit Subpartner:innen sollte geändert werden, um mehr Flexibilität zu ermöglichen.</p> <p><b>Weitere Aspekte</b></p>

Themenfeld	Projekt WienMobil Hüpfen	Projekt VOR Flex Mostviertel West
	<p>ren, braucht es bessere Daten. Diese können z.B. durch Forschungsprojekte wie den WienMobil Hüpfen generiert werden.</p> <p>- Da die Personalkosten den größten Kostenfaktor ausmachen, wäre (zukünftig) der Einsatz von autonomen Fahrzeugen ein wirtschaftlich vertretbarer Ansatz. Dafür wäre eine Ausarbeitung der Rahmenbedingungen für autonomes Fahren erwünscht.</p> <p>- Langfristig betrachtet muss der Modal Split Anteil vom erweiterten Umweltverbund größer werden. Wichtig sind dabei Push- und Pull-Maßnahmen im Wettbewerb zwischen MIV und Umweltverbund. Dazu gehören einerseits die Förderung von Bedarfsverkehr, aber auch z.B. eine strengere Parkraumregelung und andere Maßnahmen, die langfristig die externen Kosten des MIV internalisieren und so die individuelle Nutzung von Pkw teurer machen.</p> <p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Optimal wären planbare Lademöglichkeiten, beispielsweise durch die Möglichkeit, öffentliche Ladestationen für die Aufladung der Bedarfsverkehrsfahrzeuge zu reservieren. So können Auflade- und Lenker:innenpausen kombiniert werden.</p> <p>Parkgenehmigung im öffentlichen Raum während der Betriebszeiten würden die Organisation des Raumbedarfs außerhalb der Stoßzeiten und während der Stehzeiten erleichtern.</p> <p>Der Bedarfsverkehr darf den liniengebundenen ÖV nicht ersetzen, soll aber gut darin integriert werden und eine Zubringerfunktion leisten.</p>	<p><i>Durchführender Verkehrsbetrieb:</i> Um die Herausforderung mit unterschiedlichen Kollektivverträgen zu reduzieren, sollte bestmöglich bereits in der Ausschreibung hinterlegt werden, dass jedes Fahrpersonal nach KV für Buslenker:innen zu bezahlen sei. Dies bedeute zwar aus Unternehmenssicht höhere Lohnkosten, allerdings die Gewissheit, dass diese durch den Auftrag gedeckt werden. Damit könnten Synergien besser genutzt und Vorteile für das Personal geschaffen werden.</p> <p>Wichtig sei es auch, die Gemeinden besser zu beraten, welche Angebotsoptionen (zusätzlich zu den Ausgeschriebenen) möglich und sinnvoll sind.</p>

Herausforderungen die ähnliche Bedarfsverkehre im Allgemeinen betreffen (siehe Kompendium) sind vielfach auch bei der Integration in den ÖPNV relevant und verstärken sich dabei sogar. Im Rahmen eines Workshops wurden die Ergebnisse der Interviews gemeinsam mit Akteur:innen aus der Branche näher diskutiert und verschiedene zentrale Aspekte sowie erste Lösungsansätze beleuchtet.

Unter den Teilnehmer:innen herrschte Konsens, dass für das Angebot eines flächendeckenden ÖV-Netzes der kombinierte Einsatz von Bedarfsverkehren als „Zubringer“ zu klassischem Linienverkehr notwendig ist. Die Gestaltung von Ausschreibungen und Verträgen von solchen kombinierten Systemen wird als komplexer erachtet als bei reinem Linienverkehr. Diese Komplexität, fehlende Standards bei Ausschreibungen, Unklarheiten seitens potenzieller Anbieter:innen und unklare Zuständigkeiten für die Planung von Bedarfsverkehren schränken den Markt der Anbieter:innen ein. Hier könnte die Ausarbeitung von Leitlinien, ein stärkerer Erfahrungsaustausch und Standardisierung zwischen Verkehrsverbänden erleichternd wirken. Auch Angebotsanpassungen während der Vertragslaufzeit bei der integrierten Ausschreibung von Bedarfsverkehr und Linienverkehr werden als wesentlich erachtet, um die Angebotsqualität nach zeitlicher und räumlicher Nachfrage (Wechsel zwischen Linien- und Bedarfsverkehr) sowie an etwaige siedlungsstrukturelle Veränderungen anpassen zu können.

Eine weitere zentrale Herausforderung wird in der rechtlichen Definition von Bedarfsverkehren und der unklaren Gewerbeform gesehen. Viele Umsetzungsformen von Bedarfsverkehren sind aktuell weder im KfIG noch im GelVG erfasst. Sie sind zwar den gesetzlich definierten „Anrufsammeltaxis“ ähnlich, der Begriff wird aber als zu eng und einschränkend betrachtet. Hinsichtlich einer neuen rechtlichen Regelung von Bedarfsverkehren ist zu berücksichtigen, dass eine Regelung im KfIG zu überbordend sein könnte, das GelverKG aktuell jedoch unsystematisch ist. Eine neue Regelung könnte „öffentliche Bedarfsverkehre“ definieren, dabei aber jedenfalls die Frage der Konkurrenzierung in der Gesamtplanung und die Festlegung von Qualitätsstandards berücksichtigen.

Die Einführung einer E-Pkw-Pflicht gemäß dem Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz im On-Demand-Bereich stellt für die Workshopteilnehmer:innen eine weitere Herausforderung dar. Die Verpflichtung zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen führt zu höheren Kosten, längeren Lieferzeiten und unzureichender Ladeinfrastruktur. Als Lösungsoption sollten mögliche Übergangsregelungen diskutiert werden.

Im Folgenden werden für Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV besonders relevante Problemlagen und offene Fragen aus der Fallbeispielanalyse aufgezeigt:

**1. Komplexe Ausschreibungen und Vergabeverfahren**

Die erhöhte Komplexität der Ausschreibungsunterlagen von integriertem Bedarfs- und Linienverkehr erschwert den Marktzugang für KMUs und schränkt so den Markt der Anbieter:innen ein.

**2. Starrer gesetzlicher und kollektivvertraglicher Rahmen**

Aktuelle gesetzliche Rahmenbedingungen und Differenzen in den Kollektivverträgen erfordern unterschiedliche Lösungsansätze für Bedarfsverkehr und erschweren die Organisation des Betriebs.

**3. Komplexe Akteursstrukturen**

Die Vielfalt beteiligter Akteur:innen und ihrer Interessen führt zu aufwändigen Abstimmungsprozessen. Dabei sind Rollen und Zuständigkeiten zu klären.

**4. Komplexe Finanzierungsstrukturen**

Das Angebot von reinem Bedarfsverkehr ist für Verkehrsunternehmen finanziell nicht tragbar. Erst eine kombinierte Ausschreibung ist für sie Voraussetzung für ein wirtschaftliches Angebot der erbrachten Leistungen.

**5. Personalverfügbarkeit**

Im öffentlichen Verkehr herrscht ein Personalmangel, es ist schwierig, Lenker:innen für Linien- und Bedarfsverkehr zu finden.

**6. Technische und infrastrukturelle Herausforderungen**

Die Erwartungen an Softwarelösungen werden oft nicht zufriedenstellend erfüllt bzw. sind mit einem Prozess hoher Koordinationsaufwände verbunden. Bezüglich der räumlichen Anforderungen an die Infrastruktur ist die Errichtung von Haltestellen teuer, auch hier bedarf es einer guten Koordination der beteiligten Akteur:innen.

**7. Fundierte Planung von integrierten Bedarfsverkehrssystemen**

Fehlende Datengrundlagen erschweren die Planung und Bereitstellung von Bedarfsverkehr.

## 7.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf

### Bedarfsverkehr als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs

Es besteht weitestgehend Konsens darüber, dass Bedarfsverkehr als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs zu sehen ist.<sup>188</sup> Bedarfsverkehre werden zur Optimierung von klassischen Linienverkehren als Ergänzung in die Fläche (u.a. „Lückenfüller und Zubringer“, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung der Qualität des gesamten ÖV-Systems, ...) zu den klassischen Linienverkehren betrachtet und können gegebenenfalls auch Linien (in bestimmten räumlichen und zeitlichen Abschnitten) ersetzen. Bestmöglich können die Vorteile des Bedarfsverkehrs (kürzere Reisezeiten, kürzere Zugangswege zu Haltepunkten) in Kombination mit klassischem Linienverkehr ausgeschöpft werden, bei hohem Fahrgastaufkommen bleibt der klassische Linienverkehr die effizienteste Lösung.<sup>189</sup> Als Beispiele werden genannt, dass z.B. der Betrieb eines Bedarfsverkehrs wirtschaftlich effizienter ist als ein Linienverkehr oder wenn ein Linienverkehr aufgrund bestimmter Straßengegebenheiten nicht konzessioniert werden kann.

Sharing und Mitfahren werden diesbezüglich anders beurteilt. Sie können kein Ersatz für den öffentlichen Verkehr sein, weil sie etwa hinsichtlich Barrierefreiheit oder Verlässlichkeit nicht dieselben Qualitäten aufweisen wie der öffentliche Verkehr. Sie werden daher auch nicht als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs gesehen, sondern bloß als weitere alternative Mobilitätsformen, die den Öffentlichen Verkehr ergänzen können (und daher auch in der Gesamtplanung nicht „mitgeplant“, aber mitberücksichtigt werden sollten).

Als **problematisch** ist zu sehen, dass bislang aber **ausreichend Datengrundlagen (v.a. Daten zur Fahrgastnachfrage) und daher auch integrierte ÖPNV Planungen fehlen**, auf Grundlage derer beurteilt werden könnte, wo der Bedarfsverkehr den Linienverkehr gut ergänzen könnte und auf welchen Strecken Bedarfsverkehr wirtschaftlich effizienter als Linienverkehr betrieben werden könnte. Teilweise sind für eine derartige integrierte Gesamtplanung auch die **Planungstools und Planungsmethoden noch nicht ausreichend angewendet** worden.

---

<sup>188</sup> Dies ist Ergebnis der Reflexionsworkshops, und wird auch in der Literatur allgemein so vertreten, vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV 6; *Wolking*, Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven, in *Schwedes* (Hrsg), Öffentliche Mobilität (2021) 105 (129).

<sup>189</sup> Agora Verkehrswende, Mobilitätsoffensive für das Land (2023), 4 & 53

Vor allem mit multimodalen Verkehrsnachfragemodelle gelingt es, unterschiedliche Varianten der Bedienung auf die zukünftige Fahrgastnachfrage abzuschätzen.<sup>190</sup>

Es besteht insofern **Handlungsbedarf** dahingehend, einerseits die erforderlichen Daten für die Planungen zu generieren, andererseits die Planungsmethoden für eine solche integrierte Gesamtplanung weiterzuentwickeln. Die notwendige Datengrundlage für die öffentliche Hand könnte durch eine verpflichtende Bereitstellung von Daten für Verkehrsunternehmen gewährleistet werden. Dazu ist zu berücksichtigen welche Daten in welchen Qualitäten erforderlich sind – etwa relevante Kennzahlen wie gefahrene Leerkilometer, Betriebskosten je Fahrgast etc..<sup>191</sup> Eine solche verpflichtende Bereitstellung ist meist noch nicht ausreichend bei Bestellung und Auftragsvergabe berücksichtigt und sollte daher jedenfalls zum Inhalt der Bestellsverträge zwischen Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen gemacht werden. Über diese Vereinbarungen hinaus stellen Betreiber:innen meist keine Daten zur Verfügung. Weiters ist natürlich auch die Datenweitergabe innerhalb der Verwaltungsebenen der öffentlichen Hand zu berücksichtigen, um übergeordnete strategische Planung des ÖVs zu gewährleisten (etwa im Falle der Beauftragung eines Bedarfsverkehrs durch Gemeinden). Zur Weiterentwicklung der entsprechenden Planungstools sollte entsprechende Forschung gefördert werden. Auch die Anwendung der Planungstools insbesondere der Verkehrsnachfragemodellierung könnte stärker gefördert werden.

Die verbindliche Einführung des **Nahverkehrsplans** nach deutschem Vorbild wird im Projektkonsortium sowie auch in der Expert:innenrunde im Abschlussworkshop als ein möglicher Weg gesehen, mit welchem eine solche integrierte Gesamtplanung institutionalisiert werden könnte.

Das Instrument des Nahverkehrsplans ist in Deutschland im PBefG<sup>192</sup> sowie in den ÖPNV-Gesetzen der Länder rechtlich verankert. Der Nahverkehrsplan ist von den Aufgabenträgern (das heißt den gemäß Landesrecht zuständigen Behörden für die Bereitstellung von ÖPNV) zu erstellen, bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und legt Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umwelt-

---

<sup>190</sup> Sommer et al., Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen, BMVI (Hrsg), 2016, 66.

<sup>191</sup> Vgl. Mobyome (Hrsg.), Evaluierung: Wie entwickle ich ein Angebot weiter?, <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Evaluierung> (abgerufen am 20.12.2023).

<sup>192</sup> Personenbeförderungsgesetz, BGBl. 1990 I S. 1690, idF BGBl. 2023 I Nr. 56.

qualität sowie Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen fest.<sup>193</sup> Nahverkehrspläne sind zwar keine Rechtsnormen (Verordnungen bzw. Verwaltungsakte), begründen aber gemäß gesetzlicher Anordnung eine Selbstbindung der Aufgabenträger.<sup>194</sup>

Über ein solches Instrument könnten z.B. Räume in „Eignungsklassen für den Bedarfsverkehr“ eingeteilt werden. Dadurch werden Rahmenbedingungen für ein differenziertes, an den Bedarf angepasstes Angebot ermöglicht, Mindeststandards festgelegt und die Konkurrenzierung von Bedarfsverkehr zum Linienverkehr minimiert. Die Grenze zwischen der besten Eignungsklasse und dem Linienverkehr muss allerdings flexibel bleiben. Durch die Verknüpfung mit strategischer Raumentwicklung soll auch verhindert werden, dass der Bedarfsverkehr eine weitere Zersiedelung unterstützt.

### **Unklare rechtliche Grundlagen für die Integration von Bedarfsverkehr in die Planung des Öffentlichen Verkehrs**

Die rechtliche Analyse hat ergeben, dass das ÖPNRV-G grundsätzlich den Einbezug des Bedarfsverkehrs bei Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖV ermöglicht. Als problematisch wird allerdings gesehen, dass auf Grundlage des derzeitigen Rechtsrahmens noch vielfach Rechtsunsicherheiten bestehen. Zum einen ist nach dem bestehenden Regelungsregime nicht eindeutig, in welchem Umfang Bedarfsverkehre miteinbezogen werden können: der explizite Verweis bloß auf Rufbusse und Anrufsammeltaxis wird als zu eng gesehen, was darüber hinaus mitberücksichtigt werden könnte ist nur äußerst vage festgelegt.<sup>195</sup> Zudem ist auf dieser Grundlage nicht klar, wer in Österreich die Verantwortung für die Bestellung und Finanzierung der Bedarfsverkehre trägt, denn aus den relevanten Bestimmungen geht nicht klar hervor, ob es sich dabei um eine Aufgabenzuweisung an die Aufgabenträger nach ÖPNRV-G handelt, oder eine bloße Möglichkeit der Berücksichtigung normiert wird.<sup>196</sup> In der Praxis sind die relevanten Bestimmungen bislang nicht als klarer Handlungsauftrag interpre-

---

<sup>193</sup> § 8 PBefG.

<sup>194</sup> Heinze in Heinze/Fehling/Fiedler, Personenbeförderungsgesetz<sup>2</sup> (2014) § 8 Rz 43 ff.

<sup>195</sup> Siehe Kapitel 7.2.

<sup>196</sup> Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV 75 f.

tiert worden. In Österreich haben sich Bedarfsverkehre in den letzten Jahren primär aus privater freiwilliger Initiative entwickelt, welche von den Gemeinden subventioniert worden sind; eine Bestellung durch die Verkehrsverbände findet erst seit kurzem statt.

Die Gegen Ausnahme für „Anrufsammeltaxis“ nach dem ÖPNRV-G – das ÖPNRV-G bezieht sich grundsätzlich nur auf Verkehre nach dem KfVG, das heißt den „klassischen Linienverkehr“, nicht auf solche nach dem GelverKG, das heißt die „klassischen Taxis“, außer eben auf die Anrufsammeltaxis<sup>197</sup> – führt im Ergebnis dazu, dass Vorschriften für den marktwirtschaftlich organisierten Individualverkehr (= GelverKG) verschränkt werden mit dem ÖPNRV-G, das die staatliche Finanzierung öffentlicher Verkehre regelt. Das ist unsystematisch und hat im Ergebnis etwa zur Konsequenz, dass ein mittels einer integrierten Ausschreibung bestellter Betreiber sowohl von Linienverkehr als auch Bedarfsverkehr unterschiedlichen Regelungsregimen (KfVG und GelverKG) unterliegt, und daher auch verschiedene Anforderungen z.B. an die Ausstattung der Fahrzeuge, die einzuhaltenden Qualitätsstandards, Qualifikation und Ausbildung der Fahrer:innen, kollektivvertragliche Vorgaben usw. einzuhalten hat. Das führt wiederum dazu, dass ein Betreiber trotz integrierter Ausschreibung nicht wirklich ein integriertes Angebot bereitstellen kann und z.B. Fahrzeuge oder Fahrer:innen zwischen den beiden Leistungen wechselweise einsetzen, weil für diese eben unterschiedliche Anforderungen gelten. Damit ist es ihm auch nicht möglich, das Effizienzpotential einer integrierten Bedienung zu heben. Ganz allgemein ist in diesem Kontext die Frage zu stellen, ob die im GelverKG ursprünglich für Taxis definierten Qualitätsstandards auch für staatlich bestellte und finanzierte Bedarfsverkehre, die als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs gesehen werden, gelten sollen.

Es bedarf so gesehen einer gesetzlichen Klarstellung im ÖPNRV-G, dass Bedarfsverkehre (welche dann entsprechend zu definieren sind)<sup>198</sup> als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs gelten und daher gleichermaßen, wie die Verkehre nach KfVG dem ÖPNRV-G unterliegen sollen, und insbesondere die Aufgabenträger des ÖPNRV auch als Aufgabenträger für die Bedarfsverkehre gelten. Um Systemwidrigkeiten zu beheben, sind Bedarfsverkehre aus der Logik und damit dem Anwendungsbereich des GelverKG herauszulösen. Eine Integration in das KfVG, welches speziell auf Linienverkehre abstellt, wird aber ebenso nicht als passend und

---

<sup>197</sup> Die zweite, dem Wortlaut des § 5 Abs 2 ÖPNRV-G zu entnehmende Gegen Ausnahme für Rufbusse, ist sinnwidrig, da diese ohnehin dem KfVG unterliegen und daher auch ohne diese Erwähnung jedenfalls vom ÖPNRV-G erfasst sind.

<sup>198</sup> Siehe Kapitel 4.2.3.

zudem (aus unterschiedlichen Gründen) überbordend angesehen. Um einen guten und systematischen Rechtsrahmen für die Bedarfsverkehre zu schaffen, wird es daher grundlegenderer Adaptierungen des Regelungsregimes für die Personenbeförderung allgemein bedürfen. Die Erlassung eines neuen Personenbeförderungsgesetzes, welches GelverkG und KfIG integrieren und gleichermaßen für die NMDL gelten soll, freilich mit jeweils differenzierten Vorschriften, wird empfohlen.<sup>199</sup> Das ÖPNRV-G wäre an diese Neustrukturierung des Regelungsrahmens für die Personenbeförderung dann entsprechend anzupassen.

### **Bislang geringe Integration des Bedarfsverkehrs in die Planung des Öffentlichen Verkehrs**

Obwohl unter den Stakeholdern grundsätzlich Einigkeit darüber besteht, dass der Bedarfsverkehr als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs zu sehen ist, und das ÖPNRV-G grundsätzlich die Mitberücksichtigung bei Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖV ermöglicht, ist die Integration der Bedarfsverkehre in das System der ÖV-Planung in Österreich bislang nur sehr eingeschränkt erfolgt.

Bedarfsverkehre sind bislang primär außerhalb des ÖPNRV-Systems auf lokaler Ebene – sei es auf Basis privater gemeinnütziger Initiativen oder auf Initiative der Gemeinde entwickelt worden – zunächst auch ohne Abstimmung mit den Verkehrsverbänden. Wenngleich die Gemeinden bei den Finanzierungsentscheidungen wohl darauf geachtet haben, dass neue Angebote des Bedarfsverkehrs bestehende Linienverkehre ergänzen und nicht konkurrenzieren, war die Planung des Angebots für Bedarfsverkehre nicht eingebunden in eine größere Gesamtplanung des öffentlichen Verkehrs, welche z.B. Potentiale erheben könnte, wo Bedarfsverkehre klassische Linienverkehre auch sinnvoll ersetzen können.

Mittlerweile findet eine Integration des Bedarfsverkehrs in die ÖPNV-Planung verstärkt statt, wobei das Niveau und die Intensität der Einbindung je nach Bundesland bzw. Verkehrsverbund noch sehr unterschiedlich ausgestaltet ist. Grundsätzlich kann zwischen den folgenden **Formen von Integration** unterschieden werden:

- **Kooperative Planung:** Es findet bezüglich der Planung des Bedarfsverkehrs eine Abstimmung zwischen den Gemeinden und Verkehrsverbänden statt, die Bestellung und Finanzierung des Bedarfsverkehrs erfolgt durch die Gemeinden, während die Bestellung des Linienverkehrs durch die Verkehrsverbände erfolgt.

---

<sup>199</sup> Vgl. dazu schon *Damjanovic/Peck*, Der rechtliche Rahmen für alternative Mobilitätsdienstleistungen - offene Fragen und Handlungsbedarf, ZfV 2023, 285 (291).

- **Integrierte Aufgabenträgerschaft:** Die Bestellung des Bedarfsverkehrs erfolgt durch die Verkehrsverbände, die Bestellung von Linienverkehr und Bedarfsverkehr wird aber in getrennten Vergabeverfahren bzw. Ausschreibungen vorgenommen.
- **Integrierte Ausschreibung:** Bedarfsverkehr und Linienverkehr werden durch eine Ausschreibung durch den Verkehrsverbund gebündelt bestellt. Dabei kann die Plattform durch eine:n externe:n Betreiber:in (z.B. beim Verkehrsverbund) bereitgestellt werden oder auch der Betrieb der Plattform ist Teil der Ausschreibung und liegt demnach in der Verantwortung des ausführenden Verkehrsbetriebs.<sup>200</sup>

Es ist davon auszugehen, dass mit dem Instrument einer **integrierten (gebündelten) Ausschreibung** grundsätzlich die größtmögliche Flexibilität beim Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsangebote (Linienverkehr, Bedarfsverkehr) und damit auch die größtmögliche Effizienz bei der Angebotsbereitstellung erreicht werden kann, wodurch wiederum die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung gewährleistet werden kann. Allerdings ist zu bedenken, dass derzeit eine weitaus geringere Anzahl an Bietern besteht, die beides (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) anbieten können, im Unterschied zu einer gesonderten Ausschreibung von Bedarfsverkehr bzw. Linienverkehr. Eine geringe Anzahl an Angeboten führt aber zu einer schlechten Verhandlungsposition der öffentlichen Hand, was sich wiederum negativ auf die wirtschaftliche Effizienz der Leistungsbereitstellung auswirken kann. Es mag daran liegen, insbesondere aber auch an den unklar geregelten Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für Bedarfsverkehre<sup>201</sup>, dass die integrierte Ausschreibung in Österreich bislang sehr zaghaft angewendet wird. Die auch im Rahmen der Fallbeispielsanalyse (siehe 7.3.) behandelte Ausschreibung VOR Flex Mostviertel West ist eines der wenigen Beispiele in Österreich.

Die fehlende Kompetenz bei den Bietern für beide Leistungsbestandteile kann durch Bietergemeinschaften kompensiert werden. Hinsichtlich der **Frage der Zuständigkeiten** ist eine politische Entscheidung zu treffen, bei wem die Kompetenz für die Planung und Bestellung von Bedarfsverkehren liegen soll, ob bei den Gemeinden oder den Verkehrsverbänden. Will man die derzeitige Situation beibehalten, dass sowohl Verkehrsverbände als auch Gemeinden tätig werden können, weil man sich davon eine größtmögliche Vielfalt bei der Angebotsbereitstellung erwartet, ist sicherzustellen, dass sich Verkehrsverbände mit den betroffenen Gemeinden gut abstimmen, auch im Fall einer geplanten integrierten Ausschreibung, um Parallelstrukturen und parallele Finanzierungen zu vermeiden. Auch bei einer klaren Übertragung

---

<sup>200</sup> *Agora Verkehrswende*, Mobilitätsoffensive für das Land (2023), 17.

<sup>201</sup> Siehe dazu oben 7.2.1.

der Zuständigkeit an die Verkehrsverbünde – für welche vieles spricht – bedarf es der Abstimmung mit den Gemeinden und guter Übergangslösungen, um die auf lokaler Ebene bereits etablierten Bedarfsverkehre in zukünftige, integrierte und gebündelte Ausschreibungen überführen zu können.

### **Komplexität und Schwierigkeiten bei der Gestaltung einer integrierten Ausschreibung**

Die Gestaltung von Ausschreibungen und Verträgen für integrierte und gebündelte Lösungen ist komplexer, als eine getrennte Ausschreibung von Linienverkehren oder Bedarfsverkehren, jedenfalls wenn man damit tatsächlich ein möglichst (räumlich und zeitlich) flexibles Angebot, das die Bedürfnisse der Fahrgäste bestmöglich erfüllen soll, ermöglichen will.

Am Beispiel der Ausschreibung VOR Flex Mostviertel West zeigt sich, dass Verkehrsverbünde trotz dieser Komplexität noch traditionell ausschreiben, das heißt den Leistungsgegenstand überwiegend konstruktiv beschreiben, also klar vorgeben, welche Linien durch den Linienverkehr und welches Gebiet daneben (an welchen Haltestellen) durch den Bedarfsverkehr bedient werden soll. Das liegt u.a. daran, dass die Verkehrsverbünde die Verantwortung für die Gesamtplanung nicht aus den Händen geben wollen. In der Diskussion hat sich auch gezeigt, dass eine funktionale Ausschreibung in der Regel mit dem Nettobestellerprinzip verknüpft wird (bei nettobestellten Leistungen erhält das Verkehrsunternehmen alle Tariferlöse zuzüglich der Zuschüsse des Bestellers und trägt damit das Einnahmenrisiko<sup>202</sup>), die Verkehrsverbünde allerdings am Bruttobestellerprinzip (hierbei erhält das Verkehrsunternehmen ein fixes Entgelt für im Dienstleistungsvertrag im Detail festgelegte Leistungen, der Besteller erhält die Tariferlöse und trägt das Einnahmenrisiko<sup>203</sup>) festhalten wollen.

Eine (überwiegend) **funktionale Ausschreibung** ist aber nicht notwendig an das Nettobestellerprinzip geknüpft, auf Grundlage einer funktionalen Ausschreibung können die Verkehre auch brutto bestellt werden. Noch führt sie dazu, dass die Verkehrsverbünde die Gesamtplanung aus den Händen geben müssen. Bei einer funktionalen Ausschreibung wird der zu beschaffende Leistungsgegenstand offener umschrieben, was freilich nicht daran hindert, auch gewisse Mindeststandards für die Leistungsbereitstellung vorab festzulegen.<sup>204</sup> Das gibt den

---

<sup>202</sup> Ostermann/Rollinger (Hrsg), Handbuch ÖPNV (2016) 112.

<sup>203</sup> Ostermann/Rollinger (Hrsg), Handbuch ÖPNV (2016) 112.

<sup>204</sup> Die Unterscheidung zwischen konstruktiver und funktionaler Ausschreibung ist eine idealtypische; die ganz überwiegende Zahl an Ausschreibungen weist beide Merkmale auf, also bestimmte vom Auftraggeber fix vorgegebene Mindestanforderungen (= konstruktive Leistungsbeschreibung) und funktionale Elemente (die

Bieter die Möglichkeit hinsichtlich der Bündelung und Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren selbst Planungen vorzunehmen und entsprechende Angebote zu legen, über welche mit dem Auftraggeber (= Verkehrsverbände) verhandelt werden kann und welche der Auftraggeber im Rahmen des Verhandlungsverfahrens mittels des „Last and best Offer“ nochmals präziser gestalten und steuern kann. So gesehen wird das Vergabeverfahren dazu genutzt, mit den Bieter die Planung gemeinsam zu erarbeiten – die Linien- und Fahrpläne und die Bündelung kann dann aber letztlich vertraglich klar festgelegt und so brutto bestellt werden.

Es ist überlegenswert, ob für eine solche gemeinsame Erarbeitung von Planungen für kombinierte Verkehre, auch die **Innovationspartnerschaft**<sup>205</sup> in Frage käme. Im Rahmen des Abschlussworkshops ist von den Expert:innen bezweifelt worden, dass eine solche integrierte Gesamtplanung als Innovation im Sinne der Vergaberechts gesehen werden kann und diese Überlegung daher verworfen worden. In der Tat umfasst der Begriff der Innovation im Kontext der Innovationspartnerschaft aber nicht nur technische, sondern auch soziale und organisatorische Innovationen.<sup>206</sup> Es kann daher nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass die Erarbeitung von besonders innovativen Planungen für kombinierte (zeitlich und räumlich flexible) Verkehre Gegenstand einer Innovationspartnerschaft sein kann. Diese hätte jedenfalls zum Vorteil, dass das Verfahren besonders flexibel durchgeführt werden kann, die Bieter:innen im Grunde nur Konzepte anbieten müssen und die Planung gemeinsam mit dem Auftraggeber (= Verkehrsverbund) im Rahmen der Vertragsausführung entwickelt werden könnte.

Eine funktionale Ausschreibung (sowohl im Rahmen eines klassischen Verhandlungsverfahrens als auch einer Innovationspartnerschaft) würde den Verkehrsverbänden jedenfalls ermöglichen, entsprechende Kompetenzen und Input der Verkehrsunternehmen bei der integrierten Gesamtplanung miteinzubeziehen. Bei den Expert:inneninterviews und in Rahmen der Workshops ist allerdings vielfach vorgebracht worden, dass sich die Bieter bereits bei den

---

bloß als Ziel vorgegeben werden, und durch die Bieter im Detail zu gestalten sind). Man spricht von einer konstruktiven Ausschreibung, wenn der zu beschaffenden Leistungsgegenstand überwiegend konstruktiv beschrieben wird, vgl. *Heid/Kurz*, Konstruktive – funktionale Ausschreibung in *Heid Schiefer Rechtsanwälte/Preslmayr Rechtsanwälte* (Hrsg), Handbuch Vergaberecht<sup>4</sup> (2015) Rz 1176.

<sup>205</sup> Zur Innovationspartnerschaft vgl. §§ 118 ff BVergG; *Holoubek/Fuchs/Holzinger*, Vergaberecht<sup>5</sup> (2018) 130; *Heid/Hofbauer* in *Heid/Deutschmann/Hofbauer/Reisner* (Hrsg), BVergG 2018 (2019) Vor §§ 118–121.

<sup>206</sup> Vgl. die Definition des Begriffs „Innovation“ gem. § 2 Z 20 BVergG; *Holoubek/Fuchs/Holzinger*, Vergaberecht<sup>5</sup> (2018) 130.

konstruktiven Ausschreibungen schwertun, ihnen das Wissen und Know-how für eine Angebotslegung fehlen würde, weshalb beim Beispiel der integrierten Ausschreibung VOR Flex Mostviertel West auch nur eine geringe Zahl an Bietern Angebote gelegt hat. Bei einer funktionalen Ausschreibung wäre zu befürchten, dass diese Zahl noch geringer wäre, da bei dieser die Angebotserstellung weitaus mehr Wissen und Know-how erfordert. Es wird empfohlen, diese Annahme empirisch zu überprüfen und zu untersuchen, ob nicht eine funktionale Ausschreibung für die Verkehrsunternehmen doch attraktiver ist und diese – auch mittels Subunternehmen und Bietergemeinschaften – dann allenfalls eher Angebote legen.

Eine offene funktionale Ausschreibung ermöglicht jedenfalls auch eine flexiblere Vertragsgestaltung, welche auch eine Anpassung der Angebote (im Rahmen der Vertragsausführung) nach zeitlicher und räumlicher Nachfrage (z.B. Wechsel zwischen Linien- und Bedarfsverkehr) sowie an etwaige siedlungsstrukturelle Veränderungen vorsehen könnte. Wenn solche Anpassungsmöglichkeiten in Form von Vertragsänderungsklauseln bereits im ursprünglichen Vertrag vorgesehen, das heißt vorab kommuniziert und damit allen Bietern gleichermaßen ermöglicht werden, führen sie zu keinen Diskriminierungen und sind daher wettbewerbs- und vergaberechtlich grundsätzlich auch möglich.<sup>207</sup> Das ist auf Grundlage einer konstruktiven Ausschreibung, welche dazu bereits vorab Festlegungen trifft, freilich viel schwieriger umzusetzen.

### **Komplexität und Schwierigkeiten einer integrierten Tarifgestaltung**

Die Annäherung der Tarife für die Bedarfsverkehre an jene der Kraftfahrlinienverkehre wird aus Sicht der Nutzer:innenfreundlichkeit als notwendig erachtet, wenn Bedarfsverkehre als Teil des Öffentlichen Verkehrs gedacht werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Bedarfsverkehre und Linienverkehre kombiniert genutzt werden.<sup>208</sup> Gleichzeitig ist zu sehen, dass Bedarfsverkehrssysteme für die Nutzer:innen bequemer sind als klassischer ÖPNV. Um einen Fehlanreiz zu verhindern, muss Bedarfsverkehr in Räumen, in denen es auch klassischen öffentlichen Verkehr (das heißt Linienverkehr) gibt, besonders bepreist werden.<sup>209</sup> Eine Integration in den Verbundtarif soll also berücksichtigt werden, bei der Verfügbarkeit eines Alternativangebotes muss es aber einen Aufschlag geben, um Konkurrenz zum Linien-

---

<sup>207</sup> *Holoubek/Fuchs/Holzinger, Vergaberecht*<sup>5</sup> (2018) 170.

<sup>208</sup> *Agora Verkehrswende, Mobilitätsoffensive für das Land* (2023) 44.

<sup>209</sup> Vgl. hierzu *Agora Verkehrswende, Mobilitätsoffensive für das Land* (2023),44.

verkehr bzw. zu anderen etablierten Angeboten zu vermeiden. Ein derart differenziertes Tarifsystem zu entwickeln ist freilich komplex und erfordert eine entsprechende Daten- und Planungsgrundlage.

### **Digitale Integration als Voraussetzung für ein gut nachgefragtes integriertes Angebot**

Um die Nutzer:innenfreundlichkeit eines integrierten Angebots sicherzustellen, die möglichen Kombinationen von Linien- und Bedarfsverkehr auch für die Fahrgäste gut sichtbar und nutzbar zu machen, ist eine Integration der Bedarfsverkehre in digitale Plattformen unerlässlich. Qualitäten und Funktionalitäten bestehender Apps werden als nicht ausreichend erachtet; diese sind technisch weiterzuentwickeln. Einheitliche Standards wären aus Sicht der Verkehrsverbände wünschenswert, könnten aber auch zu Innovationsbarrieren in diesem Bereich werden. Im Rahmen der Bestellerverträge sollten die Verkehrsunternehmen jedenfalls verpflichtet werden, die für das Funktionieren solcher Plattformen notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen (und zwar über dem bestehenden gesetzlichen Rahmen hinausgehend). Solange es keine Reglementierung dahingehend gibt, in welchen Regionen, welche Plattformanbieter:innen agieren, sondern am Markt grundsätzlich mehrere nebeneinander und in Konkurrenz zueinander bestehen können, müsste ein solcher Kontrahierungszwang mit Bezug auf alle bestehenden Plattformanbieter festgelegt werden, ansonsten drohen Wettbewerbsverzerrungen.

### **Sonstige Aspekte**

Die weiteren im Rahmen der Interviews und Workshops genannten Problemfelder – etwa der Personalmangel und Personalkosten oder der notwendige Ausbau von Ladeinfrastruktur für im Rahmen von Bedarfsverkehren eingesetzte E-Fahrzeuge – sind keine spezifisch für die Integration von Bedarfsverkehren in das ÖPNV-System relevanten Probleme. Vielmehr betreffen sie den Ausbau von Bedarfsverkehr allgemein und sind daher im Kompendium an entsprechender Stelle mitbehandelt. Dabei ist auch auf Potentiale autonomer Fahrzeuge in Hinblick auf Personalmangel und -kosten sowie hinzuweisen. In Literatur und Praxis wird das Ersetzen von Fahrpersonal beim automatisierten Fahren als Entwicklungsperspektive für einen zukünftig wesentlich wirtschaftlicheren und organisatorisch optimierten Betrieb von Bedarfsverkehren gesehen.<sup>210</sup>

---

<sup>210</sup> *Agora Verkehrswende*, Mobilitätsoffensive für das Land (2023) 46; Fallbeispiele insb. WienMobil Hüpfer, siehe Kapitel 7.3



# 8 Integration von Mitfahren in Betriebe

## 8.1 Einleitung

Über die Hälfte der an Werktagen in Österreich zurückgelegten Pkw-Kilometer sind Arbeits- und Dienstwege.<sup>211</sup> Gleichzeitig ist der durchschnittliche Besetzungsgrad bei Arbeits- und Dienstwegen geringer als bei anderen Wegezwecken.<sup>212</sup> Für eine Nachhaltigkeitswende im Mobilitätssektor spielen diese Wege daher eine entscheidende Rolle. **Betriebliches Mobilitätsmanagement** verfolgt in Bezug auf den Pendel- und Berufsverkehr, Dienstreisen und -wegen das Ziel, den MIV-Anteil zu reduzieren und den Anteil des ÖPNV, alternativer Mobilitätsdienste bzw. aktiver Mobilität zu erhöhen.<sup>213</sup> Während bislang der private Pkw oder der Dienstwagen im Zentrum betrieblicher Mobilität standen, werden nunmehr klimaverträglichere Mobilitätsmöglichkeiten für Dienstnehmer:innen gesucht und gefördert, welche zu einer Verlagerung und Reduktion des Verkehrs und Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen. Eine der möglichen Maßnahmen, nachhaltige Mobilität der Arbeitnehmer:innen auf Arbeits- und Dienstwegen zu fördern, ist die Organisation von Mitfahren bzw. Fahrgemeinschaften (siehe hierzu die allgemeine Definition unter Kapitel 4.2.4), um den Pkw-Besetzungsgrad bei Arbeits- und Dienstwegen zu erhöhen.

Das Mitfahr-Angebot kann dabei unterschiedlich ausgestaltet sein: (1) informelles Mitfahren z.B. mit Anreizen seitens des Betriebs, (2) Organisation des Mitfahrens durch den Betrieb selbst oder (3) Bereitstellung und Mitfinanzierung des Mitfahrens durch den Betrieb durch Auftrag an eine:n externe:n Betreiber:in. Letzteres Modell erfolgt meist mittels digitaler Plattform. Im Folgenden wird insbesondere auf das Modell (3) mit externem Betreiber:in eingegangen. Als Vorteile des Mitfahrens im betrieblichen Kontext werden für die Betriebe etwa

---

<sup>211</sup> VCÖ (Hrsg), Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt's (2023) 1.

<sup>212</sup> Umweltbundesamt (Hrsg), Fahrgemeinschaften, <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#hintergrund> (aufgerufen am 19.12.2023).

<sup>213</sup> Saake/Lahner/Matthies, Betriebliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen – ein Anstoß für Veränderungen in Mobilitätsverhalten und -einstellungen Mitarbeitender? Standort 2021, 83.

Kosten- und Flächensparnisse für Mitarbeiter:innen-Stellplätze, für die Fahrenden reduzierte Fahrtkosten bei zum Eigenzweck durchgeführten Fahrten sowie für die Mitfahrenden kostengünstige Optionen für die Alltagsmobilität genannt.<sup>214</sup> Zusätzlich wird der Austausch zwischen fahrender und mitfahrender Person als bereichernder sozialer Aspekt diskutiert.

Als Ergänzung oder zusätzlich zu anderen Mobilitätsangeboten im Betrieb hat Mitfahren Potential, die Nutzung von individuellen Pkw zu reduzieren und Fahrten zu „bündeln“. Der Arbeitgeber richtet dabei v.a. die Plattform der Mitfahrbörse ein, welche es den Arbeitnehmern ermöglicht, systematisch Fahrgemeinschaften bilden zu können. Möglich ist auch eine **überbetriebliche Organisation**, d.h. eine Mitfahrbörse durch mehrere benachbarten Betriebe.<sup>215</sup> Für Arbeitgeber:innen bestehen verschiedene Möglichkeiten, Mitfahren zu organisieren: entweder durch Einrichtung einer eigenen Plattform/Vermittlung, oder aber es wird eine Kooperation/Vertrag mit einem Plattformbetreiber eingegangen, welcher eine fertige digitale Mitfahrplattform anbietet. Die Kosten dafür übernimmt der Arbeitgeber, dieser wiederum kann unter Umständen Förderungen der öffentlichen Hand im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Anspruch nehmen. Die Fahrzeuge werden in der Regel durch die Arbeitnehmer bzw. Teilnehmer an den Mitfahrbörsen selbst bereitgestellt (privater Pkw oder Dienstwagen), oder aber es werden eigens Fahrzeuge durch den Arbeitgeber selbst bereitgestellt (wie z.B. ein Kleinbus für mehrere Personen, die einen gemeinsamen Arbeitsweg haben, wobei jemand aus der Fahrgemeinschaft selbst lenkt – diesfalls handelt es sich sozusagen um einen selbstorganisierten gemeinnützigen Werkverkehr). Um als Arbeitgeber Anreize zur verstärkten Nutzung von Fahrgemeinschaften zu schaffen, können beispielsweise gewisse Vorteile für Fahrgemeinschaften durch Arbeitgeber:innen eingeräumt werden, z.B. bevorzugte Parkplätze am Betriebsgelände dürfen genutzt werden.

## 8.2 Rechtliche Grundlagen

### 8.2.1 Einleitung

Eine Verknüpfung der Bereiche Betriebe und Mobilität besteht in rechtlicher Hinsicht bislang lediglich in Bezug auf bestimmte Fragestellungen:

---

<sup>214</sup> Umweltbundesamt (Hrsg), Sprit sparen und mobil sein (2009), 9.

<sup>215</sup> Stadt Graz, Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben (2016), 45.

Im Zusammenhang mit betrieblicher Mobilität (Arbeits- und Dienstwege) sind zunächst **arbeitsrechtliche Fragestellungen** zu betrachten. Mobilitätsmanagement findet aber hier kaum Niederschlag, i.d.R. wird es sich bei vom Arbeitgeber umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen (im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement) um betriebliche Sozialleistungen oder aber Entgeltbestandteile handeln. Dies bedeutet einerseits zwar, dass kaum arbeitsrechtliche Hürden für die Umsetzung betrieblicher Mobilitätsangebote bestehen, andererseits aber auch keine explizite Verpflichtung der Betriebe, diesbezüglich Maßnahmen zu setzen bzw. Ansprüche seitens der Arbeitnehmer:innen.

Da mit Mobilitätsangeboten im betrieblichen Kontext, wie z.B. auch Mitfahrgelegenheiten, freilich auch ein gewisses Risiko einhergeht bzw. Gefahren eröffnet werden, sind in der Praxis auch **haftungs- und (sozial-)versicherungsrechtliche Aspekte** von Bedeutung.

Einen zentralen Aspekt für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen in Betrieben stellen in der Praxis die diesbezüglichen **steuerrechtlichen Rahmenbedingungen** dar. Während Steuerbegünstigungen etwa für den Dienstwagen nach wie vor bestehen, gelten kaum noch besondere Regelungen für alternative Mobilitätsdienste im betrieblichen Kontext. Ein Anfang wurde hier durch Sonderregelungen für das sog. „Jobticket“ gemacht, dessen Kosten vom Arbeitgeber nun übernommen werden können, ohne dass dadurch eine (zusätzliche) steuerliche Belastung entsteht.

Im Folgenden werden die jeweils einschlägigen rechtlichen Grundlagen sowie zentrale Aspekte im Überblick dargestellt.

## 8.2.2 Arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen

Der Arbeitsweg ist grundsätzlich Sache der Arbeitnehmer:innen selbst und zählt u.a. auch nicht zur Arbeitszeit.<sup>216</sup> Wie Arbeitnehmer:innen die Strecke zurücklegen, ist Privatangelegenheit - dem Arbeitgeber kommen i.d.R. diesbezüglich keinerlei besondere Pflichten zu (etwa für ein Mobilitätsangebot für den Arbeitsweg zu sorgen etc.). Von Relevanz ist der Arbeitsweg allerdings aus sozialversicherungsrechtlicher Sicht, denn Unfälle des Arbeitnehmers am Arbeitsweg gelten grundsätzlich als Arbeitsunfälle (siehe dazu unten)<sup>217</sup>.

---

<sup>216</sup> Marhold/Friedrich, Österreichisches Arbeitsrecht<sup>3</sup> (2016) 92.

<sup>217</sup> Vgl. § 175 Abs 2 Z 1 ASVG.

Allerdings kann die Frage des Arbeitswegs in unterschiedlicher Weise rechtlich geregelt werden und somit ggf. Verpflichtungen des Arbeitgebers geschaffen werden, für ein Mobilitätsangebot zur Zurücklegung des Arbeitswegs zu sorgen.

Einerseits sind Regelungen im Bereich des **Individualarbeitsrechts** möglich: Im individuellen **Arbeitsvertrag** oder in einem Ergänzungsvertrag können im Wege von Einzelvereinbarungen diesbezüglich Festlegungen getroffen werden. Vertraglich kann etwa die Nutzung eines Dienstwagens – auch für private Zwecke – vereinbart werden sowie nähere Bestimmungen dazu festgelegt werden. Genauso ist an sich möglich, die Bereitstellung anderer Mobilitätsangebote durch den Arbeitgeber zu vereinbaren.

Andererseits können entsprechende Fragen auch im **Kollektivarbeitsrecht** geregelt sein. Ob eine Verpflichtung des Arbeitgebers besteht, den Arbeitnehmern bestimmte Leistungen (z.B. als Entgeltbestandteile) zur Verfügung zu stellen, könnte sich auf Ebene der überbetrieblichen Rechtsgestaltung aus dem **Kollektivvertrag** ergeben.<sup>218</sup> Kollektivvertragliche Vereinbarungen in Bezug auf die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten für die Arbeitnehmer:innen sind bislang jedoch nicht bekannt. Außerdem besteht die Möglichkeit des Abschlusses von **Betriebsvereinbarungen** als Mittel zur Gestaltung von Rechten und Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis. Geregelt werden können gem § 29 ArbVG (nur) solche Angelegenheiten, die Betriebsvereinbarungen durch Gesetz oder Kollektivvertrag zur Regelung zugewiesen werden.<sup>219</sup> Die Errichtung, Ausgestaltung und Auflösung betriebs- und unternehmenseigener Wohlfahrtseinrichtungen kann gem § 95 Abs 2 ArbVG durch Betriebsvereinbarungen geregelt werden. Nach der Rsp zählen zu solchen Einrichtungen (bzw. dauernd eingerichteten Dienstleistungen) z.B. auch Betriebsparkplätze<sup>220</sup>, aber auch die Einrichtung anderer Mobilitätsangebote, wie z.B. die Einrichtung von Werksbussen<sup>221</sup> oder alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Mitfahrbörse) für die Arbeitnehmer:innen könnte durch Betriebsvereinbarung geregelt werden.

---

<sup>218</sup> § 2 Abs 2 ArbVG ermächtigt zur Regelung von „gegenseitigen aus dem Arbeitsverhältnis entspringenden Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer“; zur Frage der Abgrenzung möglicher Regelungsinhalte vgl. im Detail *Marhold/Friedrich*, Arbeitsrecht 475; inwiefern auch Regelungen über Maßnahmen der Fürsorge für die Belegschaft (z.B. Einrichtung einer Betriebskantine) getroffen werden können, ist jedoch umstritten, vgl. *Strasser* in *Strasser/Jabornegg/Resch*, ArbVG § 2 (Stand 1.10.2002, rdb.at) Rz 29.

<sup>219</sup> § 97 Abs 1 Z 19 ArbVG.

<sup>220</sup> *Jabornegg* in *Strasser/Jabornegg/Resch*, ArbVG § 95 (Stand 1.12.2007, rdb.at) Rz 39.

<sup>221</sup> *ÖGB* (Hrsg), Aktiv im Betriebsrat. Rechte und Pflichten (2011) 13.

Besteht keine einzelvertragliche Verpflichtung (und auch keine Verpflichtung aus Kollektivvertrag oder Betriebsvereinbarung) über die Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen für die Arbeitnehmer, so sind vom Arbeitgeber bereitgestellte Mobilitätsangebote als **freiwillige (Sozial-)Leistungen** zu betrachten.<sup>222</sup> Übliche Sozialleistungen des Arbeitgebers sind z.B. Betriebsausflüge oder Essensgutscheine, in größeren Firmen existieren oftmals Betriebskindergärten oder -kantinen, Werksbusse, -läden, Sport- und Fitnessanlagen oder Ferienwohnungen. In Bezug auf Mobilitätsangebote können aber nicht nur Werksbusse, sondern auch andere Mobilitätsdienstleistungen solche freiwilligen Leistungen des Arbeitgebers darstellen.

Im Zusammenhang mit solchen freiwilligen Leistungen des Arbeitgebers stellt sich die Frage, ob Arbeitnehmer:innen durch die wiederholte bzw. fortdauernde Gewährung solcher Dienstleistungen einen einklagbaren Anspruch darauf erwerben und somit eine Verpflichtung für den Arbeitgeber besteht, diese (weiterhin) anzubieten. Diskutiert wird dies unter der Problematik der **betrieblichen Übung**: nach der stRsp können derart (zunächst freiwillig) ausgegebene Leistungen mittels betrieblicher Übung in den Einzelvertrag eingehen und sind damit nicht mehr einseitig abänderbar.<sup>223</sup> Der Arbeitsvertrag wird somit um diese Leistungen ergänzt.<sup>224</sup> Beachtlich ist zudem der arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgrundsatz.

Unabhängig von der Frage, ob eine Verpflichtung aus dem Arbeitsvertrag oder eine Betriebsvereinbarung besteht oder es sich um eine freiwillige Leistung des Arbeitgebers handelt ist insbesondere auch der Aspekt relevant, dass es sich beim überlassenen Dienstwagen, aber ggf. auch bei anderen Mobilitätsdiensten, i.d.R. um einen **Entgeltbestandteil** handelt. Es handelt sich um Naturallohn bzw. Sachlohn (dies können nicht nur Waren und Dinge sein, sondern auch Dienstleistungen), den der Arbeitgeber aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung dem Arbeitnehmer schuldet.<sup>225</sup> Die Frage, ob es sich um einen Entgeltbestandteil handelt, ist in Folge wiederum steuerrechtlich relevant (siehe unten 8.2.4).

---

<sup>222</sup> *Marhold/Friedrich*, Arbeitsrecht 180.

<sup>223</sup> *Haider*, Betriebliche Wohlfahrtseinrichtungen, JAP 2013/2014, 154.

<sup>224</sup> Siehe dazu näher *Marhold/Friedrich*, Arbeitsrecht 180.

<sup>225</sup> *Marhold/Friedrich*, Arbeitsrecht 142.

## Sozialversicherungsrecht

Im Zusammenhang mit Mitfahren im betrieblichen Kontext praktisch besonders relevant ist die Frage, ob Unfälle auf dem Weg zur Arbeit im Rahmen der Fahrgemeinschaft als Arbeitsunfälle gelten und damit von der Unfallversicherung umfasst sind. Gem § 175 Abs 2 Z 9 ASVG sind Unfälle am Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, der im Rahmen einer Fahrgemeinschaft zurückgelegt wird, Arbeitsunfällen gleichgestellt. Der Versicherungsschutz besteht nicht nur für organisierte, sondern auch für ad-hoc-Fahrgemeinschaften.<sup>226</sup> Umwege, die sich aus der Teilnahme an der Fahrgemeinschaft ergeben, unterliegen dem Versicherungsschutz. Nicht als Arbeitsunfälle gelten jedoch solche Unfälle, wenn der:die Versicherte:r den:die Teilnehmer:in der Fahrgemeinschaft vor Fahrtbeginn über einen Umweg im privaten Interesse informiert hat und die Nutzung anderer Verkehrsmittel zumutbar gewesen wäre.<sup>227</sup>

### 8.2.3 Vertragsrecht, Haftung und Versicherung

#### Vertragsrecht allgemein

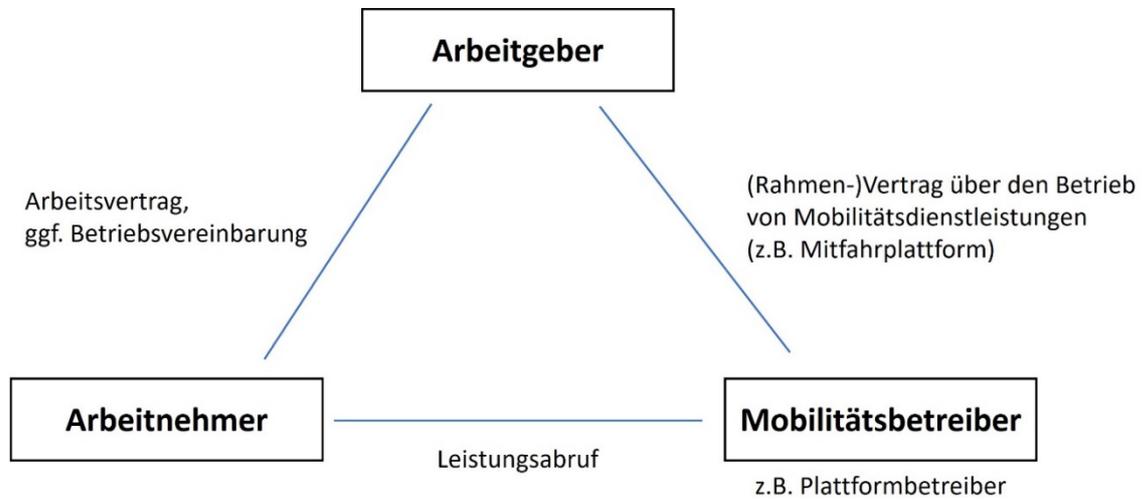
Beauftragt ein:e Arbeitgeber:in eine:n externen Mobilitätsdienstleister:in mit der Erbringung von Mobilitätsangeboten für die Arbeitnehmer:innen, besteht typischerweise folgende vertragliche Konstellation (siehe Abbildung 15):

---

<sup>226</sup> *Petric*, Fahrgemeinschaft in Graf-Schimek, Fachlexikon Sozialversicherung (2013).

<sup>227</sup> *Petric* in Graf-Schimek; OGH 24.02.2009, 10 Ob S15/09t; *Müller*, Verlust des Versicherungsschutzes bei einer Fahrgemeinschaft, DRdA 2010, 291.

Abbildung 15 Übersicht typischer Vertragskonstellationen bei Integration von NMDL in Betriebe (eigene Darstellung)



In diesem dreipersonellen Verhältnis stellt sich u.a. die Frage, ob es sich beim zwischen Arbeitgeber:in und Mobilitätsdienstleister:in abgeschlossenen (Rahmen-)Vertrag über die Erbringung von NMDL (z.B. Betrieb einer Mitfahrplattform) um einen (echten) Vertrag zugunsten Dritter<sup>228</sup> (nämlich der Arbeitnehmer:innen) handelt, und diese lediglich Leistungen aus diesem Vertrag (z.B. durch Nutzung der Mitfahrplattform) abrufen (und nicht selbst Einzelverträge mit dem:der Mobilitätsbetreiber:in abschließen. Von dieser Einordnung als Vertrag zugunsten Dritter hängen u.a. die Möglichkeiten der Geltendmachung von Rechtsbehelfen bei Leistungsstörungen ab.

## Haftung

Das EKHG regelt eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen verursachte Sach- oder Personenschäden.<sup>229</sup> Da gem § 5 EKHG die Haftung den Halter<sup>230</sup> des Kfz trifft, ist für Fragen bezüglich der Haftung für durch das zum Mitfahren verwendete Kfz verursachte Schäden von Bedeutung, wer in der Konstellation Arbeitgeber:in – Fahrer:in – Mitfahrer:in Halter des Kfz ist. Wird ein privates Kfz des:der Arbeitnehmer:in für das Mitfahren verwendet (dies ist in der Regel der Fall), so ist der Arbeitgeber

<sup>228</sup> *Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II<sup>14</sup> (2015) Rz 637 ff.

<sup>229</sup> Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl 48/1959 idF BGBl I 245/2021.

<sup>230</sup> Halter ist, wer über die Verwendung des Fahrzeugs bestimmt und dieses auf eigene Rechnung gebraucht und erhält, vgl. *Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II Rz 1596.

haftpflichtrechtlich nicht relevant, da er nicht Halter ist. Wird jedoch ein Kfz verwendet, dessen Halter der Arbeitgeber ist, so haftet dieser nach EKHG neben dem:der Fahrer:in, die nach den allgemeinen Schadenersatzregeln des ABGB bei Verschulden ebenso haftet.

### Haftpflichtversicherung

Gemäß § 59 KFG<sup>231</sup> muss für jedes zum Verkehr zugelassene Kfz eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestehen. In der Haftpflichtversicherung sind neben dem:der Eigentümer:in, Halter:in und Personen, die das Fahrzeug mit Willen des:der Halter:in verwenden sowie auch Personen mitversichert, die mit dem Fahrzeug befördert werden.<sup>232</sup> Personen, denen der:die Fahrer:in das Mitfahren im Rahmen einer Fahrgemeinschaft erlaubt, sind daher jedenfalls auch mitversichert.

### 8.2.4 Steuerrecht

Die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Mitfahren im betrieblichen Kontext (sowie allgemein für) sind derzeit aus Sicht der Unternehmen noch nicht optimal, das heißt für Arbeitgeber:innen besteht vielfach kein Anreiz, Maßnahmen zu implementieren.<sup>233</sup>

Für bestimmte Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements bestehen bereits im Zusammenhang mit der **Einkommens- bzw. Lohnsteuer** bestimmte Anreize bzw. Begünstigungen, z.B.:

- **Carsharing-Zuschuss:**

Gemäß § 3 Abs 1 Z 16d EstG sind Zuschüsse des Arbeitgebers für Privatfahrten im Rahmen von Carsharing bis zu 200 Euro pro Jahr von der Einkommensteuer befreit, wobei als Carsharing „die Nutzung von Kraftfahrzeugen, Fahrrädern oder Krafträdern, die einer unbestimmten Anzahl von Fahrern auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Ener-

---

<sup>231</sup> Kraftfahrgesetz 1967, BGBl 267/1967 idF BGBl I 129/2023.

<sup>232</sup> Vgl. § 2 Abs 1 KHVG, Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994, BGBl 651/1994 idF BGBl I 129/2023.

<sup>233</sup> VCÖ (Hrsg), Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt's, VCÖ Magazin 2023/2, 5.

giekosten miteinschließenden Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und vom Arbeitnehmer selbständig reserviert und genutzt werden können“ verstanden wird. Voraussetzung ist weiters, dass emissionsfreie Fahrzeuge verwendet werden und der Zuschuss direkt an den Carsharing-Anbieter oder in Form von Gutscheinen geleistet wird.<sup>234</sup>

- **Job-Ticket:**

Gem § 26 Z 5 lit b EstG fällt das „Zurverfügungstellung einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für ein Massenbeförderungsmittel durch den Arbeitgeber für seine Arbeitnehmer“ unter jene Leistungen des Arbeitgebers, die nicht unter die Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit fallen und daher bei Berechnung der Bemessungsgrundlage nicht zu berücksichtigen sind. Der:die Arbeitgeber:in kann daher die Kosten für ein ÖPNV-Ticket (Zeit- bzw. Netzkarte<sup>235</sup>, z.B. Klimaticket) für seine Arbeitnehmer steuerfrei übernehmen (das heißt ihm ganz oder teilweise ersetzen), sofern dieses Ticket zumindest am Wohn- oder Arbeitsort gültig ist.<sup>236</sup>

- **Werkverkehr:**

Ebenso gem § 26 Z 5 lit a steuerfrei ist der Werkverkehr („Beförderung des Arbeitnehmers [...] mit Fahrzeugen in der Art eines Massenbeförderungsmittels“). Der:die Arbeitgeber:in soll damit auch die Möglichkeit erhalten, seine Arbeitnehmer:innen für die Strecke Wohnung – Arbeitsstätte – Wohnung befördern zu lassen, ohne dass der Vorteil aus der Beförderung beim Arbeitnehmer zu einem steuerpflichtigen Sachbezug führt.<sup>237</sup> Ein Werkverkehr ist dann anzunehmen, wenn der:die Arbeitgeber:in Arbeitnehmer:innen mit arbeitgebereigenen oder angemieteten Fahrzeugen regelmäßig und nach Art eines Linienverkehrs befördern lässt. Für die Durchführung kann ein externes Verkehrsunternehmen beauftragt werden, oder aber ein:e Arbeitnehmer:in selbst, der die Beförderung im Auftrag des:der Arbeitgeber:in durchführt.<sup>238</sup> Im Unterschied zum Mitfahren findet die Fahrt daher nicht primär zum Eigennutzen des:der Fahrer:in statt, sondern Hauptzweck ist das Befördern der Angestellten im Auftrag

---

<sup>234</sup> § 3 Abs 1 Z 16d lit b und c EStG.

<sup>235</sup> Brennteiner/Wanke in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 15 (Stand 1.7.2023, rdb.at) Rz 53a.

<sup>236</sup> <https://www.wko.at/service/steuern/Jobticket.html> (abgerufen am 12.12.2023);  
<https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/oeffi-ticket.html> (abgerufen am 12.12.2023).

<sup>237</sup> Braunsteiner in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 26 (Stand 1.5.2021, rdb.at) Rz 63

<sup>238</sup> Braunsteiner in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 26 (Stand 1.5.2021, rdb.at) Rz 67

des:der Arbeitgeber:in. Außerdem ist beim Werkverkehr eine fahrplanmäßige Regelmäßigkeit der Beförderung gegeben.

## Sachbezüge

Liegt keine Steuerbefreiung vor, können aus steuerrechtlicher Sicht durch Arbeitgeber:innen bereitgestellte Mobilitätsangebote für Arbeitnehmer:innen Sachbezüge darstellen und damit Entgeltbestandteil sein. Sachbezüge (geldwerte Vorteile) sind alle von außen zukommende, nicht in Geld bestehende, aber in Geld messbare und daher auch bewertbare Vorteile und i.d.R. Einnahmen in Geld gleichzusetzen.<sup>239</sup> Geldwerte Vorteile aus dem Arbeitsverhältnis, die unentgeltlich oder verbilligt von dem:der Arbeitgeber:in zur Verfügung gestellt werden, sind Sachbezüge und erhöhen die Bemessungsgrundlage für Lohnsteuer, Sozialversicherungsbeiträge und Lohnnebenkosten. Im Zusammenhang mit Mitfahren (Fahrgemeinschaften) im betrieblichen Kontext sind insbesondere folgende Regelungen relevant:

- **Zurverfügungstellen von arbeitgebereigenen Kfz:**

Stellt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein Kfz (**Dienstwagen**) zur privaten Nutzung zur Verfügung, ist ein bestimmter Prozentbetrag der tatsächlichen Anschaffungskosten als Sachbezug im Sinne des § 15 EStG anzusetzen. Hierbei wird differenziert, ob das Kfz einen gewissen CO<sup>2</sup>-Emissionswert übersteigt.<sup>240</sup> Voraussetzung für den Ansatz eines Sachbezugswertes ist die Nutzung des Dienstwagens auch oder nur für Zwecke außerhalb des Unternehmens des:der Arbeitgeber:in, also aus der Sicht des:der Arbeitgeber:in für Privatfahrten des:der Arbeitnehmer:in.<sup>241</sup> Fahrten von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte und zurück sind Privatfahrten (siehe oben), weshalb Leistungen in diesem Zusammenhang geldwerte Vorteile darstellen.

Stellt der:die Arbeitgeber:in mehreren Arbeitnehmer:innen ein Kfz unentgeltlich zur gemeinsamen **Nutzung für Fahrgemeinschaften** zur Verfügung, ist der Sachbezugswert nach Maßgabe der Teilnahme an der Fahrgemeinschaft zwischen den Arbeitnehmer:innen aufzuteilen.<sup>242</sup> Wird das Fahrzeug einem:r einzelnen Arbeitnehmer:in zur Verfügung gestellt, welche:r dann selbst Fahrgemeinschaften bildet, ist der Sachbezug nicht aufzuteilen, sondern

---

<sup>239</sup> Brennteiner/Wanke in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 15 (Stand 1.7.2023, rdb.at) Rz 6.

<sup>240</sup> Im Detail siehe dazu § 4 Sachbezugswerteverordnung, BGBl II 416/2001 idF BGBl II 504/2022.

<sup>241</sup> Brennteiner/Wanke in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 15 (Stand 1.7.2023, rdb.at) Rz 34b

<sup>242</sup> VwGH 20.12.1994, 94/14/0131.

nur bei demjenigen Arbeitnehmer anzurechnen, der den Pkw zur Verfügung gestellt bekommen hat.

In der Sozialversicherung kann bei Nutzung des Fahrzeugs für Fahrgemeinschaften der Sachbezugswert um die fiktiven Kosten bei Benutzung von Massenbeförderungsmitteln vermindert werden.<sup>243</sup>

Handelt es sich bei dem zur Verfügung gestellten Fahrzeug um ein **emissionsfreies Fahrzeug**, ist gemäß § 4 Abs 1 Z 3 Sachbezugswerteverordnung der Sachbezugswert mit EUR 0 anzusetzen. Das unentgeltliche Aufladen dieser Fahrzeuge beim Arbeitgeber sowie der Ersatz der Kosten für das Aufladen durch den Arbeitgeber ist gem § 4c Abs 1 ebenso mit EUR 0 anzusetzen.

- **Parken:**

Für die Nutzung von arbeitgebereigenen Abstell- oder Garagenplätzen ist ein Sachbezug anzusetzen, wenn das Abstellen des Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Verkehrsflächen gebührenpflichtig wäre.<sup>244</sup>

### **Verkehrsabsetzbetrag, Pendlerpauschale und Pendlereuro**

Nachdem Fahrten zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte Privatsache sind, werden Aufwendungen dafür grundsätzlich nur im Rahmen der Einkommenssteuer berücksichtigt. Diese sind grundsätzlich mit dem **Verkehrsabsetzbetrag** gem § 33 Abs 5 Z 1 EStG abgegolten. Übersteigt die einfache Strecke jedoch 20 km und ist die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zumindest auf der Hälfte der Strecke zumutbar, kann zusätzlich die „kleine“ **Pendlerpauschale** gem § 16 Abs 1 Z 6 lit c EStG geltend gemacht werden. Ist die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel auf mehr als der Hälfte der Wegstrecke unzumutbar, steht gem § 16 Abs 1 Z 6 lit d EStG die „große“ Pendlerpauschale ab einer Wegstrecke von 2 km zu.<sup>245</sup> Die Pendler-

---

<sup>243</sup> *Luxbacher/Schrenk*, Personalverrechnung<sup>26</sup> (2023), 2.8.2.4. Fahrgemeinschaften.

<sup>244</sup> In Höhe von EUR 14,53 monatlich, vgl. § 4a Abs 1 SachbezugswerteVO.

<sup>245</sup> *Doralt/Ruppe*, Steuerrecht I<sup>12</sup> (2019) 274.

pauschale verringert als Werbungskosten die Bemessungsgrundlage der Einkünfte aus nicht-selbständiger Arbeit. Besteht ein Anspruch auf ein Pendlerpauschale, steht zusätzlich ein Absetzbetrag („Pendlereuro“) i.H.v. EUR 2,- pro Kilometer der einfachen Fahrtstrecke zu.<sup>246</sup>

Die Zumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wird in der Pendlerverordnung<sup>247</sup> näher definiert. Grundsätzlich kann sich die Unzumutbarkeit aus tatsächlicher Unmöglichkeit<sup>248</sup>, zu langer Fahrdauer<sup>249</sup> oder aus dem Vorliegen eines Gehbehindertenausweises oder einer Zusatzeintragung über die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel im Behindertenpass ergeben.<sup>250</sup>

Wird dem Arbeitnehmer durch den Arbeitgeber zur privaten Nutzung (das beinhaltet auch den Arbeitsweg) ein arbeitgebereigenes Kraftfahrzeug (ausgenommen Elektrofahrräder) zur Verfügung gestellt, steht keine Pendlerpauschale zu.<sup>251</sup> Wird ein Werkverkehr benutzt, steht die Pendlerpauschale nur für Wegstrecken zu, die nicht mit dem Werkverkehr zurückgelegt werden. Außerdem reduziert sich die Pendlerpauschale um die vom Arbeitgeber getragenen Kosten, wenn dem Arbeitnehmer ein Jobticket (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für ein Massenbeförderungsmittel gem § 26 Z 5 lit b EStG) zur Verfügung gestellt wird.<sup>252</sup>

Abgesehen von diesen Ausnahmen kommt es nicht darauf an, wie der/die Arbeitnehmer:in den Arbeitsweg tatsächlich beschreitet bzw. welche Kosten tatsächlich anfallen.<sup>253</sup> Auch die Zurücklegung des Weges in Fahrgemeinschaften ist der Rechtsprechung zufolge nicht relevant für Bestehen bzw. die Höhe des Anspruches.<sup>254</sup>

---

<sup>246</sup> § 33 Abs 5 Z 4 EStG.

<sup>247</sup> Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die Kriterien zur Ermittlung des Pendlerpauschales und des Pendlereuros, zur Einrichtung eines Pendlerrechners und zum Vorliegen eines Familienwohnsitzes (BGBl II 2013/276 idF BGBl II 2022/275).

<sup>248</sup> § 2 Abs 1 Z 1 lit a PendlerVO; wenn Massenverkehrsmittel überhaupt nicht oder nicht zur erforderlichen Zeit verkehren.

<sup>249</sup> Bei einer Fahrdauer von mehr als 120 Minuten ist die Benützung stets unzumutbar, bei mehr als 60 Minuten kommt es auf die Entfernung an; siehe § 2 Abs 1 Z 2 PendlerVO.

<sup>250</sup> § 2 Abs 1 Z 1 lit b und c PendlerVO.

<sup>251</sup> § 16 Abs 1 Z 6 lit b EStG; *Rimböck/Voit*, Die Ökologisierung des Pendlerpauschales, taxlex 2021, 244 (245).

<sup>252</sup> § 16 Abs 1 Z 6 lit i EStG.

<sup>253</sup> *Schubert* in Wiesner/Grabner/Knechtl/Wanke, EStG § 16 Rz 67 (Stand 1.8.2023, rdb.at).

<sup>254</sup> BFG 29.3.2021, RV/7104590/2020; *Bleyer*, BFG: Pendlerpauschale trotz Fahrgemeinschaft, ARD 6766/19/2021.

## 8.2.5 Zusammenfassung

Die arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen stellen für die Integration von Mitfahren in Betrieben (bzw. auch allgemein für Maßnahmen im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement) keine relevanten Barrieren dar. Allerdings sehen sie auch keinerlei diesbezüglich Verpflichtungen für Arbeitgeber:innen bzw. Ansprüche seitens der Arbeitnehmer vor. Entsprechende Vereinbarungen über die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten (z.B. zur Verfügung stellen einer Mitfahrplattform) durch den:die Arbeitgeber:in können aber sowohl einzelvertraglich im Arbeitsvertrag oder in Betriebsvereinbarungen getroffen werden.

Sozialversicherungsrechtlich gelten für Arbeitswege in Fahrgemeinschaften dieselben Regelungen wie für einzeln durch Arbeitnehmer:innen zurückgelegte Arbeitswege. Umwege, welche durch die Fahrgemeinschaft veranlasst sind (nicht aber private Umwege) sind ebenso von der Unfallversicherung gedeckt. Häufig geäußerte Bedenken gegen Mitfahren in Bezug auf Versicherungen treffen tatsächlich nicht zu. So sind Mitfahrer:innen in der Kfz-Haftpflichtversicherung jedenfalls mitversichert.

Während die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen für andere Mobilitätsmaßnahmen in Betrieben (z.B. Job-Ticket, Werkverkehr, Carsharing-Zuschuss) aus Sicht der Unternehmen relevante Erleichterungen bzw. Anreize vorsehen, ist dies für Mitfahren bislang kaum der Fall. Privat genutzte vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Kfz sind für die Berechnung der Einkommensteuer als Sachbezüge anzusetzen. Wird das Kfz mehreren Arbeitnehmer:innen zur Nutzung für Fahrgemeinschaften zur Verfügung gestellt, ist der Sachbezug auf die Nutzer:innen zu verteilen.

Aus Sicht der steuerpflichtigen Arbeitnehmer:innen entstehen diesen durch die Nutzung von Mitfahren keine Nachteile bei der Geltendmachung von Werbungskosten, denn dies hat keinen Einfluss auf die Möglichkeit der Geltendmachung bzw. Höhe der Pendlerpauschale, sofern nicht ein arbeitgebereigenes Kfz (Dienstwagen) dafür genutzt wird.

## 8.3 Fallbeispielanalyse

### 8.3.1 Auswahl und Kurzvorstellung der Fallbeispiele

Das Fallbeispiel ummadum wurde als führender Anbieter am österreichischen Markt als Fallbeispiel ausgewählt. Grundsätzlich sich am österreichischen Markt bislang wenige Anbietende im Bereich des Mitfahrens und insbesondere im Kontext des betrieblichen Mobilitätsmanagements vertreten. Das Geschäftsmodell von Ummadamum greift dabei zusätzlich Credits/Punkten als Incentives auf, die im lokalen Handel eingelöst werden können. Diese Nutzungsanreize stehen für eine Innovation, so dass es sich um ein österreichisches Vorzeigeprodukt handelt. Die häufige Teilnahme von ummadum an Forschungsprojekten (z.B. AI-Centive, ULTIMOB, DOMINO) deutet auf die Bereitschaft zur Reflexion von Barrieren und Chancen hin. Die Umsetzung von Mitfahren durch ummadum im Bezirkskrankenhaus Schwaz ist als Pionierprojekt mit bereits langjährigen Erfahrungswerten zu betrachten und stellte daher ein besonders relevantes Fallbeispiel dar.

Tabelle 20 Steckbrief ummadum

Kurzcharakteristik	ummadum
<b>NMDL-Typ</b>	Mitfahrplattform mit Fokus auf betriebliches Mobilitätsmanagement
<b>Projektstart</b>	Juli 2017
<b>Betriebsgebiet</b>	Projektstart in Wattens (Tirol) aktueller Handlungsraum: Österreich, Deutschland, Italien, Schweiz
<b>NMDL-Typ nach Kapitel 4.2.4</b>	Typ b: Mitfahren auf Vereinbarung, mit digitaler Buchungsplattform
<b>Betrieb</b>	Ummadamum GmbH
<b>Finanzierung des Betriebs</b>	Unternehmen oder Gemeinden
<b>Beschreibung des Projekts</b>	Ummadamum ist eine Ridesharing- Plattform mit Fokus auf (betrieblichen) Nahverkehr, über die sich Pendler:innen vernetzen und Fahrgemeinschaften bilden können. Gemeinden oder Betriebe können Mobilitätsbudgets in Form von ummadum- Punkten erwerben und an Bürger:innen und Mitarbeiter:innen verteilt. Die Punkte können folglich zum Mitfahren in der App verwendet werden. Hinter jedem Punkt steckt eine geteilte Kilometerleistung. Die App verfolgt einen multimodalen Ansatz, so wird auch aktive Mobilität (zu Fuß, Fahrrad etc.) mit Punkten belohnt, solange sie über die App getrackt wurde. Für jeden gemeinsam gefahrenen Kilometer werden 10 Punkte fällig (= 10 Cent), für

Kurzcharakteristik	ummadum
	jeden geradelten 20 Punkte und für jeden gegangenen 30 Punkte. Nach einmaliger Einlösung in der App können die Punkte im Handel (ca. 100 Partnerbetriebe, mehr als 2500 Geschäfte) eingelöst werden. Dabei hat ein ummadum- Punkt einen fixen Euro- Gegenwert von 1 Cent. Die Punkte können in Form von Paketen auch von Privatpersonen zugekauft werden. Seit April 2022 ist auch der Verkehrsverbund Tirol Umweltpartner von ummadum und stellt VVT- Jahresticket- Besitzer:innen ein monatliches Mobilitätsbudget für Fahrten zu den P&R Standorten in Landeck und Steinach zur Verfügung. Fahrwünsche mit ähnlichen Reisezielen wurden vom System automatisch gebündelt und im gleichen Fahrzeug zusammengefasst. <sup>255</sup>

### 8.3.2 Auswertung

Nachfolgend werden Kernaussagen aus den untersuchten Fallbeispielen nach unterschiedlichen Akteur:innen und thematischen Bereichen der Interviews zusammengefasst.

Tabelle 21 Auswertung der Interviews: Integration von Mitfahren in Betriebe

Themenfeld	Projekt Ummadum
<b>Motivation</b>	<p><i>Plattform-Betreiber:</i> Die Generierung von Daten (z.B. Einblicke in CO2 Daten der Mitarbeiter:innenmobilität), die u.a. im Marketing oder in Reports verwendet werden können ist für die Unternehmen ein wichtiger Grund für das Angebot einer Mobilitätsplattform, über die auch das Mitfahren organisiert wird. Im Bereitstellen von (alternativen) Mobilitätsangeboten sehen Unternehmen weiters eine Möglichkeit, sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren.</p> <p><i>Betrieb:</i> Mitarbeiter:innenförderung ist das Hauptargument, welches für den befragten Betrieb hinter dem Angebot einer Mitfahr- Plattform steht. Das Mitfahren wird dabei allerdings nicht als isolierte Mobilitätsdienstleistung gesehen, sondern ist Teil einer ganzheitlichen Förderung des nachhaltigen Verkehrs (E-Bike- Sharing, Ausbau der Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr) im Rahmen eines größeren Nachhaltigkeitsprozesses bzw. Energiewendeprozesses.</p>

<sup>255</sup> VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Schwaz und Wattens fahren ummadum (2019), Vorbildhafte Mobilitätsprojekte, [mobilitaetsprojekte.vcoe.at/schwaz-und-wattens-fahren-ummadum-2019](https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/schwaz-und-wattens-fahren-ummadum-2019) (abgerufen am 05.05.2023)

Themenfeld	Projekt Ummadum
<b>Standort</b>	<p><i>Plattform-Betreiber:</i> Es macht einen Unterschied, ob der Standort des Unternehmens in Stadtrand- Lage oder in der Peripherie ist.</p> <p><i>Betrieb:</i> Eine zentrale, urban geprägte Lage mit ländlichem Einzugsgebiet der Mitarbeiter:innen wird als guter räumlicher Kontext für das Angebot einer Mitfahr-Plattform gesehen.</p>
<b>Barrieren und Treiber</b>	<p><b>Barrieren</b></p> <p><i>Plattform-Betreiber:</i> Eine Herausforderung lag zu Beginn des Projektes darin, eine Gewerblichkeit der Fahrer:innen auszuschließen und Klarheit bezüglich des Ausmaßes der Fahrer:innenvergütung zu schaffen. Unter neuen Nutzer:innen herrscht Unsicherheit bezüglich der Versicherungsaspekte. Seitens der Versicherung ist das aber kein Thema, da Personen, denen der:die Fahrer:in das Mitfahren erlaubt, im Rahmen der Haftpflichtversicherung mitversichert sind.</p> <p><i>Betrieb:</i> Der Schichtbetrieb mit wöchentlich wechselnden Dienstplänen bildet aufgrund von unterschiedlichen Beginnzeiten potenzieller Fahrgemeinschaften eine Herausforderung für das Mitfahren. Eine Anpassung von Dienstzeiten ist eine strukturelle Frage und ist in der Privatwirtschaft einfacher als in einem öffentlich finanzierten Betrieb. Eine weitere Herausforderung war die, unter den Mitarbeiter:innen (bzw. potenzielle Nutzer:innen) herrschende Skepsis gegenüber der Nutzung einer Tracking- App nach der Covid- Pandemie.</p> <p><b>Treiber</b></p> <p><i>Plattform-Betreiber:</i> Folgende Faktoren sind relevant für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätsangebotes von ummadum (darunter auch das Mitfahren) in einem Unternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine gut kommunizierte positive Einstellung zu nachhaltiger Mobilität der Führungsebenen</li> <li>• Gute Einbettung des Mobilitätsdienstes in die Unternehmenskultur</li> <li>• Ausreichende physische und digitale Kommunikation der angebotenen Dienste (z.B. über den E-Mail-Verteiler oder über Poster im Aufenthaltsraum bzw. an Kaffeemaschinen).</li> </ul>
<b>Optimale Bedingungen</b>	<p><i>Plattform-Betreiber:</i> Unternehmen könnten steuerliche Anreize geboten werden, um Fahrgemeinschaften zu unterstützen, z.B. durch steuerfreie Zuwendungen neben dem Lohn (ähnlich wie z.B. Jobticket). Nachhaltige Mobilität, insbesondere in Bezug auf Fahrgemeinschaften, sollte weiters in der öffentlichen Wahrnehmung einen höheren Stellenwert erhalten. Es gibt bereits spezielle Parkplätze für bestimmte Gruppen (Behinderte, Frauen, Familien), Fahrgemeinschaften könnten ähnlich privilegiert werden.</p> <p><i>Betrieb:</i> Unterstützung der öffentlichen Hand mit Förderungen und die mögliche Anpassung von Dienstzeiten an Fahrgemeinschaften sind wichtige Aspekte.</p>

Die Ergebnisse der Interviews wurden im Rahmen des Abschlussworkshops präsentiert. Da bei beiden Reflexionsworkshops kaum oder keine Personen mit speziellen Interessen an der

Integration von Mitfahren in Betriebsveranstaltungen, wurde die Ergebnisse jedoch nicht weiter diskutiert.

Zusammenfassend werden folgende Problemlagen aus den Interviews abgeleitet:

**1. *Mitfahren als Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagement***

Das Mitfahren wird als Teilaspekt einer ganzheitlichen Förderung nachhaltiger Mobilität im Rahmen betrieblicher Nachhaltigkeitsprozesse gesehen. Alternative Mobilitätsangebote gelten als Möglichkeit für Unternehmen sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, Mitarbeiter:innen zu fördern und Daten zur Mitarbeitermobilität zu generieren.

**2. *Geringe Nachfrage der Beschäftigten***

Skepsis gegenüber einer Tracking App und Versicherungsaspekte gelten als ablehnende Argumente potenzieller Nutzer:innen.

**3. *Schichtbetrieb als Herausforderung für das Mitfahren***

Aufgrund von unterschiedlichen Beginnzeiten potenzieller Fahrgemeinschaften ist Schichtbetrieb eine Herausforderung für das Mitfahren. Laut Interviewpartner:in ist eine solche Anpassung der Dienstzeiten in der Privatwirtschaft einfacher als in einem öffentlich finanzierten Krankenhaus.

**4. *Breites Angebot durch Förderungen***

Für ein breites Mobilitätsangebot ist eine Subventionierung durch die öffentliche Hand notwendig.

## 8.4 Synthese: Problemlagen, offene Fragen und Handlungsbedarf

### Mitfahren als Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Mitfahren wird häufig als Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements angeführt. Dabei ist festzustellen, dass betriebliches Mobilitätsmanagement im Allgemeinen nicht leicht zu verankern ist<sup>256</sup> und bislang kein gesetzliches Erfordernis zur Umsetzung besteht.<sup>257</sup> Interesse der Betriebe zur Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement und darunter Mitfahrlösungen zeigt sich insbesondere, wenn Stellplätze knapp sind und Wachstum des Unternehmens geplant sind.<sup>258</sup> Hier ergibt sich auch ein wesentlicher Ansatzpunkt für flankierende Push- und Pull-Maßnahmen (siehe unten). Nachfolgend werden spezifische Fragestellungen des Mitfahrens in Betrieben dargestellt, die über allgemeine Handlungsansätze zur Förderung von Mitfahren bzw. eines höheren Pkw-Besetzungsgrades hinausgehen.<sup>259</sup>

Es bedarf daher **politischer Entscheidungen, ob und wie betriebliches Mobilitätsmanagement gesetzlich verankert** werden soll und welche Anreize zur Umsetzung gesetzt werden sollen. Dazu ist ein internationaler Blick auf Regelungen empfehlenswert. Eine verpflichtende Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements könnte etwa nach Größe der Betriebe und/oder räumlich differenziert gedacht werden. Dabei sollten auch betriebsübergreifende Ansätze (vgl. überbetriebliche Mobilitätsberatung) für Betriebsgebiete und Grätzl berücksichtigt werden (vgl. Quartiersansatz<sup>260</sup>). Zudem ist eine übergeordnete (z.B. kommunale) Mobilitätsmanagements-Strategie empfehlenswert, um zielgruppenspezifische Aktivitäten zu integrieren und gemeinsame strategische Ausrichtung zu gewährleisten.<sup>261</sup> Darüber hinaus bedarf es ergänzender, flankierender Push- und Pull-Maßnahmen (siehe unten).

---

<sup>256</sup> *Stickler et al.*, Sharing im Mobilitätsbereich (o.J./Anm. 2023), 48.

<sup>257</sup> Vgl. u.a. *Heinitz*, Potentiale und Hemmnisse für Pkw-Fahrgemeinschaften in Deutschland, Umweltbundesamt (Hrsg), TEXTE 216/2020, 48.

<sup>258</sup> *Geis*, Größer, höher, weiter – Wie die Mobilität von morgen schon heute unsere Statussymbole verändert, in *Gierke/Gerpott* (Hrsg), Statussymbole im Wandel – Haben, was andere nicht haben können (2022), 127, 133.

<sup>259</sup> Vgl. *BMK* (Hrsg), Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (2023), 50f.

<sup>260</sup> Vgl. *Reutter et al.*, Betriebliche Mobilität im Quartier gemeinsam verbessern, Erkenntnisse für die Praxis aus dem Projekt BMM HOCH DREI (2019), 8.

<sup>261</sup> *Blees*, Mobilitätspläne und Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Entwicklung in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.). Deutscher Straßen- und Verkehrskongress, 2018, 7

## Geringe Nachfrage der Beschäftigten

Wie eingangs dargelegt können unterschiedliche Modelle des Mitfahrens (vgl. Kapitel 8.1) integriert in Betriebe definiert werden, (1) das informelle Mitfahren gegebenenfalls mit Anreizen durch den Betrieb, (2) durch den Betrieb initiiertes Mitfahren etwa mit Beauftragung eines/r externen Betreiber:in sowie (3) durch den Betrieb gänzlich selbst organisiertes Mitfahren. Je nach Modell ergeben sich unterschiedlich relevante Problemlagen und Fragen. Im Folgenden wird überwiegend auf die Modelle Initiierung und Organisation durch den Betrieb fokussiert. Dabei wird sowohl die Nutzer:innen-Perspektive als auch die Perspektive der Betriebe dargestellt.

Eine Herausforderung, die alle drei Modelle des Mitfahrens in Betrieben betrifft, ist bislang die geringe Nachfrage und damit verbunden das Erreichen der kritischen Masse an Nutzer:innen zur erfolgreichen Umsetzung. Aktuelle Literatur zu Definition der kritischen Masse besteht nicht, ältere Quellen führen Kennwerte von Betriebsgrößen zwischen 500 und 6.000 Mitarbeiter:innen an.<sup>262</sup> In der Praxis ist es jedoch schwierig, die kritische Masse der Beschäftigten für das Mitfahren zu erreichen.<sup>263</sup> Die Akzeptanz und Bereitschaft der Beschäftigten jemanden mitzunehmen oder selbst mitzufahren, ist derzeit noch gering. Unterschiedliche Faktoren beeinflussen dabei die Akzeptanz und Bereitschaft der Beschäftigten<sup>264</sup>, darunter räumliches, zeitliches und soziales Matching sowie fehlende Flexibilität vor dem Hintergrund komplexer Wegeketten und Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Grundsätzlich wird tendenziell in ländlichen Räumen und bei schlechter ÖV-Erreichbarkeit höheres Potential für Mitfahren in Betrieben gesehen, da eine gute ÖV-Anbindung die Bereitschaft zum Mitfahren senkt.<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> *Forschungs-Informationssystem*, Kritische Masse der Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr, Stand des Wissens 11.06.2019, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/59662/> (abgerufen am 19.12.2023).

<sup>263</sup> Vgl. *Harz/Sommer*, Systemanalyse Flinc, in Daskalakis et al. (Hrsg), *Ländliche Mobilität vernetzen - Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr* (2019), 260, 289; *Mühlethaler et al.*, *Potenzial von Fahrgemeinschaften* (2011), 29.

<sup>264</sup> Vgl. *Schmitt*, *In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung*, Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 31, 2020, 32f.

<sup>265</sup> *Harz/Sommer*, Systemanalyse Flinc, 283.

**Das Matching** von Fahrtwünschen und angebotenen Fahrten sowohl räumlich, zeitlich als auch sozial stellt beim Mitfahren allgemein eine große Herausforderung dar.<sup>266</sup> Im betrieblichen Kontext ist dies jedoch deutlich erleichtert.<sup>267</sup> Durch den gemeinsamen Betriebsstandort, potentiell synchronisierte Arbeitszeiten und die gemeinsame Betriebszugehörigkeit wird das Matching von Fahrenden und Mitfahrenden begünstigt.

**Fehlende Flexibilität** wird häufig als Hemmnis für das Mitfahren wahrgenommen.<sup>268</sup> Komplexe Wegeketten, etwa durch Erledigungen vor oder nach der Arbeit, spielen hier sowohl für die Fahrenden als auch die Mitfahrenden eine große Rolle. Damit verbunden ist auch die Unsicherheit für den Hin- und Rückweg jeweils eine Mitfahrgelegenheit zu finden. Garantierte Heimfahrten können hier Unsicherheiten der Mitfahrenden reduzieren.<sup>269</sup> Mitfahren wird auch als Einschränkung der zeitlichen Flexibilität wahrgenommen, etwa wann der Weg in die Arbeit oder von der Arbeit nach Hause angetreten wird. Eine Synchronisierung der Arbeitszeiten stellt sich hier als förderlich für das Mitfahren heraus, gleichzeitig ist jedoch zunehmend der Trend der Arbeitszeitflexibilisierung zu beobachten.<sup>270</sup> Zudem bedeutet das Mitfahren insbesondere für die Fahrenden abhängig von der Siedlungsstruktur und -dichte Umwege.

Darüber hinaus hemmen **auch rechtliche Grundlagen und die (fehlende) Kenntnis** dieser das Mitfahren im Betrieb. In diesem Zusammenhang stehen auch fehlende finanzielle Anreize Personen im eigenen Pkw mitzunehmen. Darüber hinaus existieren auch Datenschutzbedenken bzgl. der zur Vermittlung erfassten Start- und Zielorte und der Uhrzeiten der Fahrten.

Zur **Erhöhung der Nachfrage** der Beschäftigten sind daher bessere Information und Kommunikation der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich, um die vorhandenen

---

<sup>266</sup> *Middleton/Zhao*, Discriminatory attitudes between ridesharing passengers, *Transportation*, 2020/47, 2391, 2410; *Harz/Sommer*, Systemanalyse Flinc, 283.

<sup>267</sup> *Mühlethaler et al.*, Potenzial von Fahrgemeinschaften (2011), 32.

<sup>268</sup> Vgl. *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung, Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 31, 2020, 32f.

<sup>269</sup> *Harz/Sommer*, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse des integrierten Ridesharing in ländlichen Räumen, in *Straßenverkehrstechnik* 2022/06, 417, 423; Vgl. *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung, Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 31, 2020, 100.

<sup>270</sup> *Nitschke et al.*, Pendeln verstehen: Status quo, Forschungsstand und Perspektiven, in *ISOE-Materialien Soziale Ökologie* 2020(67), 36.

Spielräume zu nutzen. Maßnahmen der sozialen Arbeit können das innerbetriebliche Kennenlernen der Beschäftigten in größeren Betrieben erleichtern und damit Hemmschwellen des Mitfahrens abbauen. Als besonders zielführend werden auch die Synchronisierung der Arbeitszeiten und die Sicherung einer garantierten Heimfahrt angesehen (vgl. Mitfahrgarantie, Mobilitätsgarantie).<sup>271</sup> Darüber hinaus sind flankierend günstigere Parkplatzgebühren oder privilegierte Parkplatzstandorte für Fahrgemeinschaften<sup>272</sup>, Förderinstrumente für finanzielle Anreize sowie weitere flankierende Push- und Pull Maßnahmen anzudenken (siehe unten).

### **Geringes Interesse der Betriebe zur Initiierung von Mitfahren**

Je nach Modell der Umsetzung und dem damit verbundenen Aufwand für Betriebe, besteht bislang geringes Interesse der Betriebe Mitfahren zu initiieren und in ihren Betrieb als Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu integrieren. Gründe dafür sind etwa geringe Bereitschaft der Beschäftigten (siehe zuvor). Während Betriebe einer höheren Anzahl an Beschäftigten leichter die **kritische Masse an Pendler:innen** (500 bis 6.000 Mitarbeiter:innen<sup>273</sup>), ist dies für kleinere Betriebe vielfach nur in betriebsübergreifenden Lösungen möglich, die wiederum einen höheren Organisationsaufwand nach sich ziehen.<sup>274</sup>

Grundsätzlich ist es im Interesse der **Betriebe möglichst geringen Aufwand** in der Organisation des Mitfahrens zu haben, weshalb Kooperationen mit externen Betreiber:innen von digitalen Mitfahr-Plattformen Anreize bieten (u.a. auch hinsichtlich Datenschutz, siehe unten). Am österreichischen Markt werden aktuell auch Mitfahr-Plattformen mit Incentivierung für die Nutzenden angeboten. Es bestehen aber bislang nur wenige Angebote, die sich spezifisch an betriebliches Mobilitätsmanagement richten. Darüber hinaus ist der Markt der Mitfahr-Plattformen volatil<sup>275</sup> und bietet so Betrieben nur wenig längerfristige Stabilität. Durch die **geringe Anzahl an Marktanbietenden** besteht die Gefahr eines Oligopols. Darüber hinaus

---

<sup>271</sup> Harz/Sommer, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse des integrierten Ridesharing in ländlichen Räumen, in *Straßenverkehrstechnik* 2022/06, 417, 423.

<sup>272</sup> Vgl. Baron, Pendlerverkehr im ländlichen Raum - Ansatzpunkte für eine kollaborative Mobilität (2017), 45ff; Heinitz, Pkw-Fahrgemeinschaften, 48.

<sup>273</sup> *Forschungs-Informationssystem*, Kritische Masse der Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr, Stand des Wissens 11.06.2019, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/59662/> (zuletzt abgerufen am 19.12.2023).

<sup>274</sup> Mühlethaler et al., Potenzial von Fahrgemeinschaften (2011), 84.

<sup>275</sup> Schmitt, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung, Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 31, 2020, 24; Stickler et al., Sharing im Mobilitätsbereich (o.J./Anm. 2023), 14.

fehlen bislang auch entsprechende Qualitätskriterien und die Zertifizierung von Mitfahr-Plattformen.

Neben der rechtlichen Verankerung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und überbetrieblicher Mobilitätsberatung (siehe oben) bedarf es daher der Definition von Qualitätskriterien (z.B. Privacy, Usability, ...) und Standards für Mitfahr-Plattformen und eine entsprechende Zertifizierung der Plattformen, um die Akzeptanz der Nutzer:innen zu steigern und Betrieben mehr Planungssicherheit zu geben.

### **Teils unklare rechtliche Grundlagen für Mitfahren und fehlendes Wissen dazu**

Die unklare **Abgrenzung von der Gewerbsmäßigkeit** hinsichtlich der Höhe der Einnahmen der Fahrenden, führt dazu, dass nur sehr geringe Kostendeckungsbeiträge möglich sind. Der ÖAMTC empfiehlt als Richtwert etwa 5 Cent pro Kilometer und mitfahrender Person.<sup>276</sup> Dadurch bestehen **keine finanziellen Anreize für Beschäftigte** Personen im eigenen Pkw mitzunehmen. Einzelne Plattformen (so etwa ummadum) bieten durch App-basierte Credits, die in teilnehmenden Geschäften des lokalen Handels eingelöst werden können Anreize, um höhere Anreize für Beschäftigte zu schaffen.

Im Steuerrecht (siehe Kapitel 8.2.4) bestehen zwar keine besonderen Hürden für die Umsetzung von Mitfahren in den Betrieben, jedoch bislang auch keine aus Sicht der Unternehmen relevanten Erleichterungen bzw. Anreize. Aus Sicht der Beschäftigten ist zu beachten, dass privat genutzte, vom Arbeitgeber:in zur Verfügung gestellte Kfz für die Berechnung der Einkommensteuer als Sachbezüge anzusetzen sind. Wird das Kfz mehreren Arbeitnehmer:innen zur Nutzung für Fahrgemeinschaften zur Verfügung gestellt, ist der Sachbezug auf die Nutzer:innen zu verteilen. Häufig wird zudem die Pendlerpauschale als Hürde genannt. Tatsächlich entstehen den steuerpflichtigen Arbeitnehmer:innen durch die Nutzung von Mitfahren jedoch keine Nachteile bei der Geltendmachung von Werbungskosten, denn dies hat keinen Einfluss auf die Möglichkeit der Geltendmachung bzw. Höhe der Pendlerpauschale, sofern ein privates Kfz dafür genutzt wird. Bezüglich der Haftpflichtversicherung bestehen, obwohl ebenso häufig als Hürde für das Mitfahren und Mitnehmen genannt,<sup>277</sup> tatsächlich keine Schwierigkeiten. Trotz in diesen Fällen klarer bestehender Regelungen werden genau die

---

<sup>276</sup> ÖAMTC, Was Sie über Fahrgemeinschaften wissen sollten (2023), <https://www.oeamtc.at/news/was-sie-ueber-fahrgemeinschaften-wissen-sollten-34207305> (abgerufen am 19.12.2023).

<sup>277</sup> *Verkehrplus et al.*, net(t)ride – Optimierung von Ridesharing mittels Sozialer Netzwerke – Endbericht (2014), 10f.

oben genannten Aspekte häufig **Informationen und Bewusstseinsbildung** zum Abbau dieser Vorbehalte seitens der Beschäftigten sind daher notwendig.

**Es bedarf daher** der Klärung der Abgrenzung zur Gewerbsmäßigkeit sowie Definition der Kostendeckungsbeiträge für das Mitfahren. Dabei ist die Erhöhung der möglichen Kostendeckungsbeiträge anzustreben, um finanzielle Anreize für das Mitfahren bieten zu können. Weiters ist zu diskutieren, ob und in welchem Rahmen über eine Kostendeckung hinaus Gewinnerzielung möglich sein könnte. Aktuell fällt die Erzielung von Gewinn durch Mitfahren in die gewerbsmäßige Ausübung der Personenbeförderung und erfordert damit eine entsprechende Konzessionierung. Zusätzlich sind weitere steuerrechtliche Anreize bzw. Erleichterungen für Betriebe und Beschäftigte für das Mitfahren anzudenken.

## **Datenschutz**

Zur Realisierung und Vermittlung der Mitfahrten erfolgt **die Erfassung von Quell-, Ziel- und Zeitinformation** etwa über digitale Mitfahrplattformen. Es werden daher personenbezogene Daten im Sinne der DSGVO<sup>278</sup> verarbeitet. Rechtlich stellen sich hier bei Vorliegen einer gültigen Einwilligung durch die Nutzer:innen (z.B. Datenschutzerklärung im Rahmen des Abschlusses des Nutzungsvertrags mit der Plattform) keine besonderen Hürden.<sup>279</sup> Plattformbetreiber haben die allgemeinen Regelungen der DSGVO zur Datenverarbeitung (Transparenz, begrenzte Speicherdauer, Zweckbeschränkung, Maßnahmen der Datensicherheit usw.<sup>280</sup>) einzuhalten und die Rechte der Betroffenen zu wahren (z.B. Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung usw.<sup>281</sup>). Doch empfinden viele Nutzer:innen dies als Eingriff in die Privatsphäre und äußern **Datenschutzbedenken**.<sup>282</sup> Zudem birgt die Erfassung von derart sensiblen Daten auch ein höheres Erfordernis an IT-Sicherheit. Auch die digitale Integration einer extern betriebenen Mitfahrplattform in betriebsinterne digitale Systeme erhöht Risiken der **IT-Sicherheit**.

---

<sup>278</sup> VO (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung), ABl L 2016/199,1 idF ABl L 2021/74, 35.

<sup>279</sup> Vgl. Art 6 Abs 1 lit a DSGVO; *Haidinger*, Zulässigkeit der Verarbeitung von Daten in Knyrim (Hrsg), *Datenschutzrecht*<sup>4</sup> (2020) 49 (72).

<sup>280</sup> Vgl. Art 12; 25; 32 DSGVO.

<sup>281</sup> Vgl. Art 15 ff DSGVO.

<sup>282</sup> Vgl. u.a. *Heinitz*, Potentiale und Hemmnisse für Pkw-Fahrgemeinschaften in Deutschland, Umweltbundesamt (Hrsg), TEXTE 216/2020, 48.

Problematisch ist insbesondere, wenn der:die Arbeitgeber:in Zugang zu diesen Daten hat. Dies ist der Fall, wenn die Betriebe selbst eine digitale Plattform zur Vermittlung der Mitfahrten ohne externen Betreiber bereitstellen. Wird die digitale Vermittlungsplattform durch einen externen Betreiber eingebracht, kann der Zugang des Betriebs zu sensiblen Daten vermieden werden.

**Es empfiehlt sich daher** die Kooperation mit externen Betreiber:innen zur Bereitstellung einer Plattform, um auch die Erhebung und den Schutz sensibler Daten aus den Betrieben aus organisatorischen und ethischen Aspekten des Datenschutzes sowie der IT-Sicherheit auszulagern.

### **Fehlende flankierende Maßnahmen**

Wie bereits angedeutet, ist das Mitfahren in Betrieben wenig mit flankierenden Pull- und Push-Maßnahmen verknüpft, welche das Erreichen der kritischen Masse an Nutzer:innen erleichtert. Dies gilt sowohl für die Akzeptanz bei Beschäftigten als auch bei Betrieben. Insbesondere Push-Maßnahmen, werden aufgrund der fehlenden politischen Akzeptanz in der Praxis weniger angewendet, erweisen sich jedoch als umso effektiver.<sup>283</sup>

**Flankierende Push-Maßnahmen**, um die Akzeptanz des Mitfahrens durch Beschäftigte zu erhöhen, könnten etwa die Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen an Betriebsstandorten insbesondere im ländlichen Raum sein (z.B. Einführung von Parkgebühren für Alleinfahrer:innen).<sup>284</sup> Weiters könnten Steuerungs- und Preisinstrumente zur Straßennutzung wie etwa Citymaut und Fahrgemeinschaftsspuren (HOV-Lanes) zur Förderung des Mitfahrens genutzt werden.<sup>285</sup> Als flankierende Pull-Maßnahmen für Beschäftigte könnten u.a. Mitfahrparkplätze mit multimodalem Anschluss errichtet bzw. in Mobilitätsknoten integriert werden.

---

<sup>283</sup> Nitschke et al., Pendeln verstehen: Status quo, Forschungsstand und Perspektiven, in ISOE-Materialien Soziale Ökologie 2020(67), 30.

<sup>284</sup> Vgl. auch Gruber, Bestandsanalyse sowie Potenzialermittlung für betriebliches Mobilitätsmanagement mit dem Fokus Radverkehr in der Kleinregion Gleisdorf (2019), 116f.

<sup>285</sup> Vgl. Baron, Pendlerverkehr im ländlichen Raum, 47; Vgl. BMK (Hrsg), Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (2023), 50f.

**Als wesentlicher Hebel seitens flankierender Push-Maßnahmen**, um das Interesse der Betriebe zur Initiierung von Mitfahren zu fördern, kann (wie in Kapitel 6.4 ausgeführt) die Reduktion von Stellplätzen angewendet werden. Das Tessiner-Modell sieht etwa eine Abgabe seitens der Betriebe für alle Mitarbeiter:innen (vgl. hierzu „Wiener U-Bahn-Steuer“) und erforderlichen Parkplätze vor (gestaffelt zwischen ca. 1 und 3 € pro Tag und Stellplatz).<sup>286</sup> Dadurch wird es für Betriebe (wirtschaftlich) attraktiver weniger Stellplätze zu errichten und stattdessen unterschiedliche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements anzuwenden. Darüber könnten gezieltere Förderungen sowie die Zertifizierung von Betrieben eingesetzt werden.

### Offene Fragen und Forschungsbedarf

Darüber hinaus ergeben sich u.a. folgende Fragen als weiterer Forschungsbedarf:

- Wie oft und von welchen Betrieben wird Mitfahren als Teil des betrieblichen Mobilitätsmanagements bereits initiiert und erfolgreich betrieben?  
Hierzu braucht es eine **systematische Erfassung der Praxisumsetzung**, um nach Branchen, Betriebsgrößen, Standort und Raumtypologie **differenzierte Analysen** durchführen zu können. Diese Analysen bilden die Grundlage für die Erarbeitung spezifischer Handlungsempfehlungen und Instrumente.
- Wie kann Mitfahren als Maßnahme des betriebliche Mobilitätsmanagements stärker in die Raum- und Verkehrsplanung integriert werden?  
Hier stellen sich Fragen **der frühzeitigen Einbindung spezifischer Fachkompetenzen** in Planungsprozesse, Erweiterung des Methodensets sowie Anpassung der gängigen Planungsinstrumente und der organisatorischen Verankerung innerhalb der öffentlichen Verwaltung.<sup>287</sup>
- Welche **Rolle nehmen Betriebsräte** in der Initiierung von Mitfahren in Unternehmen ein?  
Wie arbeiten diese mit den Betriebsleitungen zusammen? Gemeinsam mit weiteren Stakeholder:innen und Interessensvertretungen (etwa Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, ÖAMTC, ARBÖ und VCÖ) sind hier gegebenenfalls

---

<sup>286</sup> Wittig/Dietl, Gutachten: Zuverlässigkeit von Arbeitgeberabgabe und „Parkplatzsteuer“, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg) (2021), 5.

<sup>287</sup> Bles, Mobilitätspläne, 11

**bewusstseinsbildende Maßnahmen und Förderprogramme** mit den bestehenden Förderstellen (z.B. klimaaktiv mobil) zu erarbeiten.

# 9 Zusammenfassung des weiteren Forschungsbedarfs und der Handlungsempfehlungen für die Integration von neuen Mobilitätsdienstleistungen in die Bereiche Wohnen, ÖPNV und Arbeiten

## 9.1 Integration von Sharing in Wohnen

Welches Mobilitätsangebot im Wohnumfeld zur Verfügung steht, entscheidet das Mobilitätsverhalten maßgeblich mit, zumal rund 80 Prozent der Alltagswege Ausgangspunkt oder Ziel am Wohnort haben. Die Integration von Carsharing im Wohnumfeld kann dazu beitragen, den Besitz eigener Pkw und damit auch den MIV zu reduzieren sowie Carsharing allgemein breiter zu etablieren.

Im derzeitigen Regelungssystem erfolgt die Umsetzung der Integration von Carsharing in Wohnen mittels Vereinbarung (städtebaulicher Vertrag oder Mobilitätsvertrag) zwischen Verwaltung und Bauträger:in. Die Stellplatzverpflichtung ist in diesem System essentiell, insofern als sie wesentlicher Hebel der Verwaltung ist, um die Vereinbarung abschließen zu können. Die Festlegung der Verpflichtung durch Vertrag gewährt der Verwaltung sehr großen Spielraum und Flexibilität, für jeden Einzelfall angepasste Regelungen festlegen zu können. Dieses Regelungssystem ist aus unterschiedlichen Gründen aber auch sehr kritisch zu betrachten:

- Die Stellplatzverpflichtung wird aus raum- und verkehrsplanerischer sowie klimawissenschaftlicher Perspektive vielfach kritisiert und deren Abschaffung oder zumindest eine grundlegende Adaptierung gefordert. Im derzeitigen Regelungssystem ist sie aber ein zentraler und unabdingbarer Bestandteil für die Verwaltung, um eine Integration von alternativen (gewerblichen) Mobilitätsangeboten bei einer Projektentwicklung durchsetzen zu können.

- Die Festlegung der Verpflichtung zum Betrieb eines Carsharing-Angebots durch Vertrag erfolgt höchst intransparent, ohne Beteiligung der betroffenen Bevölkerung. Die Durchsetzung der Einhaltung der Verträge ist für die Verwaltung aufwendig.
- Die Vereinbarung wird mit dem:der Bauträger:in abgeschlossen, der allerdings in aller Regel nicht das Sharing-Angebot erbringt und in manchen Fällen nicht einmal Eigentümer:in des Gebäudes bleibt, in welchem Carsharing bereitgestellt wird. Der Zugriff der Verwaltung auf den tatsächlichen Betreiber von Carsharing ist durch solche Vertragskonstruktionen gering.
- Mit solchen Vereinbarungen zwischen Verwaltung und Bauträger:innen kann kein langfristiger Betrieb sichergestellt werden. Die Bauträger:innen verpflichten sich im Abtausch zu einem geringeren Stellplatzschlüssel in der Regel nur für einige wenige Jahre (z.B. zwei Jahre) zum Betrieb; wenn dieser nachfolgend nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, was derzeit der Fall ist, wird der Betrieb eingestellt.

Aufgrund all dieser Unzulänglichkeiten im bestehenden System wird empfohlen grundlegend andere Zugänge zur Umsetzung von Carsharing in Wohnen näher zu überprüfen. Statt einer Stellplatzverpflichtung sollte gesetzlich die Verpflichtung zur Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts in Verbindung mit einer „Mobilitätsabgabe“ verankert werden (bzw. eine gute Kombination der unterschiedlichen Mechanismen). Die Bauträger:innen sollten die Verantwortung dafür tragen, baulich die entsprechenden Voraussetzungen für Carsharing zu schaffen. Dafür sind entsprechende Standards zu definieren und im Rahmen der Baugenehmigung zu überprüfen. Die Bereitstellung von Carsharing in Wohnen sollte durch die öffentliche Hand gewährleistet werden. Eine Ausschreibung der Leistungen und der Abschluss von Verträgen mit Mobilitätsanbieter:innen auf dieser Grundlage, in denen Modalitäten und Qualitätsstandards für die Bereitstellung festzuschreiben sind (ähnlich wie bei der Bestellung von ÖPNV) ist naheliegend. Die Finanzierung der Angebote, die in einer Bezuschussung besteht (in der Höhe, die notwendig ist, um Angebote wirtschaftlich bereitstellen zu können) sollte mittels der Einhebung von Abgaben für alternative Mobilitätsangebote erfolgen.

Die Fragen der Integration von Carsharing (und insbesondere gewerblichem Carsharing) in Wohnen weisen grundlegend andere Fragen auf als die Integration von ÖPNV oder Mitfahren in Wohnen. Allerdings können gewisse Erkenntnisse zu P2P-organisierten, gemeinnützigen Formen des Carsharings in Wohnen auch auf die Organisation von Mitfahren in Wohnen übertragen werden.

## 9.2 Integration von Bedarfsverkehr in den ÖPNV

Es besteht weitestgehend Konsens darüber, dass Bedarfsverkehr als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs zu sehen ist.

Es besteht aber Handlungs- und insofern Forschungsbedarf dahingehend, die erforderlichen Daten für die Planungen zu generieren und die Planungsmethoden für eine integrierte Gesamtplanung weiterzuentwickeln, auf Grundlage derer beurteilt werden könnte, wo Bedarfsverkehr den Linienverkehr gut ergänzen und auf welchen Strecken Bedarfsverkehr wirtschaftlich effizienter als Linienverkehr betrieben werden könnte. Die verbindliche Einführung des Nahverkehrsplans nach deutschem Vorbild wird empfohlen, um eine solche integrierte Gesamtplanung nach deutschem Vorbild zu institutionalisieren.

Um eine gute rechtliche Grundlage für die Integration von Bedarfsverkehr in die Planung, Bestellung und Finanzierung des ÖPNV zu schaffen, bedarf es einer gesetzlichen Klarstellung im ÖPNRV-G, dass Bedarfsverkehre (welche dann entsprechend zu definieren wären) als Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs gelten und daher gleichermaßen, wie die Verkehre nach KfIG dem ÖPNRV-G unterliegen sollen, und insbesondere die Aufgabenträger des ÖV auch als Aufgabenträger für die Bedarfsverkehre gelten. Um Systemwidrigkeiten zu beheben, sind Bedarfsverkehre aus der Logik und damit dem Anwendungsbereich des GelverkG herauszulösen. Eine Integration in das KfIG, welches speziell auf Linienverkehre abstellt, wird aber ebenso nicht als passend und zudem (aus unterschiedlichen Gründen) überbordend angesehen. Um einen systematischen Rechtsrahmen für die Bedarfsverkehre zu schaffen, wird eine grundlegendere Adaptierung des derzeitigen Regelungsregimes für die Personenbeförderung empfohlen, das heißt die Erlassung eines neuen Personenbeförderungsgesetzes. Das ÖPNRV-G wäre an diese Neustrukturierung des Regelungsrahmens für die Personenbeförderung dann entsprechend anzupassen.

Der rechtliche Rahmen sollte die Zuständigkeiten für die Bedarfsverkehre klar festlegen; vieles spricht dafür, dass diese bei den Verkehrsverbänden liegen sollte. Die Integration des Bedarfsverkehrs in die ÖPNV-Planung sollte so weit als möglich durch das Instrument einer integrierten (= gebündelten) Ausschreibung erfolgen. Dieses verspricht die größtmögliche Flexibilität beim Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsangebote (Linienverkehr, Bedarfsverkehr) und damit auch die größtmögliche Effizienz bei der Angebotsbereitstellung, wodurch wiederum die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung gewährleistet werden kann. Es wird empfohlen, bei derart komplexen Ausschreibungen den Einsatz einer (überwiegend) funkti-

onalen Ausschreibung näher zu prüfen. Bei einer funktionalen Ausschreibung wird der zu beschaffende Leistungsgegenstand offener umschrieben, was freilich nicht daran hindert, auch gewisse Mindeststandards für die Leistungsbereitstellung vorab festzulegen. Das gibt den Bietern die Möglichkeit hinsichtlich der Bündelung und Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren selbst Planungen vorzunehmen und entsprechende Angebote zu legen, über welche mit dem Auftraggeber (=Verkehrsverbünde) verhandelt werden kann und welche der Auftraggeber im Rahmen des Verhandlungsverfahrens mittels des „Last and Best Offer“ nochmals präziser gestalten und steuern kann. So gesehen wird das Vergabeverfahren dazu genutzt, mit den Bietern die Planung gemeinsam zu erarbeiten – die Linien- und Fahrpläne und die Bündelung kann dann aber letztlich vertraglich klar festgelegt und so brutto bestellt werden. Die funktionale Ausschreibung ist so gesehen also nicht notwendig an das Nettobestellerprinzip geknüpft, noch führt sie dazu, dass die Verkehrsverbünde die Gesamtplanung aus den Händen geben müssen. Es sollte zudem genauer geprüft werden, ob für eine solche gemeinsame Erarbeitung von Planungen für kombinierte Verkehre, auch die Innovationspartnerschaft in Frage käme. Diese hätte jedenfalls zum Vorteil, dass das Verfahren besonders flexibel durchgeführt werden kann, die Bieter:innen im Grunde nur Konzepte anbieten müssen und die Planung gemeinsam mit dem Auftraggeber (= Verkehrsverbund) im Rahmen der Vertragsausführung entwickelt werden könnte.

Eine Integration in den Verbundtarif sollte berücksichtigt werden, um die Bedarfsverkehre attraktiv zu gestalten. Bei der Verfügbarkeit eines Alternativangebotes sollte es aber einen Aufschlag geben, um die Konkurrenz zur Linie bzw. zu anderen etablierten Angeboten zu vermeiden.

Sharing und Mitfahren werden im Unterschied zum Bedarfsverkehr nicht als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs gesehen, sondern bloß als weitere alternative Mobilitätsformen, die den öffentlichen Verkehr ergänzen können. Sie sollten daher in der Gesamtplanung nur mitberücksichtigt, aber nicht integriert werden. Insofern sind die Erkenntnisse zur Integration von Bedarfsverkehr in den ÖPNV nicht übertragbar auf die anderen NMDL.

### 9.3 Integration von Mitfahren in Betriebe

Arbeits- und Dienstwege weisen im Vergleich zu anderen Wegezwecken einen geringeren Besetzungsgrad auf und stellen dabei aber mehr als die Hälfte der in Österreich zurückgelegten Pkw-Kilometer. Gleichzeitig ist der durchschnittliche Besetzungsgrad bei Arbeits- und Dienstwegen geringer als bei anderen Wegezwecken. In Hinblick auf die Mobilitätswende stellen sie damit einen wesentlichen Ansatzpunkt dar. Mitfahren wird häufig als Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements angeführt, mit dem Ziel den Pkw-Besetzungsgrad zu erhöhen. Mitfahren in Betrieben wird dabei mit Vorteilen sowohl für die Betriebe selbst (z.B. geringerer Bedarf an Stellplätzen) als auch für die Beschäftigten verbunden. Dennoch entfalten sich die Vorteile des Mitfahrens im betrieblichen Kontext bislang nicht.

Eine strategische Integration von Mitfahren in Betrieben erfordert daher eine übergeordnete (z.B. kommunale) Strategie sowie die rechtliche Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement, Anreize für Betriebe Mitfahren zu initiieren und für Beschäftigte die Mitfahr-Angebote zu nutzen. Dazu sind Klärung rechtlicher Grundlagen sowie Information und Kommunikation zu rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig. Darüber hinaus wird als wesentlich erachtet flankierende Pull- und insbesondere Push-Maßnahmen zu setzen. Hierbei zeigt sich – wie auch bei Carsharing integriert in Wohnen – der Stellplatzschlüssel als zentraler Hebel.

Die rechtliche Verankerung von betrieblichem Mobilitätsmanagement stellt eine wesentliche Grundlage für Mitfahren in Betrieben dar. Dabei ist die verpflichtende Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement etwa räumlich und/oder nach Betriebsgröße differenziert sowie auch betriebsübergreifende Ansätze im Sinne eines Quartiersansatzes zu erarbeiten und rechtlich zu prüfen. Um darüber hinaus das Interesse der Betriebe zur Initiierung von Mitfahren zu erhöhen, ist einerseits die höhere Nachfrage der Beschäftigten förderlich. Im Interesse der Betriebe liegt es, möglichst geringen Organisationsaufwand zur Initiierung und Durchführung von Mitfahren zu haben. Daher empfiehlt sich die Kooperation mit externen Betreiber:innen von Mitfahr-Plattformen im betrieblichen Kontext (vgl. ummadum, heyway, ...). Dadurch können Fragen des Datenschutzes sowie die organisatorischen Abwicklung zwischen Betrieb und Betreiber:innen klar geregelt werden. In Hinblick auf das bislang volatile und begrenzte Marktsegment an spezifischen Plattform-Anbietenden, ergibt sich ein Bedarf an Qualitätskriterien für Mitfahr-Plattformen und an deren Zertifizierung.

Höhere Akzeptanz der Beschäftigten kann durch verlässlichere Mitfahr-Angebote mittels Heimfahrgarantie seitens der Mitfahrenden sowie bessere finanzielle Anreize für die Fahrenden erzielt werden. Hierzu ist insbesondere die Klärung zulässiger Kostendeckungsbeiträge und die Abgrenzung zur gewerblichen Durchführung erforderlich. Dabei ist auch die Erhöhung der potentiellen Kostendeckungsbeiträge anzudenken, um Fahrenden mehr finanzielle Anreize bieten zu können. Während in den Bereichen Haftungsrecht, Steuerrecht, Vertragsrecht und Arbeitsrecht die Regelungen zwar keine besonderen Hürden darstellen, aber auch keine Verpflichtungen bzw. Anreize beinhalten, erweisen sich insbesondere die Regelung der Kostendeckungsbeiträge bzw. die Abgrenzung zur Gewerblichkeit als unklar. Weiters können innerbetriebliche soziale Aktivitäten Hemmungen der Beschäftigten für das Mitfahren abbauen. Arbeitszeitsynchronisierung kann weiters dazu führen die kritische Masse and Nutzer:innen schneller zu erreichen.

Ohne die Umsetzung flankierender Push- und Pull-Maßnahmen fehlt jedoch ein entscheidender Hebel zur Forcierung von Mitfahren im betrieblichen Kontext. Bei diesen flankierenden Maßnahmen sind insbesondere politisch bislang wenig populäre Push-Maßnahmen zu berücksichtigen. Potentielle Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz der Betriebe sind etwa differenzierte Stellplatzreduktionen und Stellplatzabgaben (z.B. nach nach räumlichen Kriterien, Erreichbarkeiten, Anzahl der Beschäftigten etc. differenziert). Ebenso sind weitere Steuerungs- und Preisinstrumente zur Straßennutzung erforderlich (z.B. HVO-Lanes, City-Maut, ...). Um die Akzeptanz der Beschäftigten zu erhöhen, bieten sich flankierend z.B. Parkgebühren für Alleinfahrende, Reduktion der Stellplätze sowie die Einrichtung bevorrangter Mitfahrparkplätze mit multimodalem Anschluss an.

Darüber hinaus besteht weiterer Forschungsbedarf hinsichtlich (1) der Praxis des Mitfahrens integriert in Betriebe in Österreich differenziert z.B. nach Branchen, Betriebsgrößen, Standort und Raumtypologie, um spezifische Handlungsempfehlungen und Instrumente erarbeiten zu können. Weiters sind (2) Fragen der frühzeitigen Einbindung spezifischer Fachkompetenzen in Planungs- und Kommunikationsprozesse, Erweiterung des Methodensets sowie Anpassung der gängigen Planungsinstrumente und der Verankerung in bestehende Strukturen der öffentlichen Verwaltung zu beantworten. (3) Darüber hinaus ist die bislang wenig beleuchtete Rolle der Betriebsräte in Bezug auf die Initiierung von Mitfahren zu untersuchen und spezifische Maßnahmen und Programme unter Einbezug unterschiedlicher Stakeholder:innen (von Förderstellen bis hin zu unterschiedlichen Interessenvertretungen) zu erarbeiten.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Methodische Vorgehensweise im Projekt SLIMobility.....	25
Tabelle 2 Merkmalsausprägungen des Fahrzeug-Sharings.....	33
Tabelle 3 Typen des Fahrzeug-Sharings .....	33
Tabelle 4 Merkmalsausprägungen der Bedarfsverkehre.....	37
Tabelle 5 Typen der Bedarfsverkehre .....	38
Tabelle 6 Merkmalsausprägungen des Mitfahrens.....	40
Tabelle 7 Typen des Mitfahrens .....	41
Tabelle 8 Übersicht der Barrieren .....	43
Tabelle 9 Übersicht über ausgewählte Integrationsebenen.....	46
Tabelle 10 Übersicht über die methodische Vorgehensweise in der Fallbeispielanalyse ...	55
Tabelle 11 Übersicht der Fallbeispiele nach Integrationsebenen.....	56
Tabelle 12 Themenbereiche des modularen Interviewleitfadens .....	57
Tabelle 13 Regelungssystematik der Stellplatzverpflichtungen sowie der Abweichungsmöglichkeiten zugunsten alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Ländervergleich .....	67
Tabelle 14 Steckbrief MO.Point Perfektastraße.....	85
Tabelle 15 Steckbrief Carsharing Maronihof.....	86
Tabelle 16 Auswertung der Interviews: Integration von Carsharing in Wohnen .....	87
Tabelle 17 Steckbrief VOR Flex Mostviertel West.....	119
Tabelle 18 Steckbrief WienMobil Hüpfer Liesing.....	120
Tabelle 19 Auswertung der Interviews: Integration von Bedarfsverkehren in den ÖPNV	121
Tabelle 20 Steckbrief ummadum .....	156
Tabelle 21 Auswertung der Interviews: Integration von Mitfahren in Betriebe .....	157

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Kategorisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung) .....	9
Abbildung 2 Ausgewählte Bereiche der Systemintegration von NMDL (eigene Darstellung)	11
Abbildung 3 Struktur des Kompendiums (eigene Darstellung).....	26
Abbildung 4 Ebenen des Mobilitätssektors (eigene Darstellung) .....	30
Abbildung 5 Einordnung neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung) .....	31
Abbildung 6 Kategorisierung Neuer Mobilitätsdienstleistungen (eigene Darstellung) .....	31
Abbildung 7 Systematisierungen von Innovationsbarrieren im Mobilitätsbereich (eigene Darstellung) .....	42
Abbildung 8 Struktur der Tabellen (eigene Darstellung) .....	47
Abbildung 9 Systemintegration von NMDL (eigene Darstellung) .....	50
Abbildung 10 Informationsebenen und -quellen der Integrationsebenen.....	60
Abbildung 11 Übersicht: Rechtsgrundlagen der Stellplatzverpflichtungen (eigene Darstellung) .....	66
Abbildung 12 Übersicht: Städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge im Prozess der Projektumsetzung (eigene Darstellung).....	81
Abbildung 13 Übersicht: Typische Vertragskonstellationen im Zusammenhang mit alternativen Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau (eigene Darstellung) .....	82
Abbildung 14 Mobilitätsabgabe als neuer Ansatz (Eigene Darstellung, Weiterentwickelt nach Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr).....	101
Abbildung 15 Übersicht typischer Vertragskonstellationen bei Integration von NMDL in Betriebe (eigene Darstellung) .....	149
Abbildung 16 Systematik der morphologischen Kästen .....	237

## Literaturverzeichnis

**Agora Verkehrswende:** Mobilitätsoffensive für das Land. Wie Kommunen mit flexiblen Kleinbussen den ÖPNV von morgen gestalten können. Berlin: 2023.

**AustriaTech (Hrsg.):** Mobilität & Wohnen - Neue Herausforderungen und Chancen für Wohnbauträger, Mobilitätsanbieter und EntscheidungsträgerInnen. Wien: 2019.

**Autengruber, Arnold/Kahl, Arno:** Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV. Wien: Verlag Österreich 2023.

**Autengruber, Arnold:** Vergabe- und beihilferechtlicher Rahmen für die Bestellung von Mikro-ÖV. In: Autengruber, Arnold/Kahl, Arno (Hrsg.): Mobilitätswende. Wien: Verlag Österreich 2023, S. 35-58.

**Baron, Sascha:** Pendlerverkehr im ländlichen Raum - Ansatzpunkte für eine kollaborative Mobilität, in: Manz, Wilko (Hrsg.): Grüne Reihe Nr. 72, Dissertation: TU Kaiserslautern.

**Baumann, Christiane/White, Stuart:** Collaborative Stakeholder Dialogue: A Catalyst for Better Transport Policy Choices. International Journal of Sustainable Transportation, 2015/9(1), 30-38.

**Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr:** Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren. München, 2022.

**BCS:** CarSharing Definition des bcs. URL: [carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/carsharing-definition-des-bcs](https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/carsharing-definition-des-bcs) (abgerufen am 7.12.2023)

**Becker, Udo/Bormann, René/Claus, Elke/Faber, Werner/Herget, Melanie/Holzappel, Helmut/Hunsicker, Frank/Stuber, Martin/Walter, Ulrike/weis, Peter/Zimmermann, Hermann:** Mobilität im ländlichen Raum sichern – Perspektiven entwickeln, Identität ermöglichen, Freiräume schaffen, Kostenwahrheiten angehen. In: Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): WISO-Diskurs 2018/08.

**Beckmann, Klaus/Rindsfüser, Guido/Stein, Ursula:** Untersuchung hemmender und fördernder Rahmenbedingungen bei Umsetzung von innovativen Mobilitätsmaßnahmen in die Verkehrspraxis. 2005.

**Behrendt, Siegfried/Bormann, René/Faber, Werner/Jurisch, Stefan/Kollosche, Ingo/Kucz, Ingo/Müller, Detlef/Rammler, Stephan:** Mobilitätsdienstleistungen gestalten - Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern. In: Friedrich-Ebert-Stiftung Wirtschafts- und Sozialpolitik (Hg.): WISO Diskurs 2020/04. Bonn: 2020.

**Rechnungshof:** Bericht des Rechnungshofes, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H., Reihe BUND 2017/9, 40.

**Bertocchi, Timo:** Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Dissertation. In: Institut für Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 2009/19. Kassel: 2009.

**Bezai, Nacer Edine/Medjdoub, Benachir/Al-Habaibeh, Amin/Chalal, Moulay Larbi/Fadli, Fodil:** Future cities and autonomous vehicles: analysis of the barriers to full adoption. In: Energy and Built Environment, 2021, Vol.2(1), 65-81.

**Bieber, Roland/Maiani, Francesco:** Europäisches Verkehrsrecht. Baden-Baden: Nomos 2015.

**Bieber, Roland/Maiani, Francesco:** Europäisches Verkehrsrecht. Baden-Baden: Nomos 2022, 2. Aufl.

**Bilderl, Barbara:** Mikro-ÖV-Systeme als Mobilitätschance im ländlichen Raum. In: Herget, Melanie/Neumeier, Stefan/Osigus, Torsten (Hg.): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Braunschweig: Thünen-Institut für Ländliche Räume 2020, Tagungsband MobilER 2020, S. 9-13.

**Blees, Volker/Hasenstab, Max/Becker, Josef/Freyer, Lola/Löw, G r me:** Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbanken. Schlussbericht. Frankfurt am Main/Wiesbaden: 2019.

**Blees, Volker:** Mobilitätspläne und Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Entwicklung. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.). Erfurt: Deutscher Straßen- und Verkehrskongress 2018.

**Bleyer, Birgit:** BFG: Pendlerpauschale trotz Fahrgemeinschaft. In: ARD 6766/19/2021. Wien: Lexis Nexis 2021.

**BMK (Hrsg):** FTI-Strategie Mobilität. Wien: 2020. URL: [fti-mobilitaetswende.at/resources/pdf/broschueren/BMK\\_FTI\\_Strategie\\_Mobilitaet\\_final\\_lang.pdf?m=1684746155&](https://fti-mobilitaetswende.at/resources/pdf/broschueren/BMK_FTI_Strategie_Mobilitaet_final_lang.pdf?m=1684746155&) (abgerufen am 4. 12. 2023).

**BMK (Hrsg):** Klimafreundlich mobil im Wohnbau. Wien: 2022.

**BMK (Hrsg):** Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien: 2021. URL: [bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK\\_Mobilitaetsmasterplan2030\\_DE\\_UA.pdf](https://bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf) (abgerufen am 4. 12. 2023).

**BMK (Hrsg):** Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich. Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren). Wien: 2023.

**BMLFUW (Hrsg):** Umweltfreundliches Parkraummanagement - Leitfaden Für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger. Wien: 2015.

**BMVBS (Hrsg.):** Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Bonn: 2009.

**Brandl, Hannes:** Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV-Angeboten. Dissertation. Wien: TU Wien 2019

**Braunsteiner, Gerhard:** § 26 EStG. In: Wiesner, Werner/Grabner, Roland/Knechtl, Markus/Wanke, Rudolf (Hrsg.): Einkommensteuergesetz. Wien: Manz, Stand 1.5.2021 (rdb.at).

**Brennsteiner, Natalie/Wanke, Rudolf:** § 15 EStG. In: Wiesner, Werner/Grabner, Roland/Knechtl, Markus/Wanke, Rudolf (Hrsg.): Einkommensteuergesetz. Wien: Manz, Stand 1.7.2023 (rdb.at).

**Butler, Luke/Yigitcanlar, Tan/Paz, Alexander:** Barriers and risks of Mobility-as-a-Service (MaaS) adoption in cities: A systematic review of the literature. In: Cities, 2021/109 (March 2020), 1030362021.

**Caruso Carhsaring eGen:** Endbericht „Carsharing in Wohnanlagen“. Dornbirn: 2018.

**Cohen, Adam/Shaheen, Susan:** Planning for Shared Mobility. Pas report 583. 2018.

**Czech, Andreas:** Einflusswirkungen auf das Geschäftsmodell Carsharing - unter Berücksichtigung des Stakeholder-Ansatzes. Dissertation. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing 2023.

**Damjanovic, Dragana:** Der verfassungsrechtliche Rahmen für die Inpflichtnahme Privater zur Umsetzung besonderer Verbraucherschutzbestimmungen – am Beispiel von § 77 EIWOG und § 26 Abs 2 VZKG. In: Reiffenstein, Maria/Blaschek, Beate (Hrsg.): Konsumentenpolitisches Jahrbuch. Wien: Verlag Österreich 2017, S. 127-164.

**Damjanovic, Dragana/Peck, Oliver:** Der rechtliche Rahmen für alternative Mobilitätsdienstleistungen - offene Fragen und Handlungsbedarf. In: Zeitschrift für Verwaltung 2023/4, 285. Wien: Lexis Nexis.

**Doralt, Werner/Ruppe, Hans G./Mayr, Gunter/Kirchmayr-Schliesselberger, Sabine:** Grundriss des österreichischen Steuerrechts. Band I. Wien: Manz 2019, 12. Aufl.

**Duong, Thuy Chin/Foljanty, Lukas/Kudella, Carsten/Runge, Diana/Ruoff, Paula/Gosen, Maïke/Scholl, Gerd:** Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation“. BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). 2016.

**Durand, Anne/Zijlstra, Toon:** The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review. KiM Netherlands Institute of Transport Policy Analysis (Hrsg.). 2020.

**Favry, Eva:** Modernisierung im sozialen Wohnbau – wie dabei Smart Mobility unterstützt wird. in: Schrenk, Manfred/Popovich, Vasily V./Zeile, Peter/Eilisei, Pietro/Beyer, Clemens (Hrsg): REAL CORP Proceedings/Tagungsband 2016, 481-490.

**Forschungs-Informationssystem:** Kritische Masse der Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr. Stand des Wissens 11.06.2019. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/59662/> (abgerufen am 19.12.2023).

**Geis, Isabella:** Größer, höher, weiter – Wie die Mobilität von morgen schon heute unsere Statussymbole verändert. In Gierke, Lioba A./Gerpott, Fabiola H. (Hrsg): Statussymbole im Wandel – Haben, was andere nicht haben können. Baden-Baden: Nomos 2022, 127-142-.

**Geuder, Heinrich/Fuchs, Gerald:** Wiener Baurecht. Wien: Linde Verlag 2021, 7. Aufl.

**Gruber, Ingrid:** Bestandsanalyse sowie Potenzialermittlung für betriebliches Mobilitätsmanagement mit dem Fokus Radverkehr in der Kleinregion Gleisdorf. Masterarbeit. Graz: Karl-Franzen-Universität Graz 2019.

**Grubmann, Michael/Punz, Wolfgang/Vladar, David:** Personenbeförderungsrecht Straße. Wien: Manz 2014. (2014)

**Gutzmer, Peter/Todsén, Eike:** Mobilität für morgen – notwendig, herausfordernd, machbar. In Siebenpfeiffer (Hrsg): Mobilität der Zukunft. 2021/6.

**Haidinger, Viktoria:** Zulässigkeit der Verarbeitung von Daten. In: Knyrim, Rainer (Hrsg.): Praxishandbuch Datenschutzrecht. Wien: Manz 2020, 4. Aufl., S. 49-88.

**Harz, Jonas/Sommer, Carsten:** Erfolgsfaktoren und Hemmnisse des integrierten Ridesharing in ländlichen Räumen. In: Straßenverkehrstechnik 06/2022. 2022.

**Harz, Jonas/Sommer, Carsten:** Systemanalyse Flinc. In Daskalakis, Maria/Sommer, Carsten/Roßnagel, Alexander/Kepper, Jutta (Hrsg): Ländliche Mobilität vernetzen - Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. Oekom, 2019, 260-290.

**Hasselwander, Marc/Bigotte, Joao F./Fonseca, Miguel:** Understanding platform internationalisation to predict the diffusion of new mobility services. In: Research in Transportation Business & Management 2022(43). 2022.

**Heid, Stephan/Hofbauer, Berthold:** Vor §§ 118–121. In: Heid, Stephan/Reisner, Huber/Deutschmann, Daniel/Hofbauer, Berthold (Hrsg.): BVergG 2018. Kommentar zum Bundesvergabegesetz 2018. Wien: Verlag Österreich 2019

**Heinitz, Florian:** Potentiale und Hemmnisse für Pkw-Fahrgemeinschaften in Deutschland. In: Umweltbundesamt (Hrsg): TEXTE 216/2020. Erfurt: 2020.

**Heinrichs, Dirk/Thomaier, Susanne/Parzonka, Roman:** Ko-Automobilität - Heutige Nutzungsformen und Nutzungsmuster in Deutschland und Verbreitungspotenziale als

alternatives Mobilitätsangebot. Abschlussbericht. In: DLR (Hrsg.): Arbeitsberichte zur Verkehrsforschung 2017(1). Berlin: 2017.

**Heinze, Christian:** § 8 PBefG. In: Heinze, Christian/Fehling, Michael/Fiedler, Lothar H. (Hrsg.): Personenbeförderungsgesetz. Kommentar. München: C.H.Beck 2014, 2. Aufl.

**Hensher, David A./Ho, Chinh/Mulley, Corinne:** Understanding Mobility as a Service (MaaS): Past, Present and Future. Elsevier 2020.

**Hermann, Andreas/Klinski, Stefan/Heyen, Dirk Arne/Kasten, Peter:** Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. In: Umweltbundesamt (Hrsg.), Texte 49/2019. Dessau-Roßlau: 2019.

**Holoubek, Michael/Fuchs, Claudia/Holzinger, Kerstin:** Vergaberecht. Wien: Verlag Österreich 2018, 5. Aufl.

**Holz-Rau, Christian/Scheiner, Joachim:** Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation - Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf - Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer 2015 3-22.

**Huller, Felix:** Die Regulierung des Rideselling (Uber). Berlin: Duncker & Humblot 2022.

**Hunecke, Marcel:** Mobilitätsverhalten verstehen und verändern - Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. In: Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2015 (26). 2015.

**Illedits, Alexander/Reich-Rohrwig, Otto (Hrsg.):** Wohnrecht Taschenkommentar. Wien: LexisNexis 2018, 3. Aufl.

**Ivm (Hrsg.):** Mobilität im Unternehmen effizient gestalten - Strategien für kostensparende, energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität. (o.J.). URL: <https://effizient.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/Betriebliches-Mobilit%C3%A4tsmanagement.pdf> (abgerufen am 21.12.2023).

**Jabornegg, Peter:** § 95 ArbVG. In: Strasser, Rudolf/Jabornegg, Peter/Resch, Reinhard (Hrsg.): Arbeitsverfassungsgesetz – Kommentar. Wien: Manz, Stand 1.12.2007 (rdb.at).

**Jokinen, Jani-Pekka/Sihvola, Teemu/Mladenovic, Milos N.:** Policy lessons from the flexible transport service pilot Kutsuplus in the Helsinki Capital Region. In: Transport Policy, 2019/76 (April 2019), 123-133. 2019.

**Jürschik, Corina:** Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste. Kommentierung der VO (EG) 1370/2007 inkl. VO (EU) 2016/2338. Stuttgart: Kohlhammer 2020, 2. Aufl.

**Kagerbauer, Martin:** Integration von neuen Mobilitätsformen in Verkehrserhebungen und Verkehrsmodellierung. Habilitation. In: Vortisch, Peter (Hrsg.): Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswesen, Band 77. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing 2021.

**Kahl, Arno:** Der öffentliche Personenverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb. Wien: Verlag Österreich 2005.

**Kahl, Arno:** Mikro-ÖV im aktuellen verkehrsgewerberechtlichen Rahmen und Anpassungsbedarf. In: Autengruber, Arnold/Kahl, Arno (Hrsg.): Mobilitätswende. Wien: Verlag Österreich 2023.

**Kanonier, Arthur/Weninger, Kurt:** Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“. Wien: 2018. URL: [https://www.krems2030.at/wp-content/uploads/2019/01/Stellpl%C3%A4tze\\_N%C3%96\\_Studie\\_22102018-1.pdf](https://www.krems2030.at/wp-content/uploads/2019/01/Stellpl%C3%A4tze_N%C3%96_Studie_22102018-1.pdf) (abgerufen am 21.12.2023).

**Karbaumer, Rebecca/Metz, Friso:** Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility. 2022.

**Kerschner, Ferdinand (Hrsg.):** Österreichisches und Europäisches Verkehrsrecht. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit. Wien: Manz 2001.

**Klaas, Katharina/Kaas Elias, Alexander:** Mobilität als Dienstleistung - sozial gerecht? VCD Fact Sheet 10/2021. 2021.

**Klima- und Energiefonds:** Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum. Blue Globe Manual, Mobilität10/2011. 2011.

**Krejci, Heinz/Bydlinski, Sonja/Weber-Schallauer, Ulrich:** Vereinsgesetz. Kurzkomentar. Wien: Manz 2009, 2. Aufl.

**Land Tirol (Hrsg.):** Förderung E-Carsharing in Gemeinden. Ein Leitfaden für Gemeinden.

URL:

[https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/Carole/Dokumente/Leitfaden\\_E-Carsharing\\_Gemeinden\\_2021.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/Carole/Dokumente/Leitfaden_E-Carsharing_Gemeinden_2021.pdf) (abgerufen am 15.5.2023).

**Lanzendorf, Martin/Hebsaker, Jakob:** Mobilität 2.0 – Eine Systematisierung und sozial-räumliche Charakterisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen. In: Wilde, Mathias/Gather, Matthias/Neiberger, Cordula/Scheiner, Joachim: Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Springer 2017, 135-151.

**Linke, Benjamin (Hrsg.):** VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste. Kommentar. München: C.H.Beck 2019, 2. Aufl.

**Loose, Willi/Nehrke, Gunnar:** CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. 3. Und ergänzte Auflage. Bundesverband CarSharing (bcs) (Hrsg.). Berlin: 2022.

URL:

[https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs\\_leitfaden2022\\_220204\\_hp\\_v2.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf) (abgerufen am 20.12.2023).

**Loose, Willi:** Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote. Bundesverband CarSharing (bcs) (Hrsg.). Berlin: 2018.

**Lutzenberger, Martin/Trinkner, Urs/Federspiel, Esther/Frölicher, Joans/Georgi, Dominik/Ulrich, Susanne/Wak, Thomas:** Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz. Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz. Bundesamt für Straßen (Hrsg.). 2018.

**Luxbacher, Bernd/Schrenk, Florian/Schrenk, Friedrich:** Personalverrechnung 2023. Wien: dbv Verlag 2023, 26. Aufl.

**Mager, Thomas J./Krewer, Andreas:** Flächenverkehre als Baustein der Verkehrswende in Baden-Württemberg. Ein Erfolgsbericht über das Regiobuslinien-Förderprogramm. In: Herget, Melanie/Neumeier, Stefan/Osigus, Torsten (Hrsg.): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Braunschweig: Thünen-Institut für Ländliche Räume 2020, Tagungsband MobilER 2020, 71-74.

**Marhold, Franz/Friedrich, Michael:** Österreichisches Arbeitsrecht. Wien: Verlag Österreich 2016, 3. Aufl.

**Middleton, Scott/Zhao, Jinhua:** Discriminatory attitudes between ridesharing passengers. In: Transportation 2020/47, 2391-2414.

**Mobyome (Hrsg.):** Handbuch On-Demand. URL: [bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Betriebskosten](https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Betriebskosten) (abgerufen am 04.12.2023).

**Mobyome (Hrsg.):** Statusreport Bedarfsverkehr 2022. URL: [https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/f/f1/Statusreport\\_Bedarfsverkehr\\_2022.pdf](https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/f/f1/Statusreport_Bedarfsverkehr_2022.pdf) (abgerufen am 17.6.2023).

**Mobyome (Hrsg.):** Statusreport Bedarfsverkehr 2023. URL: [https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/4/48/Statusreport\\_Bedarfsverkehr\\_2023.pdf](https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/4/48/Statusreport_Bedarfsverkehr_2023.pdf) (abgerufen am 20.12.2023).

**Mobyome (Hrsg.):** Evaluierung: Wie entwickle ich ein Angebot weiter? URL: <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Evaluierung> (abgerufen am 20.12.2023).

**Mobyome (Hrsg.):** VOR Flex Mostviertel West. URL: <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Integration> (abgerufen am 10.12.2023).

**Mühlethaler, Franz/Axhausen, Kay/Ciari, Francesco/Tschannen-Süess, Monika/Gertsch-Jossi, Ursula:** Potenzial von Fahrgemeinschaften. Zürich: 2011.

**Müller, Rudolf:** Verlust des Versicherungsschutzes bei einer Fahrgemeinschaft. In: Das Recht der Arbeit (DRdA) 2010, 291. Wien: ÖGB Verlag 2010.

**nexus Institut (Hrsg.):** Glossar - Hubs und Mobilitätstationen., 2022. URL: [www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/glossar/#glossar-4](http://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/glossar/#glossar-4) (abgerufen am 20.12.2023).

**Nitschke, Luca/Quentin, Paula/Kanisius, Fabian/Schluckebier, Kai/Burlon, Nora Sofie/Buscher, Jost/Deffner, Jutta/Bruns, André/Stein, Melina/Mühlhans, Heike/Othengrafen, Frank/Joost, Jan-Marc:** Pendeln verstehen: Status quo, Forschungsstand und Perspektiven. In: ISOE-Materialien Soziale Ökologie 2020(67). Frankfurt am Main: 2022.

**Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias:** Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn/Berlin: 2018.

**ÖAMTC (Hrsg.):** Was Sie über Fahrgemeinschaften wissen sollten. 2023. URL: <https://www.oeamtc.at/news/was-sie-ueber-fahrgemeinschaften-wissen-sollten-34207305> (abgerufen, 19.12.2023).

**Oberwexer, Walter/Haller, Matthias:** Direktvergaben im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen. In: Zeitschrift für Vergaberecht und Bauvertragsrecht (ZVB) 2020/4, 8.

**ÖGB (Hrsg.),** Aktiv im Betriebsrat. Rechte und Pflichten. 2011. URL: [https://www.oegb.at/content/dam/oegb/downloads/betriebsratservice/werkzeuge/downloads-brwahl-3-s-it/BR\\_Rechte-Pflichten.pdf](https://www.oegb.at/content/dam/oegb/downloads/betriebsratservice/werkzeuge/downloads-brwahl-3-s-it/BR_Rechte-Pflichten.pdf) (abgerufen am 10.12.2023).

**Öhlinger, Theo/Eberhard, Harald:** Verfassungsrecht. Wien: Facultas 2019, 12. Aufl.

**Olsson, Lars E./Maier, Raphaela/Friman, Margareta:** Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool. In: Sustainability 2019 (11), 2414.

**Ostermann, Norbert/Rollinger, Wolfgang (Hrsg.):** Handbuch ÖPNV. Schwerpunkt Österreich. 2016.

**Österreichische Bundesregierung:** Regierungsprogramm 2020–2024, Wien: 2020. URL: [bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf](https://bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf) (abgerufen am 4.12.2023).

**Petric, Heinrich:** Fahrgemeinschaft. In: Graf-Schimek, Caroline (Hrsg.): Fachlexikon Sozialversicherung. Wien: Linde Verlag 2013.

**Potacs, Michael:** Gewerberecht. In: Holoubek, Michael/Potacs, Michael (Hrsg.): Öffentliches Wirtschaftsrecht. Wien: Verlag Österreich 2019, 4. Aufl.

**Projekt KlimaEntLaster:** Forschungsergebnisse aus dem Projekt KlimaEntLaster. URL: [www.klimaentlaster.at](http://www.klimaentlaster.at) (abgerufen am 15.5.2023).

**Projekt Mo.Hub:** Forschungsergebnisse (unveröffentlicht) aus dem laufenden Projekt Mo.Hub – Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl. URL: [www.mohub.at](http://www.mohub.at) (15.5.2023).

**Putschlögl, Martin:** Turmprojekt Triiiple: Sozialwohnungen ausgelagert. Der Standard, 25.12.2020. <https://www.derstandard.at/story/2000122724781/turmprojekt-triiple-sozialwohnungen-ausgelagert> (abgerufen am 17.12.2023).

**Pürgy, Erich/Hofer, Thomas E.:** Verkehrsrecht. In: Holoubek, Michael/Potacs, Michael (Hrsg.): Öffentliches Wirtschaftsrecht. Wien: Verlag Österreich 2019, 4. Aufl.

**Rabenstein, Benjamin:** Öffentliche Fahrradverleihsysteme -Wirkungen und Potenziale. In: Veröffentlichungen aus dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen 2015/54. Stuttgart: 2015.

**Rachbauer, Stefanie/Putschögl, Martin:** Wiens städtebauliche Verträge: Ein 45,6 Millionen Euro schweres Geheimnis, Der Standard, 15.11.2022, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimnis> (abgerufen am 28.11.2023).

**Radlobby:** Bike-Sharing: Qualitätsforderungen der Radlobby. 2017. URL: <https://www.radlobby.at/bikesharing> (abgerufen am 15.9.2023).

**Rammler, Stephan/Sauter-Servaes, Thomas:** Innovative Mobilitätsdienstleistungen. Hans Böckler Stiftung 2013.

**Reutter, Oscar/Koska, Thorsten/Schäfer-Sparenberg, Carolin/reutter, Ulrike:** Betriebliche Mobilität im Quartier gemeinsam verbessern, Erkenntnisse für die Praxis aus dem Projekt BMM HOCH DREI. Wuppertal: 2019.

**Rimböck, Alexander/Voit, Thomas:** Die Ökologisierung des Pendlerpauschales. In: taxlex 2021, 244.

**Rube, Sonka/ Ackermann, Tim/Kagerbauer, Martin/Loose, Willi/Nehrke, Gunnar/Wirtz, Matthias/Zappe, Frieder:** Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr, Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte Ausgabe 2020

**Saake, Stefan/Lahner, Jörg/Matthies, Eike:** Betriebliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen – ein Anstoß für Veränderungen in Mobilitätsverhalten und -einstellungen Mitarbeitender? Standort 2021, 83-88.

**Schmitt, Volker:** In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung. Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 31, 2020.

**Schubert, Christine:** § 16 EStG. In: Wiesner, Werner/Grabner, Roland/Knechtl, Markus/Wanke, Rudolf (Hrsg.): Einkommensteuergesetz. Wien: Manz, Stand 1.8.2023 (rdb.at).

**Schüßler-Datler, Angelika:** Städtebauliche Verträge. Wien: Verlag Österreich 2020.

**Selz, Emanuel/Platzer, Mario/Kammerhofer, Aurelia/Berger, Martin/Kanonier, Arthur/Weninger, Kurt/Monsberger, Markus/Baumgartner, Barbara/Franz, Gerald:** Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität. In: BMK (Hrsg), Nachhaltig Wirtschaften Berichte aus Energie- und Umweltforschung 2022/27.

**Simic, Slavko/Kamthe, Akshay:** Shared Micro-Mobility, Geteilte Mikromobilität in Städten – sicher und nachhaltig. Whitepaper 02/2021. URL: [https://www.deutschebahnconnect.com/produkte/curbside\\_management/20210907\\_WhitePaper\\_02-21\\_Geteilte\\_Mikromobilitaet\\_in\\_Staedten.pdf](https://www.deutschebahnconnect.com/produkte/curbside_management/20210907_WhitePaper_02-21_Geteilte_Mikromobilitaet_in_Staedten.pdf) (abgerufen am 15.5.2023).

**Sommer, Carsten/Deutsch, Volker:** Grundlagen und Formen des ÖPNV, in Vallee, Dirk/Engel, Barbara/Vogt, Walter (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung, Band 3. Entwurf, Bemessung und Betrieb. Springer Vieweg 2021, 207-254.

**Sommer, Carsten/Schäfer, Frank/Löcker, Gerhard/Hattop, Tilmann/Saighani, Assadollah:** Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für

Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. BMVI (Hrsg.). 2016.

**Stadt Graz (Hrsg.):** Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. Graz: 2016, 2. Aufl. URL: [https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565\\_7759220/ea3f774e/Leitfaden%20Mobilit%C3%A4t%20f%C3%BCr%20Bauvorhaben.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565_7759220/ea3f774e/Leitfaden%20Mobilit%C3%A4t%20f%C3%BCr%20Bauvorhaben.pdf) (abgerufen am 20.12.2023).

**Stadt Graz (Hrsg.):** Mobilitätsverträge. URL: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> (abgerufen am 17.12.2023).

**Stadt Salzburg (Hrsg.):** Mobility Points – Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten in Wohnbauten und Stadtteilen – Maßnahmenkatalog. Salzburg: 2019.

**Stadt Wien (Hrsg.):** Entwurf Wiener Bauordnungsnovelle 2023 (Stand 09.10.2023), URL: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/begutachtung/pdf/2023003-09102023.pdf> (abgerufen am 21.12.2023).

**Stadt Wien (Hrsg.):** Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien. Werkstattbericht Nr. 184. Wien: 2019.

**Stadt Wien (Hrsg.):** STEP 2025 Fachkonzept Mobilität. Werkstattbericht 145. Wien 2014. URL: [digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true](https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true) (abgerufen am 4. 12. 2023).

**Stadt Wien (MA 21 – Stadtteilplanung und Flächenwidmung):** Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien. Werkstattbericht 184. Wien: 2019.

**Stadt Wien (Hrsg.):** Strenge Übergangsregeln für Leih-E-Scooter. Wien: 2023. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/scooter-regeln.html> (15.5.2023).

**Stickler, Andrea/Blank, Stefanie/Kammer, Julia/Serafimovic, Ivana/Supe, Florian:** Sharing im Mobilitätsbereich - Entwicklungen und Perspektiven des Teilens von Fahrzeugen und Fahrten in Österreich. AustriaTech (Hrsg.). Wien: o.J.(Anm. 2023).

**Strasser, Rudolf:** § 2 ArbVG. In: Strasser, Rudolf/Jabornegg, Peter/Resch, Reinhard (Hrsg.): Arbeitsverfassungsgesetz – Kommentar. Wien: Manz, Stand 1.10.2002 (rdb.at).

**Straus, Florian:** Netzwerkkarten – Netzwerke sichtbar machen. In: Stegbauer, Christian/Häußling, Roger (Hrsg.): Handbuch Netzwerkforschung. Springer Fachmedien 2010, 527-538.

**Strauss, Anselm/Corbin, Juliet:** Grundlagen Qualitativer Sozialforschung. Psychologie VerlagsUnion 1999.

**Strübing, Jörg:** Grounded Theory and Theoretical Sampling. In: Baur, Nina/Blasius, Jörg (Hrsg.), Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Springer 2014.

**STS/verkehrplus:** Mikro-ÖV Strategie Steiermark. Im Auftrag des Landes Steiermark. Graz, 2016.

**Umweltbundesamt (Hrsg.):** Fahrgemeinschaften. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#hintergrund> (aufgerufen am 19.12.2023)

**Umweltbundesamt (Hrsg.):** Sprit sparen und mobil sein. Wien: 2009.

**Umweltbundesamt (Hrsg.):** Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. Endbericht. Wien: 2016.

**Vallee, Dirk/Engel, Barbara/Vogt, Walter (Hrsg.):** Stadtverkehrsplanung, Band 3. Entwurf, Bemessung und Betrieb. Springer Vieweg 2021.

**VCD (Hrsg.):** Mobilität als Dienstleistung – sozial gerecht? (2021), [vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/soziale\\_Verkehrswende/VCD\\_Factsheet\\_Mobility-as-a-Service.pdf](https://vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Mobility-as-a-Service.pdf) (abgerufen am 6. 11. 2023).

**VCÖ (Hrsg.):** Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt's. In: VCÖ Magazin 2023/2.

**VCÖ (Hrsg.):** Mobilität als Dienstleistung erspart teuren Autobesitz. Wien, 2020. URL: [vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-03-mobilitaet-als-dienstleistung-erspart-teuren-autobesitz](https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-03-mobilitaet-als-dienstleistung-erspart-teuren-autobesitz) (abgerufen am 6. 11. 2023).

**VCÖ (Hrsg.):** Sharing und neue Mobilitätsangebote. Wien, 2018.

**VCÖ (Hrsg.):** Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität. Wien, 2015.

**VCÖ (Hrsg.):** Wie Wohnen Mobilität lenkt. In: VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4/2010. Wien: 2010.

**VCÖ (Hrsg):** E-Carsharing in Wohnanlagen forcieren - Pkw-Stellplatzpflicht abschaffen. Wien, 2019. URL: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/e-carsharing-in-wohnanlagen-forcieren-pkw-stellplatzpflicht-abschaffen> (abgerufen am 20.12.2023).

**VCÖ (Hrsg):** Bessere Mobilität für die Regionen. In: Mobilität mit Zukunft, 2023/02.

**VCÖ (Hrsg):** MO.Point Perfektastraße, Vorbildhafte Mobilitätsprojekte. URL: [mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mopoint-perfektastrasse](http://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mopoint-perfektastrasse) (abgerufen am 02.05.2023)

**Verkehrsplanung/MJ Landschaftsplanung/CEIT Alanova:** net(t)ride – Optimierung von Ridesharing mittels Sozialer Netzwerke. Endbericht. Nicht veröffentlichte Version. 2014.

**Walter, Lasse:** Mobilitätsmanagement und die Förderung von Fahrgemeinschaften im Unternehmen – Bestandsaufnahme und Perspektiven. Studie im Auftrag der flinc AG. Berlin: 2012.

**Welser, Rudolf/Zöchling-Jud, Brigitta:** Grundriss des bürgerlichen Rechts. Band II. Wien: Manz 2015, 14. Aufl.

**Wittig, Oliver/Dietl, Fabien:** Gutachten: Zuverlässigkeit von Arbeitgeberabgabe und „Parkplatzsteuer“. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg). Mannheim: 2021.

**Wolfrum, Luise:** Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum. Masterarbeit Karl-Franzens-Universität Graz 2021.

**Wolking, Christina:** Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen – Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Wiesbaden: Springer VS 2021, S. 105-138.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg):** Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln: o.J.

## **Verzeichnis der Rechtsquellen**

### **Österreich:**

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB), JGS 946/1811 idF BGBl I 115/2023.

Allgemeines Sozialversicherungsgesetz (ASVG), BGBl 189/1955 idF BGBl I 133/2023.

Arbeitsverfassungsgesetz (ArbVG), BGBl 22/1974 idF BGBl I 60/2023.

Bauordnung für Wien (BO), LGBl 11/1930 idF LGBl 37/2023.

Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr, BGBl 951/1993 idF BGBl II 408/2020.

Bundesvergabegesetz 2018 (BVerG), BGBl I 2018/65 idF BGBl II 2019/91.

Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018, BGBl I 2018/65 idF BGBl I 2018/100.

Burgenländische Bauverordnung (Bgl. BauVO), LGBl 63/2008 idF LGBl 44/2023.

Burgenländisches Raumplanungsgesetz (Bgl. RPG), LGBl 49/2019 idF LGBl 34/2023.

Einkommensteuergesetz 1988 (EStG), BGBl 400/1988 idF BGBl I 111/2023.

Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG), BGBl 48/1959 idF BGBl I 245/2021.

Gelegenheitsverkehrs-Gesetz (GelverkG), BGBl 112/1996 idF BGBl I 18/2022.

Gewerbeordnung 1994 (GewO), BGBl 194/1994 idF BGBl I 75/2023.

Kärntner Bauordnung (Ktn BO), LGBl 62/1996 idF LGBl 77/2022.

Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz (K-PStG), LGBl 55/1996 idF LGBl 29/2020.

Kärntner Raumordnungsgesetz (K-ROG), LGBl 59/2021.

Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG), BGBl 651/1994 idF BGBl I 129/2023.

Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl 267/1967 idF BGBl I 129/2023.

Kraftfahrliniengesetz (KfllG), BGBl I 203/1999 idF BGBl I 18/2022.

Niederösterreichische Bauordnung (NÖ BO), LGBl 1/2015 idF LGBl 31/2023.

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz (NÖ ROG), LGBl 3/2015 idF LGBl 99/2022.

Oberösterreichische Bautechnikverordnung (Oö BauTV), LGBl 36/2013 idF LGBl 96/2022.

Oberösterreichisches Bautechnikgesetz (Oö BauTG), LGBl 35/2013 idF LGBl 95/2023.

Oberösterreichisches Raumordnungsgesetz (OÖ ROG), LGBl 114/1993 idF LGBl 111/2022.

Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G), BGBl I 204/1999 idF BGBl I 59/2015.

Sachbezugswerteverordnung, BGBl II 416/2001 idF BGBl II 504/2022

Salzburger Bautechnikgesetz (Slbg BauTG), LGBl 1/2016 idF LGBl 62/2021.

Salzburger Raumordnungsgesetz (Slbg ROG), LGBl 30/2009 idF LGBl 103/2022.

Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2015, LGBl 23/2015 idF LGBl 71/2023.

Steiermärkisches Baugesetz (Stmk BauG), LGBl 59/1995 idF LGBl 73/2023.

Steiermärkisches Raumordnungsgesetz (StROG), LGBl 49/2010 idF LGBl 73/2023.

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl 159/1960 idF BGBl I 129/2023.

Tiroler Bauordnung (TBO), LGBl 44/2022 idF LGBl 85/2023.

Verordnung der Landesregierung über Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge (VlbG StellplatzVO), LGBl 24/2013.

Verordnung der Landesregierung vom 6. Oktober 2015 über die Festlegung von Höchstzahlen für die Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge bei Wohnbauvorhaben (Stellplatzhöchstzahlenverordnung (StellplatzhöchstzahlenVO), LGBl 99/2015).

Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die Kriterien zur Ermittlung des Pendlerpauschales und des Pendlereuros, zur Einrichtung eines Pendlerrechners und zum Vorliegen eines Familienwohnsitzes (Pendlerverordnung), BGBl II 276/2013 idF BGBl II 275/2022.

Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der nähere Vorschriften über die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi in Wien erlassen werden (Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw), LGBl 63/2020.

Vorarlberger Baugesetz (Vlbg BauG), LGBl 52/2001 idF LGBl 58/2023.

Vorarlberger Raumplanungsgesetz (Vlbg RPG), LGBl 39/1996 idF LGBl 57/2023.

Wiener Garagengesetz (WGarG), idF LGBl 61/2020.

### **Deutschland:**

Carsharinggesetz (CsgG), BGBl. 2017 I S. 2230 idF BGBl. 2021 I S. 3091.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), BGBl. 1990 I S. 1690 idF BGBl. 2023 I Nr. 56.

### **Frankreich:**

Code des transports, idF LOI n°2019-1428.

## **Europäische Union:**

Richtlinie 2014/24/EU über die öffentliche Auftragsvergabe, ABl L 2014/94 idF ABl L 3.11.2023, 1.

Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-VO), ABl L 315/2007, 1 idF ABl L 354/2016, 22.

Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO), ABl L 2016/199,1 idF ABl L 2021/74, 35.

## Abkürzungen

ABl	Amtsblatt
Art	Artikel
AST	Anrufsammeltaxi
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzgl.	bezüglich
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
grds.	grundsätzlich
i.d.R.	in der Regel
i.S.	im Sinne
idF	in der Fassung
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
iVm	in Verbindung mit
KFZ	Kraftfahrzeug
LOI	Letter of Intent (schriftliche Willenserklärung)
MaaS	Mobility as a Service
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMDL	Neue Mobilitätsdienstleistungen
o.ä.	oder ähnliches
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
P2P	peer-to-peer (als gemeinschaftsbasierter, nicht-kommerzieller Ansatz)
s.	siehe

tlw.	teilweise
usw.	und so weiter
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

# Anhang

## Kompodium

### Fahrzeug-Sharing

FAHRZEUG-SHARING	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	Pkw/Kleinbus kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus kommerziell stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell stationsbasiert
<b>(Markt-) Zugang</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Fahrzeug-Sharing erfasst keine Beförderungsdienstleistung, GelverkG und KfzG sind daher nicht relevant. Bei der kommerziellen Bereitstellung bzw. Vermietung von Pkw (vgl. klassische Autovermietung) handelt sich um ein freies Gewerbe im Sinne des § 5 Abs 2 GewO. <sup>1</sup> Danach bedarf es für den Marktantritt im Wesentlichen der Anmeldung bei der Gewerbebehörde, besondere Nachweise für die Ausübung sind nicht vorzulegen.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Wenn Sharing in selbstorganisierter Form und nicht mit dem Zweck der Gewinnerzielung betrieben wird, stellt sich das Abgrenzungsproblem des Vorliegens der Gewerbsmäßigkeit im Sinne des § 1 GewO. Die Tatsache, dass die Tätigkeit von einem gemeinnützigen Verein ausgeübt wird, schließt das Vorliegen der Gewerbsmäßigkeit (selbstständig, regelmäßig und mit Ertragszielungsabsicht), und insofern die Anwendbarkeit der Gewerbeordnung nicht automatisch aus. <sup>2</sup> Schwierigkeiten bereitet insbesondere die Frage, wann Ertragszielungsabsicht (§ 1 Abs 5 GewO) vorliegt. Von dieser ist grundsätzlich dann auszugehen, wenn durch eine Tätigkeit ein Überschuss erzielt wird, auch dann, wenn dieser dem Vereinszweck zugutekommt. <sup>3</sup> Ist Ertragszielungsabsicht gegeben, dann ist eine Gewerbebeantragung notwendig. Problem dabei ist nicht nur die Gewerbebeantragung selbst (= freies Gewerbe, siehe a/b), sondern die weiteren Konsequenzen, die daran knüpfen: z.B., dass eine andere (teurere) Versicherung notwendig wird, eine andere Verwendungsgruppe bei der Kfz-Zulassung vorliegt, das Finanzamt davon ausgeht, dass man was zu versteuern hat, man keinen Verbraucherschutz mehr genießt bzw. die Mitglieder gegenüber dem Betreiber erhöhten Verbraucherschutz haben etc.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Es handelt sich ebenso wie bei der Pkw-Vermietung um ein freies Gewerbe im Sinne des § 5 Abs 2 GewO, das heißt es bedarf für den Marktantritt im Wesentlichen der Anmeldung bei der Gewerbebehörde. Besondere Nachweise für die Ausübung sind nicht vorzulegen. Einschränkungen bzw. Vorgaben für gewerbsmäßig erbrachte Angebote ergeben sich teilweise aus ortspolizeilichen Verordnungen, z.B. regelt in Wien die „Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahräder und elektrisch betriebene Klein und Miniroller“ <sup>4</sup> , dass ein Dienstleistungskonzessionsvertrag mit der Behörde erforderlich ist, in welchem Höchstzahl von Mietrollern/-Rädern pro Vermieter sowie Vorgaben zur geographischen Verteilung, usw. geregelt werden. In anderen Städten ist eine Akkreditierung für Anbieter:innen durch Abschluss von Akkreditierungsvereinbarungen vorgesehen (z.B. Innsbruck, Klagenfurt); oder es werden zivilrechtliche Gestattungsverträge (z.B. Graz) abgeschlossen. <sup>5</sup> Damit werden Anbieter:innen in Umfang und Art der Tätigkeit beschränkt, aber die Stadt/Gemeinde kann zugleich eine geordnete Nutzung des öffentlichen Raums gewährleisten.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Ausführungen zum Pkw-Sharing bezüglich des Problems der Abgrenzung zur Gewerbsmäßigkeit (insbesondere, wann Ertragszielungsabsicht vorliegt) gelten sinngemäß. Für nicht-gewerbsmäßige Angebote gelten keine spezifischen Marktzugangsregelungen. Auch beispielsweise Regelungen durch ortspolizeiliche Verordnungen (z.B. in Wien) gelten für diese Angebote nicht.	
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Reicht die Regulierung des Marktzugangs als freies Gewerbe aus oder braucht es spezifischer sondergesetzlicher Marktzugangsregelungen, an welche in Folge auch spezifische Ausübungsbestimmungen und Qualitätsstandards (z.B. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge, etc.) geknüpft werden könnten?		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Die Abgrenzungsproblematik zwischen gewerbsmäßig und nicht gewerbsmäßig erbrachten Dienstleistungen bei an sich gemeinnützig tätigen Anbieter:innen könnte durch eine gesetzliche Klarstellung, wann bei der Bereitstellung von Sharing-Angeboten im Mobilitätssektor keine Ertragszielungsabsicht vorliegt, gelöst werden. So könnte z.B. festgelegt werden, dass die Bereitstellung nur an eine geschlossene Personengruppe (idR		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Ist der punktuelle Zugang der Regelung über ortspolizeiliche Verordnungen und zivilrechtliche Verträge oder braucht es einer übergeordneten Regelung, um entsprechende Qualitätsstandards vorzugeben (z.B. hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuge) und ein entsprechendes Parkraummanagement (bzw. Management der Nutzung des Öffentlichen Raums) zu organisieren?		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Sollen nicht-gewerbliche Angebote grundsätzlich unreguliert betrieben werden dürfen?	

FAHRZEUG-SHARING	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	Pkw/Kleinbus kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus kommerziell stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell stationsbasiert
			eigene Vereinsmitglieder) zu kostenorientierten Preisen, die auch die Bildung von Rücklagen (für allfällige Reparaturen, Haftungsschäden in der Zukunft) miteinschließt, jedenfalls nicht als gewerbsmäßig gilt.					
<b>Wirtschaftlichkeit / Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Wesentliche Kostenfaktoren für Carsharing-Angebote sind neben Personalkosten die Fahrzeugflotte, Betrieb der Vermittlung/Plattform, sowie, je nach Art des Angebots (stationsbasiert/nicht-stationsbasiert) weitere erforderliche Infrastruktureinrichtungen (→ siehe <i>Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur (im ruhenden Straßenverkehr)</i> ). Kommerzielle Angebote können nur bei entsprechender Nachfrage (insb. in größeren Städten) in einem Gebiet wirtschaftlich betrieben werden. Daher etablieren sich in Räumen mit schwacher Nachfrage kaum Angebote bzw. können diese nicht wirtschaftlich betrieben werden. Ausgewichen wird häufig auf nicht-kommerzielle bzw. selbstorganisierte Angebote. <sup>6</sup> Eine Bestellung/Ausschreibung und somit auch (Mit-) Finanzierung kommerzieller Sharing-Angebote durch die öffentliche Hand erfolgt bisher zwar bereits vereinzelt, insbesondere durch Gemeinden (z.B. WienMobil Auto) oder landesweit durch die Verkehrsverbünde (z.B. VMOBIL Carsharing /Caruso des VVV). Gesetzliche Vorgaben, wann und wie und durch wen solche Ausschreibungen vorzunehmen sind, bestehen derzeit nicht.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Ein kostendeckender Betrieb nicht-kommerzieller Angebote ist trotz des Einsatzes Freiwilliger (bei Organisation, Wartung etc.) aufgrund der Kostenfaktoren Fahrzeuge und ggf. Stellplätze meist herausfordernd. Für die Einrichtung von Carsharing mit E-Fahrzeugen bestehen teilweise Förderungen der Länder (z.B. Stmk, Tirol, ...), durch welche die Anschaffung der kostspieligen Fahrzeuge erleichtert wird.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Wesentliche Kostenfaktoren für Rad-/Kleinstfahrzeugsharing-Angebote sind Anschaffungskosten der Fahrzeuge (E-Bikes, Fahrräder, Scooter etc), Wartung der Fahrzeuge, Personalkosten und Betrieb der Vermittlungsplattform. Die Redistribution der Räder zwischen den Stationen stellt dabei den größten Kostenfaktor im Betrieb dar. <sup>7</sup> Ein kommerzieller Betrieb ist – ähnlich wie beim Pkw-Sharing - nur bei entsprechender Nachfrage wirtschaftlich möglich, weshalb sich Angebote eher in Städten/Ballungsräumen etablieren. Derzeit erfolgt nur vereinzelt eine Bestellung (über ein Vergabeverfahren) für stationsbasierte und free-floating Sharing-Angebote für E-Scooter und Fahrräder. Die Ausschreibung erfolgt durch einzelne Gemeinden/Städte, z.B. Wien (Vergabeverfahren für eine "Dienstleistungskonzession für elektrisch betriebenen Klein und Miniroller und stationslosen Mietfahrrädern".) Ausschreibungen erfolgen außerdem durch Verkehrsbetriebe, z.B. ÖBB: diese haben für E-Scooter-Sharing Rahmenvereinbarungen mit mehreren Unternehmen abgeschlossen; oder die IVB, welche für das Mietradsystem "Stadtrad Innsbruck" einen Rahmenvertrag abgeschlossen haben. Im Zuge der Vergabe bzw. Bestellung durch die öffentliche Hand können Vorgaben etwa zu Angebotsqualität, Bedienebenen (Stationen, Geozonen/Geofences etc.), Datenverfügbarkeit, digitaler und physischer Zugänglichkeit und mehr geregelt werden. <sup>8</sup>		<b>AUSGANGSLAGE</b> Um einen kostendeckenden Betrieb nicht-kommerzieller Angebote zu ermöglichen, werden meist Freiwillige eingesetzt. Wesentliche Kostenfaktoren sind allerdings Anschaffungs- und Reparaturkosten der Fahrzeuge. Teilweise können Förderungen, z.B. für die Anschaffung von E-Bikes, in Anspruch genommen werden. Eine öffentliche Ausschreibung/Bestellung nicht-kommerzieller Angebote erfolgt – soweit ersichtlich – bislang nicht.	
	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei nicht-stationsbasierten Angeboten im öffentlichen Raum fallen insb. laufende Kosten für Parkgebühren ins Gewicht. Kostenfaktoren sind außerdem die aufwändige Reallokation und Ladung bei E-Fahrzeugen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei stationsbasierten Angeboten sind die laufenden Stellplatzkosten sowie damit verbunden der Aufwand für Verhandlung und Einrichtung ein beachtlicher Kostenfaktor. Handelt es sich um E-Fahrzeuge so kommen Kosten für die Einrichtung von E-Ladestationen hinzu.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Wie auch bei kommerziellen, nicht-stationsbasierten Angeboten (siehe a) ergeben sich z.T. hohe laufende Kosten für Parkgebühren.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Im nicht-kommerziellen Bereich werden Fahrzeuge häufig auf privatem Grund abgestellt. Daher fallen häufig nur geringe Stellplatzkosten an, die den Kosten für Privatpersonen entsprechen. Teils werden in bilateraler Verhandlung mit Garagenbetreiber:innen Preise vereinbart (vgl. Projekt Mo.Hub).	<b>AUSGANGSLAGE</b> Im Gegensatz zu Pkw fallen keine Parkgebühren für das Abstellen im öffentlichen Raum an.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für stationsbasierte Angebote fallen Kosten für die Einrichtung sowie laufende Gebühren (Gebrauchsabgabe) für exklusive Abstellstationen zusätzlich an. Für E-Fahrräder kommen Kosten für die Ladeinfrastruktur hinzu.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für das Abstellen der Fahrzeuge (bei Bedarf auch im öffentlichen Raum) fallen i.d.R. keine Kosten an.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Häufig befinden sich die Stationen im privaten Bereich (Wohngebäude, Garage, Geschäftslokal etc), wodurch kaum Abstellkosten anfallen. Werden jedoch Abstellstationen im öffentlichen Raum eingerichtet, fallen dieselben Kosten wie für kommerzielle Angebote an (z.B. Gebrauchsabgabe).

FAHRZEUG-SHARING	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	Pkw/Kleinbus kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus kommerziell stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Pkw/Kleinbus nicht-kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug kommerziell stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell nicht-stationsbasiert	Rad/Kleinstfahrzeug nicht-kommerziell stationsbasiert
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Um insbesondere kleinere Carsharing-Anbieter:innen zu befördern sind Maßnahmen zur Reduktion der Parkgebühren<sup>9</sup>, weiters öffentliche Bereitstellung von E-Ladesäulen sowie vergünstigte E-Ladetarife anzudenken. Weitere Maßnahmen könnten die Reduktion der Umsatzsteuer für Sharing-Anbieter:innen oder die Reduktion der Kfz-Steuer für Sharing-Fahrzeuge sein.<sup>10</sup></p>				<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es gibt, ebenso wie beim Pkw-Sharing, keinen gesetzlichen Rahmen oder andere Leitlinien, wann eine Bestellung (und damit auch Finanzierung) von Rad-/Mikro-Sharing-Angeboten durch die Öffentliche Hand erfolgen soll. Damit fehlt es auch an allgemeinen Richtlinien/Vorgaben etwa zu Angebotsqualität, Zugänglichkeit etc. Dabei wäre insbesondere eine mit anderen Sharing-Angeboten und dem ÖPNV Abgestimmte Planung wesentlich, an der es derzeit oft noch mangelt. Für E-Fahrzeuge (Fahrräder) sind ebenso wie für Pkw eine verstärkte öffentliche Bereitstellung von E-Ladesäulen sowie vergünstigte E-Ladetarife anzudenken.</p>		<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Auch das nicht-kommerziell betriebene, selbst-organisierte Fahrrad/ Scooter-Sharing könnte öffentlich ausgeschrieben werden und Projekte mit öffentlichen Geldern bezuschusst werden, sodass sie kostenorientiert arbeiten können. Dies erfolgt aber bislang - soweit ersichtlich - nicht.</p>	
	<p>Darüber hinaus könnte insbesondere in Räumen, die für kommerzielle Anbieter:innen nicht lukrativ erscheinen, die verstärkte Bestellung durch die öffentliche Hand (Gemeinden, Länder, Verkehrsverbände) und damit (teilweise) Finanzierung des Angebots förderlich sein. Es gibt keinen gesetzlichen Rahmen oder andere Leitlinien, wann eine Bestellung (und damit auch Finanzierung) von Carsharing durch die Öffentliche Hand erfolgen soll. Insbesondere ist die Bestellung von Carsharing nicht mit der Bestellung von ÖPNV akkordiert. Derzeit kann das jede Gemeinde für sich entscheiden. Es gibt (abseits des Vergaberechts) keine allgemeinen Vorgaben/Leitlinien für die Gestaltung solcher Ausschreibungen, diese würden die Durchführung der Ausschreibungen aber wesentlich erleichtern. Die ausschreibenden Stellen (insb. Verkehrsverbände) haben häufig keinen direkten Zugriff auf die Stellplätze - diese müssen gesondert organisiert werden (z.B. seitens Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) aufwändige Organisation der Stellplätze, unterschiedlichste Verträge - nicht immer synchron mit der Beauftragung,...) Die Vergabe des Dienstleistungsauftrags sollte aber sinnvollerweise dazu genutzt werden, auch die Stellplätze zu verteilen (um eine geregelte Bewirtschaftung des öffentlichen Raums) zu gewährleisten.</p>		<p>Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Fördermaßnahmen jenen für kommerzielle Angebote entsprechen sollen, oder der nicht-kommerzielle Bereich etwa in größerem Ausmaß gefördert werden sollte. Dabei wäre zu klären, welchen Nachweis nicht-kommerzielle Angebote dafür erbringen sollten.</p>					

<b>(Markt-) Nachfrage</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Nachfrage des Angebots wird von der sozialen Norm beeinflusst. <sup>11</sup> Hier zeigt sich ein immer noch hoher Stellenwert des eigenen Autos abhängig von soziodemographischen und sozioökonomischen Merkmalen. <sup>12</sup> Weiters werden sowohl Angebot als auch Nachfrage von Sharing-Angeboten durch Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds beeinflusst, da so eine multimodale Wegeketten ermöglicht wird. <sup>13</sup>				
	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Nachfrage steigt bei hoher Verfügbarkeit des Angebots, das heißt hoher Stationsdichte, großer Fahrzeugflotte etc.). <sup>14</sup> Bei geringer Bevölkerungs- und Siedlungsdichte ist jedoch eine geringere Anzahl der Nutzer:innen zu erwarten. <sup>15</sup> In den letzten Jahren verzeichneten sowohl stationsbasierte Systeme als auch nicht-stationsbasierte Carsharing-Angebote einen deutlichen Zuwachs an angemeldeten Personen. <sup>16</sup> Carsharing wird bislang meist von überwiegend jungen (ca. 30-39 Jahre alt) und männlichen Personen in urbanen Räumen genutzt. Dabei werden Sharing-PKW vielfältig im Alltag genutzt, insbesondere für größere Einkäufe <sup>17</sup> und Ausflüge an den Wochenenden. Während in urbanen Gebieten insbesondere durch ein nicht-stationsbasiertes Angebot potenziell Fahrten im privaten Pkw ersetzt werden, könnte Carsharing in ländlichen bzw. peripheren Gebieten Zweit- und Drittwagen ersetzen, da hier aufgrund der geringeren ÖV-Erreichbarkeit höhere Abhängigkeit vom (privaten) Pkw besteht.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Zielgruppen von nicht-kommerziell Carsharing sind häufig Personen, die ihre Pkw-Nutzung reduzieren wollen. Dabei sind neben Umweltbezogenen Motiven insbesondere ökonomische Nutzungsmotive relevant. <sup>18</sup> Als kritische Masse werden bei nicht-kommerziell Carsharing ca. 10-16 aktiven Nutzer:innen je Pkw gesehen. <sup>19</sup> Jedoch sind Angebot und Nachfrage nicht immer ausgeglichen. <sup>20</sup> Nicht-kommerzielles Carsharing entsteht vielfach in Gebieten mit geringer ÖV-Erreichbarkeit. In dichter besiedelten Gebieten besteht z.T. große Nachfrage nach nicht-kommerziellen Angeboten, die andere Preismodelle aufweisen als kommerzielles Carsharing. Große Nachfrage kann hinsichtlich Organisation und Qualität des Angebots eine Herausforderung darstellen. In ländlichen Räumen könnte nicht-kommerzielles Carsharing einen Mehrwert zu Mobilität der Bewohner:innen ohne eigenen Pkw darstellen, jedoch kann es in weniger dicht besiedelten ländlichen bzw. peripheren Räumen herausfordernd sein, die kritische Masse an aktiven Nutzer:innen zu erreichen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Nachfrage von Fahrrad- und Mikromobilitäts-Sharing ist abhängig von der Einwohner- und Siedlungsdichte sowie – insbesondere bei Kleinstfahrzeugen ohne Motorunterstützung – von der Topographie <sup>21</sup> sowie von der vorhandenen Radinfrastruktur. Ähnlich wie bei Carsharing steigt die Nachfrage bei hoher Verfügbarkeit des Angebots (Stationsdichte, Flottengröße bzw. verfügbare Fahrzeuge, etc.). <sup>22</sup> Die Nachfrage von geteilten Kleinstfahrzeugen schwankt jedoch häufig in Abhängigkeit der Witterung und Jahreszeit. <sup>23</sup> Während Kleinstfahrzeuge wie Fahrräder, E-Scooter oder Lastenräder in urbanen Gebieten bereits stärker nachgefragt werden, sind diese in ländlichen und peripheren Gebieten weniger verbreitet. Unterschiedliche Kleinstfahrzeuge werden von unterschiedlichen Personengruppen stärker nachgefragt und haben unterschiedlich hohes Potential Pkw-Fahrten und damit Co2 einzusparen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> tbc
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Bei freiem Marktzugang ist es für private kommerzielle Anbieter:innen weniger attraktiv ein Angebot anzubieten. Daher stellt sich die Frage, wie die Nachfrage durch entsprechende Pull- & Push Maßnahmen erhöht werden kann, z.B.: Erhöhung der Angebotsqualität, Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds als Pull-Maßnahmen oder etwa Parkraumbewirtschaftung als Push-Maßnahme.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Auch hier stellt sich die Frage, wie die Nachfrage durch entsprechende Pull- & Push Maßnahmen erhöht werden kann, z.B.: Erhöhung der Angebotsqualität, Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds als Pull-Maßnahmen oder etwa Parkraumbewirtschaftung als Push-Maßnahme. Sollte die öffentliche Hand finanzielle Förderungen für nicht-kommerzielles Carsharing bereitstellen, um den Umstieg vom privaten Pkw auf Modi des Umweltverbunds zu fördern? Sollte die öffentliche Hand nicht-kommerzielles Carsharing durch Bereitstellen von notwendigen (physischen oder digitalen) Infrastrukturen und Komponenten fördern?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Auch hier stellt sich die Frage, wie die Nachfrage durch entsprechende Pull- & Push Maßnahmen erhöht werden kann, z.B.: Erhöhung der Angebotsqualität, Ergänzende Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds als Pull-Maßnahmen oder etwa Parkraumbewirtschaftung als Push-Maßnahme. Sollte die öffentliche Hand weitere Bewusstseinsarbeit für geteilte Kleinstfahrzeuge und deren ganzjährige Nutzung leisten? Unter welchen Bedingungen sollte die öffentliche Hand (finanzielle) Förderungen für geteilte Kleinstfahrzeuge bereitstellen?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> tbc

<b>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Aus den Marktzugangsregelungen (freies Gewerbe) für das Fahrzeug-Sharing (→ <i>(Markt-) Zugang</i> ) ergeben sich keine besonderen Kriterien für die Angebotsqualität. Es gibt bislang keine allgemeinen Qualitätsstandards für Carsharing-Angebote (in Form nationaler, gesetzlich festgelegter Standards o.ä.). Lediglich allgemeine (technische) Anforderungen an die Sicherheit der eingesetzten Kfz, die sich aus dem allgemeinen Kraftfahrrecht ergeben, sind einzuhalten. Die beabsichtigte Verwendung eines Fahrzeuges zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Bereitstellung eines Lenkers erfordert zudem eine Zulassung des Fahrzeugs gemäß § 37 Abs 2 lit c KFG. Fragmentiert bestehen bereits Leitfäden und Vorgaben zur Angebotsqualität von Carsharing. <sup>24</sup> Diese enthalten etwa Empfehlungen zur Standortwahl, Anzahl der Fahrzeuge, Sichtbarkeit des Angebots. Diese sind meist nicht verbindlich, teilweise (siehe Land Tirol) sind Qualitätsstandards an den Erhalt von finanziellen Förderungen gebunden. Einheitliche und vor allem rechtlich verbindliche Vorgaben bestehen jedoch nicht. Dies begründet auch die äußerst unterschiedliche Ausgestaltung der einzelnen bestehenden Angebote. Eine Überwachung der Qualität erfolgt in der Regel nur in Bezug auf die technischen Anforderungen der eingesetzten Kfz im Rahmen der allgemeinen Straßenpolizei (technische Mängel können durch Verwaltungsstrafen gegen den:die Fahrzeughalter:in (=Betreiber:in des Angebots) sanktioniert werden). Eine externe Qualitätssicherung in Bezug auf die Angebotsgestaltung durch unabhängige Dritte oder öffentliche erfolgt in der Regel nicht. Einblicke in betriebsinterne Abläufe sind kaum möglich. Die Erhebung der Nutzer:innen-Zufriedenheit eines bestimmten Angebots erfolgt häufig durch den Anbieter selbst nach den Ausleihvorgängen in der App/digitalen Plattform.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Im selbstorganisierten nicht-kommerziellen Bereich gelten an sich keine besonderen Vorgaben an die Angebotsqualität. Wie auch für kommerzielle Angebote sind lediglich allgemeine (technische) Anforderungen an die Sicherheit der eingesetzten Kfz, die sich aus dem allgemeinen Kraftfahrrecht ergeben, einzuhalten. Zum Tragen kommt hier andererseits aber auch der Aspekt, dass das Angebot in der Regel ohnehin direkt durch die Nutzer:innen-„Community“ ausgestaltet wird und daher deren Ansprüchen genügen wird (z.B. in Bezug auf die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Zugänglichkeit von Informationen, Buchungssystem etc.) Insofern erfolgt eine Qualitätssicherung bei nicht-kommerziellen Angeboten meist nur intern und auf informellem Weg, z.B. im Rahmen von Vereinssitzungen, durch persönliche Rückmeldung der Nutzer:innen usw.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Grundsätzlich gelten die Ausführungen bezüglich Carsharings sinngemäß auch für das Fahrrad- und Scooter-Sharing. Es bestehen keine allgemeinen rechtlich verankerten Kriterien der Angebotsqualität. Bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge sind lediglich die allgemeinen technischen Vorschriften für Fahrräder und E-Scooter gemäß StVO und Fahrradverordnung einzuhalten (betreffend v.a. Mindestausstattung und Sicherheit der Fahrzeuge). Vereinzelt bestehen wiederum bereits unverbindliche Leitfäden und Qualitätsanforderungen zur Angebotsgestaltung von Bike-Sharing. <sup>25</sup> Insoweit der → <i>(Markt-)Zugang</i> speziellen lokalen Regelungen (z.B. ortspolizeiliche Verordnungen in Wien) unterliegt, werden auch besondere Anforderungen an das Angebot festgelegt. Dies betrifft beispielsweise die geographische Verteilung der Standorte, Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge usw.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Ausführungen zum nicht-kommerziellen Carsharing (Typ c, Typ d) gelten sinngemäß.
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Die Nutzer:innen haben derzeit keine rechtlich verankerte Gewähr für Qualitätsstandards. Fehlende Vorgaben zur Angebotsqualität können außerdem zu unlauterem Wettbewerb führen (z.B. Problem „dynamischer“ Tarife). Es ist daher zu überlegen, allgemeine und verbindliche Kriterien der Angebotsqualität zu schaffen. Relevante Qualitätskriterien wären dabei z.B. Verfügbarkeit <sup>26</sup> , Standortqualität und Sichtbarkeit, Buchungs- und Zugangssystem sowie Gestaltung des Tarifsystems, Zwecks Sicherstellung der Einhaltung rechtlich allgemein vorgegebener Qualitätskriterien (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i> ) wäre ein System zum Monitoring seitens der öffentlichen Hand erforderlich. Dies erfordert u.a. Zugang zu den Daten der Anbieter	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Ein gewisses Maß an Qualitätssicherung wäre auch für nicht-kommerzielle Angebote sinnvoll. An diese sind aber andere Anforderungen zu stellen, als bei gewerblichen Angeboten, da zu berücksichtigen ist, dass der Nutzer:innenkreis das Angebot bzw. dessen Qualität in höherem Maße ohnehin selbst festlegt. Bestehende Leitfäden bezüglich Qualitätskriterien <sup>27</sup> erleichtern einerseits den Aufbau eines nicht-kommerziellen Angebots, sollten aber dispositiv sein, um eine Anpassung durch die Community an ihre Bedürfnisse zu ermöglichen. Verbindliche Vorgaben zur Angebotsqualität können für eine individuelle Ausgestaltung nicht-kommerzieller Angebote hinderlich sein. Andererseits sind unter dem Aspekt der Sicherheit und Nutzer:innenfreundlichkeit	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Die Nutzer:innen haben derzeit grundsätzlich keine rechtlich verankerte Gewähr für Qualitätsstandards. Es ist daher zu überlegen, allgemeine und verbindliche Kriterien der Angebotsqualität zu schaffen. Relevante Qualitätskriterien wären dabei z.B. Verfügbarkeit <sup>28</sup> , Standortqualität und Sichtbarkeit, Buchungs- und Zugangssystem sowie Gestaltung des Tarifsystems, Umstiegsmöglichkeit zu & Integration in den ÖV. <sup>29</sup>	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDBEDARF</b> Die Ausführungen zum nicht-kommerziellen Carsharing gelten sinngemäß.

	und die Einrichtung entsprechender technischer Schnittstellen für den Datenaustausch (z.B. Anzahl der Fahrzeuge im Umlauf, Standorte usw.) zwischen Anbieter:in und Behörde (→ <i>Datenzugang</i> ). Für eine Evaluierung wären außerdem Vorgaben zu einheitlichen Prozessen der Qualitätssicherung erforderlich. Es ist zu überlegen, wo die Zuständigkeit zur Erhebung und Evaluierung der Angebotsqualität einzurichten wäre?	gewisse Mindeststandards zweckmäßig. Es ist daher zu überlegen, ob allgemeine verbindliche Vorgaben zur Angebotsqualität auch für nicht-kommerzielle Angebote gelten sollen, und/oder ob dispositive Regelungen geschaffen werden sollen.				
<b>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Relevante Informationen zur Nutzung des Angebots sind Informationen über die Standorte der Fahrzeuge, Nutzungsbedingungen und Tarife. Zudem ist die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum relevant durch Branding der Fahrzeuge und Kennzeichnung der Stationen bei stationsbasierten Angeboten. Die Sichtbarkeit steht somit auch in Zusammenhang mit → <i>räumlichen Erfordernissen/Infrastruktur</i> hinsichtlich Stellplätze mit hoher Standortqualität.					
	<b>AUSGANGSLAGE</b> Kommerzielle Anbieter:innen nutzen dazu meist eine eigene digitale Plattform, nur teilweise werden Angebote auf MaaS-Plattformen gelistet (→ <i>Datenzugang &amp; Digitale Integration</i> ). Die Zugänglichkeit des Angebots (ausschließlich) über digitale Plattformen bedeutet eine erschwerte Zugänglichkeit für „digital illiterates“ sowie Personen ohne Smartphone.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Nicht-kommerzielle Angebote müssen auf Plattformen anderer (teils kommerzieller) Anbieter zurückgreifen. Da der finanzielle und organisatorische Aufwand dazu teils sehr hoch ist, werden die Fahrzeuge andernfalls selbstorganisiert via informelle Kanäle oder den direkten persönlichen Austausch vermittelt.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Verhält sich ähnlich wie kommerzielle Carsharing-Angebote.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Verhält sich wie nicht-kommerzielles Carsharing, allerdings sind insbesondere für das Teilen von nicht-kommerziellen (Lasten-)Fahrrädern nicht-kommerzielle, kostenfreie Plattformen verfügbar (z.B. radverteiler.at)		
	<b>PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Sollte es zu diesen Punkten auch klare Vorgaben durch die Behörde im Rahmen der Qualitätsstandards (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i> ) geben? Wie kann die Integration in MaaS-Plattformen gefördert werden?	<b>PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Grundsätzlich ist nicht immer eine Listung auf einer digitalen Plattform notwendig. Es stellt sich jedoch die Frage, ob für nicht-kommerzielle Angebote eine einfach handzuhabende Plattform seitens der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt oder durch finanzielle Mittel unterstützt werden sollte.	<b>PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Sollte es zu diesen Punkten auch klare Vorgaben durch die Behörde im Rahmen der Qualitätsstandards (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i> ) geben? Wie kann die Integration in MaaS-Plattformen gefördert werden?	<b>PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Grundsätzlich ist nicht immer eine Listung auf einer digitalen Plattform notwendig. Es stellt sich jedoch die Frage, ob für nicht-kommerzielle Angebote eine einfach handzuhabende Plattform seitens der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt oder durch finanzielle Mittel unterstützt werden sollte.		
<b>Strategische Kooperationen</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Grundsätzlich ist das Akteursspektrum im Bereich des Fahrzeugsharings sehr vielfältig – relevante Akteur:innen umfassen die Sharing-Anbieter:innen, Automobilkonzerne, Politik und öffentliche Hand, Verkehrsverbände, Energieversorger sowie Interessensverbände (z.B. Verkehrsclubs) und weitere beteiligte Akteur:innen. <sup>30</sup> Unterschiedliche Motive, Interessen und Zielsetzungen der Akteur:innen prägen die komplexe Akteurslandschaft. <sup>31</sup> In der Regel erfolgt wenig Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Anbietern, da diese in Konkurrenz zueinanderstehen. Ausnahmen (vgl. Eloop und ShareNow) bestehen. Meist stehen Kooperationen mit der öffentlichen Hand im Vordergrund, etwa in Wien bezüglich der pauschalierten Entrichtung von Parkgebühren oder bezüglich der Nutzung von Ladeinfrastruktur.					
	<b>AUSGANGSLAGE</b> Strategische Kooperationen stehen häufig in Zusammenhang mit der Listung auf MaaS-Plattformen (→ <i>Datenzugang &amp; Digitale Integration</i> ), dem Zugang zu Stellflächen und finanzieller Beteiligung. Weiters werden Kooperationen eingegangen, die für die → <i>Organisation des Betriebs</i> , etwa für Reallokation und Aufladen der Fahrzeuge, Service	<b>AUSGANGSLAGE</b> Da für stationsbasiertes Sharing öffentliche Flächen benötigt werden, ist eine grundlegende Kooperation mit der öffentlichen Hand die Voraussetzung. Weitere strategische Kooperationen stehen in Zusammenhang mit Abstellflächen im privaten Raum (z.B. Projektentwickler:innen, Garagenbetreiber:innen, ...) sowie der Listung auf MaaS-Plattformen. Weiters werden Kooperationen eingegangen, die	<b>AUSGANGSLAGE</b> Grundsätzlich werden im nichtkommerziellen ebenfalls wenige (strategische) Kooperationen eingegangen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für stationsbasiertes nicht-kommerzielles Carsharing werden teils Kooperationen mit Garagenbetreiber:innen oder Wohnbauträger:innen bzgl. eines Stellplatzes oder mit Kfz-Werkstätten für Service und Fahrzeugwartung eingegangen. Grundsätzlich werden aber im nichtkommerziellen ebenfalls wenige (strategische) Kooperationen eingegangen. Strategische Kooperationen insbesondere	<b>AUSGANGSLAGE</b> Mögliche Kooperationen erfolgen mit Verkehrsbetrieben, der öffentlichen Hand und Unternehmen u.a. bezüglich Abstellflächen, Integration in MaaS-Plattformen oder bezüglich tariflicher Vergünstigungen bei Zeitkartenbesitz. Häufig wird geteilte Mikromobilität als Ergänzung zu anderen Mobilitätsdienstleistungen gese-	<b>AUSGANGSLAGE</b> Da für stationsbasiertes Sharing öffentliche Flächen benötigt werden, ist eine grundlegende Kooperation mit der öffentlichen Hand die Voraussetzung. Weitere strategische Kooperationen stehen in Zusammenhang mit der Listung auf MaaS-Plattformen.

	und Wartung, notwendig sind.	für die → <i>Organisation des Betriebs</i> , etwa für Service und Wartung, notwendig sind.		mit der öffentlichen Hand (→ <i>Wirtschaftlichkeit / Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</i> ) könnten aber bei Initiierung und Aufbau des Angebots von Vorteil sein.	hen, insofern sind Kooperationen mit anderen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen für ein multimodales, integriertes Angebot essentiell.	
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Grundsätzlich stellt sich insbesondere im kommerziellen Bereich die Frage, ob und wie die Kooperation zwischen unterschiedlichen Anbieter:innen im Sinne von Mobility-as-a-Service gefördert werden soll. Welche Anreize braucht es für Kooperationen mit anderen Anbieter:innen? Sollte es Vorgaben zu Kooperation mit anderen Anbieter:innen am Markt auch in Ausschreibungen etwa bei → <i>Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</i> geben? Im Gegensatz zu stationsbasiertem Sharing besteht hier eine geringere Abhängigkeit von der öffentlichen Hand bzgl. des erforderlichen Raumbedarfs.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Insbesondere hinsichtlich der Verfügbarkeit von Stellflächen im öffentlichen Raum besteht große Abhängigkeit von der öffentlichen Hand. Daher stellen sich hier Fragen, wie der Zugang anders geregelt werden könnte (→ <i>Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur (im ruhenden Straßenverkehr)</i> ). Grundsätzlich stellt sich insbesondere im kommerziellen Bereich die Frage, ob und wie die Kooperation zwischen unterschiedlichen Anbieter:innen im Sinne von Mobility-as-a-Service gefördert werden soll. Welche Anreize braucht es für Kooperationen mit anderen Anbieter:innen am Markt auch in Ausschreibungen etwa bei → <i>Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</i> geben?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es ist zu überlegen, ob Prozessstrukturen seitens der öffentlichen Hand eingeführt werden sollen, um Kooperationen und Austausch zwischen nicht-kommerziellen Betreiber:innen von Sharing-Angeboten und der öffentlichen Hand zu fördern. Strategische Kooperationen insbesondere mit der öffentlichen Hand (→ <i>Wirtschaftlichkeit / Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</i> ) könnten aber bei Initiierung und Aufbau des Angebots von Vorteil sein. Diese würde insbesondere nicht-kommerzielles, stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum erleichtern.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es stellen sich sinngemäß die gleichen Fragen wie bei kommerziellem Sharing von Pkw und Kleinbus.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es stellen sich sinngemäß die gleichen Fragen wie bei nicht-kommerziellem Sharing von Pkw und Kleinbus.	
<b>Organisation des Betriebs</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Organisation des Betriebs ist von den verfügbaren Raumressourcen und Infrastrukturen (z.B. E-Ladesäulen) und verfügbaren Technologiekomponenten abhängig (→ <i>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</i> ).					
	<b>AUSGANGSLAGE</b> Herausforderungen in der Organisation des Betriebs sind die alltägliche Wartung und Reinigung der Fahrzeuge und das Laden bzw. Tanken von Fahrzeugen. Eine weitere Heraus-	<b>AUSGANGSLAGE</b> Herausforderungen in der Organisation des Betriebs sind die alltägliche Wartung und Reinigung der Fahrzeuge und das Laden bzw. Tanken von Fahrzeugen. Das Laden der (E-)	<b>AUSGANGSLAGE</b> Herausforderungen wie bei kommerziellem Sharing, werden im nicht-kommerziellen Bereich häufig auf Basis von Selbstverantwortung und sozialer Kontrolle innerhalb des meist begrenzten Nutzer:innenkreises gelöst. Bei größerer → <i>(Markt-)Nachfrage</i> sind Selbstverantwortung und soziale Kontrolle innerhalb der Community weniger wirksam, zudem entsteht hierbei grö-	<b>AUSGANGSLAGE</b> tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> Herausforderungen wie bei kommerziellem Sharing werden im nicht-kommerziellen Bereich häufig auf Basis von Selbstverantwortung und sozialer Kontrolle innerhalb des meist begrenzten Nutzer:innenkreises gelöst. Häufig bedeutet dies – so etwa bei nicht-kommerziellem Lastenradsharing - jedoch eingeschränkten Komfort der Nutzer:innen (beschränkte Verleihzeiten, keine eigenständige Ausleihe etc.). Bei größerer

	<p>forderung ist, die Fahrzeuge im Betriebsgebiet von stärker zu weniger frequentierten Bereichen sinnvoll zu verteilen und räumliche Konzentrationen der Fahrzeuge aufgrund der Nutzungen zu vermeiden (Reallokation der Fahrzeuge). Dazu sind gegebenenfalls entsprechende Personalressourcen (z.B. „Juicer“) vorzusehen oder Leistungen an Dritte zu vergeben, verbunden mit meist erheblichen Kosten. Automatisiertes Fahren könnte insbesondere für die Reallokation in Zukunft eine wesentliche Erleichterung bieten.</p>	<p>Fahrzeuge ist insbesondere dann eine Herausforderung, wenn am Standort keine Ladevorrichtung vorhanden ist. Eine weitere Herausforderung ist, die Fahrzeuge im Betriebsgebiet von stärker zu weniger frequentierten Standorten sinnvoll zu verteilen und räumliche Konzentrationen der Fahrzeuge aufgrund der Nutzungen zu vermeiden. Dazu sind gegebenenfalls entsprechende Personalressourcen (z.B. „Juicer“) vorzusehen oder Leistungen an Dritte zu vergeben, verbunden mit meist erheblichen Kosten.</p>	<p>ößerer Verwaltungsaufwand (mehr Anmeldungen, Anfragen, Einschulungen etc.). Daher ist bei größerem Nutzer:innenkreis die klare Definition von Verantwortlichkeiten (z.B. entgegen freien Fahrtminuten) sinnvoll. Im nicht-kommerziellen Bereich besteht zwar häufig große Nachfrage nach dem Angebot, die Bereitschaft aktiv an der Aufrechterhaltung des Betriebs mitzuwirken kann mitunter aber gering sein.</p>			<p>→(Markt-)Nachfrage sind Selbstverantwortung und soziale Kontrolle innerhalb der Community weniger wirksam, zudem entsteht hierbei größerer Verwaltungsaufwand (mehr Anmeldungen, Anfragen, Einschulungen etc.). Es stellen sich sinngemäß die gleichen Herausforderungen wie bei Sharing von Pkw/Kleinbus.</p>
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Organisation des Betriebs von Sharing mit E-Fahrzeugen ist durch das flächendeckende Bereitstellen und die kostengünstige Nutzung von entsprechenden Infrastrukturen von Ladesäulen zu erleichtern.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Organisation des Betriebs von Sharing mit E-Fahrzeugen ist durch das flächendeckende Bereitstellen und die kostengünstige Nutzung von entsprechenden Infrastrukturen von Ladesäulen sowie allgemein durch einfacheren Zugang zu Raumressourcen zu erleichtern.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Im Zusammenspiel der Herausforderungen durch kostenintensive oder schwer verfügbare Fahrzeugtechnik und dadurch aufwändige Organisation bei geringerem Komfort für Nutzer:innen, stellt sich die Frage, ob fördernde Maßnahmen seitens der öffentlichen Hand gesetzt werden sollten. Diese könnten im Bereich der Finanzierung sowie der Unterstützung hinsichtlich Fahrzeugkomponenten und Beratung bezüglich des Aufbaus des Sharing-Betriebs liegen.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> tbc</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> tbc</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Im Zusammenspiel der Herausforderungen durch begrenzte Wirtschaftlichkeit, unrentable oder schwer verfügbare Fahrzeugtechnik und dadurch aufwändige Organisation bei geringerem Komfort für Nutzer:innen, stellt sich die Frage, ob fördernde Maßnahmen seitens der öffentlichen Hand gesetzt werden sollten. Diese könnten im Bereich der Finanzierung sowie der Unterstützung hinsichtlich Fahrzeugkomponenten und Beratung bezüglich des Aufbaus des Sharing-Betriebs liegen.</p>
<p><b>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</b></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Fahrzeuge, die auf die Nutzung von verschiedenen Personen optimiert sind, sind teils schwer verfügbar. Gegebenenfalls müssen daher Software (Buchung, Abrechnung) sowie Komponenten z.B. für schlüssellose Übergabe zugekauft werden. In den letzten Jahren hat sich der Markt zu derartigen Komponenten weiterentwickelt, sodass mittlerweile ein größeres Angebot an Komponenten und mehr Auswahl besteht. Die Systeme sind jedoch meist nicht kompatibel und wenig flexibel. Zudem weist die Software unter Umständen eingeschränkte Funktionalität u.a. abhängig vom Fahrzeugmodell und der Konfiguration auf. Der Zukauf von (Buchungs-)Software und Komponenten ist daher häufig mit hoher Abhängigkeit vom jeweiligen Zulieferer verbunden.</p>			<p><b>AUSGANGSLAGE</b> tbc</p>		
	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Beim Zukauf von Fahrzeugkomponenten und Software ergeben sich ähnliche Herausforderungen wie im nicht-kommerziellen Bereich. Auch wenn bei kommerziellen Angeboten tendenziell größere Fahrzeugflotten und damit auch größere Abnahme von Komponenten zu erwarten sind, wodurch Mengenrabatte und Preisver-</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Dies stellt - insbesondere bei Nutzung von gebrauchten Fahrzeugen – eine finanzielle und organisatorische Belastung dar. Im Vergleich zu kommerziellen Anbieter:innen haben nicht-kommerzielle Anbieter aufgrund der meist deutlich geringeren Abnahme eine schlechtere Verhandlungsposition mit Zulieferern.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Im kommerziellen Bereich sind die geteilten Kleinstfahrzeuge meist mit GPS-Trackern und „intelligenten“ Schlössern, die eine schlüssellose Übergabe ermöglichen, ausgestattet. Erforderliche Komponenten können zugekauft und in (neuwertigen) Fahrzeugen eingebaut werden. Ähnlich wie im Bereich des Carsha-</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Erfolgt das nicht-kommerzielle Sharing in kleinem Rahmen, sind keine zusätzlichen Technologien erforderlich. Bei größerem Nutzer:innenkreis verhalten sich technische Anforderungen wie im kommerziellen Bereich, allerdings ist die Finanzierung der Komponenten aufgrund des nicht-gewinnorientierten Charakters des Angebots möglicherweise eine größere Hürde.</p>		

	handlung eher möglich sind. Kommerzielle Anbieter:innen mit Hintergrund in der Automobilindustrie haben hier Vorteile.	Wird auf den Zukauf verzichtet, bedeutet dies geringeren Komfort in der Nutzung und gegebenenfalls organisatorischen Aufwand zur Verwaltung von Schlüsseln und Buchungen. Häufig wird dies im nicht-kommerziellen Bereich durch Freiwilligenarbeit und Vertrauensbasis kompensiert.	rings hat sich der Markt in den letzten Jahren weiterentwickelt, sodass mittlerweile ein größeres Angebot an Komponenten und mehr Auswahl besteht. Bei gebrauchten Fahrzeugen ist der Einbau aufgrund des finanziellen, organisatorischen und technischen Aufwands zu hinterfragen. Bei physischen Stationen (stationsbasierter Verleih) sind zudem gegebenenfalls Dockingstationen erforderlich.		
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Braucht es (Qualitäts-)Standards für Fahrzeugkomponenten und Software, die das Teilen von Fahrzeugen möglich macht? Inwiefern kann der Vorteil von Anbieter:innen in der Automobilindustrie gegenüber anderen Anbieter:innen ausgeglichen werden?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Grundsätzlich stellt sich im nicht-kommerziellen Bereich ebenso die Frage nach Standards für Fahrzeugkomponenten und Software.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Grundsätzlich stellt sich im nicht-kommerziellen Bereich ebenso die Frage nach Standards für Fahrzeugkomponenten und Software.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Ausführungen zum nicht-kommerziellen Carsharing gelten sinngemäß.	
<b>Datenzugang &amp; Digitale Integration</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bislang erfolgt kaum eine Datenbereitstellung durch die Anbieter:innen an die öffentliche Hand. Die meisten der Daten werden wohl als Betriebs- bzw. Geschäftsgeheimnisse geschützt sein, häufig bestehen datenschutzrechtliche Bedenken. <sup>32</sup> Da auch keine Vorgaben bzgl. Qualitätskriterien gelten, werden auch auf diesem Weg keine Daten von der Öffentlichen Hand gesammelt. Eine Integration der Daten in Mobilitätsplattformen (MaaS) erfolgt bislang nur in eingeschränkter Form.				
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Bereitstellung von Daten sollte über die Definition und Kontrolle allfälliger Qualitätsstandards gewährleistet werden. Sofern eine Ausschreibung und → <i>Finanzierung &amp; Bestellung durch die öffentliche Hand</i> bzw. eine Förderung der Leistungen erfolgt, sollte eine solche an den Erhalt von entsprechenden Daten geknüpft werden. Die Vorgaben betreffend der Datenbereitstellung sollten Aspekte der Datenqualität und -kompatibilität miteinschließen. Das betrifft sowohl die Bereitstellung von Daten an die öffentliche Hand als auch für Mobilitätsplattformbetreiber. Darüber hinaus könnten auch allgemeine rechtliche Vorgaben (d.h. unabhängig von einer Bestellung bzw. Förderung) hinsichtlich der Datenbereitstellung überlegt werden.				
		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Wird das nicht-kommerzielle Angebot in kleinerem Nutzer:innenkreis angeboten, kann der Datenaustausch eine organisatorische Herausforderung darstellen und ist unter Umständen kein wesentlicher Mehrwert für das Angebot. Insbesondere bei nicht-kommerziellen Angeboten sind daher jedenfalls Mehrwert des Datenzugangs und Aufwand zur Bereitstellung und Verarbeitung abzuwägen.		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Wird das nicht-kommerzielle Angebot in kleinerem Nutzer:innenkreis angeboten, kann der Datenaustausch eine organisatorische Herausforderung darstellen und ist unter Umständen kein wesentlicher Mehrwert für das Angebot. Insbesondere bei nicht-kommerziellen Angeboten sind daher jedenfalls Mehrwert des Datenzugangs und Aufwand zur Bereitstellung und Verarbeitung abzuwägen.	
<b>Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur (im</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für free-floating Angebote sind keine fixen Stellplätze an bestimmten Standorten erforderlich, jedoch muss das Fahrzeug auf öffentlichen Verkehrsflächen geparkt werden	<b>AUSGANGSLAGE</b> Fix zugewiesene Stellplätze im öffentlichen Raum sind erforderlich. Räumliche Anforderungen an diese Stellplätze sind (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i> ) u.a.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Ausführungen zu kommerziellen nicht-stationsbasierten Angeboten gelten sinngemäß. Bisher wird der meist wohnstandortnahe	<b>AUSGANGSLAGE</b> Stellplätze stationsbasierter nicht-kommerzieller Angebote befinden sich häufig im privaten und nicht im öffentlichen	<b>AUSGANGSLAGE</b> Straßenverkehrsrechtlich ist grundsätzlich das Abstellen an beliebigen Orten möglich, es gilt die allgemeine Abstellregel für Fahrräder gemäß § 68 Abs 4 StVO (anwendbar auch für E-Scooter iVm §88b StVO). Für nicht-stationsbasierte Angebote bestehen zusätzliche restriktivere Regeln teilweise durch ortspolizeiliche Verordnungen (z.B. Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose elektrisch betriebene Klein- und Miniroller und stationslose Mietfahrräder <sup>35</sup> ). Durch unsachgemäßes Abstellen im öffentlichen Raum besteht hohe Unfallgefahr. Sicherheitsbedenken betreffen daher insbesondere schutzbedürftige Personen. <sup>36</sup>

<p><b>ruhenden Straßenverkehr)</b></p>	<p>können. Die Parkplatzsuche kann sich für Nutzer:innen, insbesondere in stark frequentierten (städtischen) Gebieten schwierig und zeitintensiv gestalten. Bislang werden im öffentlichen Verkehrsraum keine Parkplätze für solche Angebote reserviert; es werden auch keine vergünstigten Parkgebühren für solche Angebote vorgesehen.</p> <p>Bei E-Fahrzeugen ist außerdem problematisch, dass Ladestellen im öffentlichen Raum nicht flächendeckend verfügbar sind bzw. auf Ladeinfrastruktur von Drittanbieter:innen zurückgegriffen werden muss.</p> <p>Da bisher keine Rechtsgrundlage für die Reservierung und Bereitstellung von Stellflächen im öffentlichen Raum besteht, erfolgt auch keine Integration der free-floating Sharing-Angebote unterschiedlicher Anbieter:innen an einem gemeinsamen Standort.</p>	<p>wohnortnahe Lage sowie Lage an strategisch wichtigen Punkten (z.B. Umstieg zum ÖPNV) und ein dichtes Stationsnetz mit jeweils 2-3 Stellplätzen je Station.</p> <p>Bisher werden im öffentlichen Raum vorwiegend öffentliche bestellte Angebote platziert. Eine integrierte Station mit Angeboten anderer Sharing-Anbieter:innen wird bisher meist nicht praktiziert.</p> <p>In der Regel gibt es derzeit für die Anbieter:innen abseits von Ausschreibungen oder vertraglichen Vereinbarungen keine Möglichkeit diese Stellplätze im öffentlichen Raum zu erhalten (z.B. Wien), daher wird häufig in kommerziell betriebene Parkgaragen ausgewichen.</p>	<p>Raumbedarf auf nicht-öffentlichen Flächen als stationsbasiertes Angebot gedeckt.<sup>33</sup></p> <p>Aufgrund des begrenzten Umfangs sowie des nicht-kommerziellen Charakters des Angebots wird bislang keine räumliche Integration mit Angeboten anderer Anbieter:innen betrieben.</p>	<p>Raum.<sup>34</sup> In der Regel werden sie von der community selbst zur Verfügung gestellt (z.B. hauseigene Tiefgarage/Stellplätze). Insbesondere in Bestandsquartieren ist die Bereitstellung eines Stellplatzes eine Herausforderung: hier wird häufig mit kommerziellen Garagenbetreiber:innen kooperiert, da die Gebäude über keine eigenen Stellplätze im privaten Raum verfügen. Stellplätze im öffentlichen Raum sind in der Regel kaum zu erlangen.</p> <p>Aber auch die technischen Voraussetzungen für Stellplätze im privaten Raum sind nicht optimal (beschränkte Zugänglichkeit, Sichtbarkeit, Ladeinfrastruktur).</p> <p>Aufgrund des begrenzten Umfangs sowie des nicht-kommerziellen Charakters des Angebots wird bislang keine räumliche Integration mit Angeboten anderer Anbieter:innen betrieben.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Während markierte Abstellflächen für E-Scooter z.B. in Wien oder Linz (durch spezielle Bodenmarkierungen) bisher nur versuchsweise ausgewiesen wurden, ist in Wien ist nunmehr ortspolizeilicher VO das Abstellen von E-Scootern und Mietfahrrädern grds. nur in solchen gekennzeichneten Abstellflächen gestattet (bzw. auf der Parkspur, sofern die nächste Abstellanlage weiter als 100m entfernt ist oder am Gehsteig, sofern dieser mindestens 4m breit ist) (vgl § 4).</p> <p>Sofern ausgewiesene Abstellflächen nicht explizit eine:m Anbieter:in zugeordnet werden, erfolgt eine räumliche Integration unterschiedlicher Anbieter:innen.</p> <p>Bestmöglich werden Abstellflächen im Anschluss an bestehende Mobility Hubs mit unterschiedlichen Sharing-Angeboten ausgewiesen. Dies erfolgte z.B. in Wien als Erweiterung der WienMobil-Stationen.<sup>37</sup></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Erforderlich sind fixe Stationen für das Abstellen der Fahrzeuge. Wichtig ist dabei die örtliche Platzierung der Stellplätze an strategisch wichtigen Punkten, z.B. zwecks Umstieges von ÖV auf Rad/Scooter („Mobility Hubs“).</p> <p>Da es sich bei der Einrichtung solcher Stationen um eine Sondernutzung öffentlicher Verkehrsflächen handelt, werden teilweise zivilrechtliche Vereinbarungen zwischen Gemeinde/Stadt und Anbietern abgeschlossen, z.B. ein Gestattungsvertrag für die Verwendung von Abstellflächen (Graz) durch einen bestimmten Anbieter.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Die Ausführungen zu kommerziellen nicht-stationsbasierten Angeboten gelten sinngemäß.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Die Ausführungen zu kommerziellen stationsbasierten Angeboten gelten sinngemäß. Allerdings befinden sich die Abstellflächen häufig im privaten Raum, wodurch sich die Frage der Nutzungserlaubnis öffentlicher Flächen nicht stellt. Abstellflächen können auch in Bestandsquartieren leichter eingerichtet werden als Parkplätze für Pkws.</p>
--	--	---	--	--	--	---	---	---

	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          In der StVO besteht derzeit keine klare Rechtsgrundlage, wie Parkplätze für Carsharing-Angebote reserviert werden könnten. Die Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage ist daher notwendig. Ebenfalls sinnvoll wäre eine eigene Rechtsgrundlage für Ausnahmen von Kurzparkzonen und die Einhebung von Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge.          Bevorrangtes Parken für Sharing-Fahrzeuge sowie die Reduktion der Parkgebühren werden etwa auch im Deutschen Carsharinggesetz (CsgG) als Fördermaßnahmen vorgeschlagen.<sup>38</sup>          Durch gemeinsam ausgewiesene Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing (z.B. einem Anbieter zugeordnet) sowie für nicht-stationsbasiertes Carsharing (ohne Zuordnung eines Anbieters) könnte die räumliche Integration unterschiedlicher Sharing-Angebote an einem Standort gefördert werden.<sup>39</sup></p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          Sinnvoll wäre für nicht-kommerzielles Fahrzeug-Sharing Stellplätze im öffentlichen Raum verfügbar zu machen.          Es ist zu überlegen, ob Bevorrechtigungen bezüglich reservierter Stellplätze, Erleichterungen bei Parkgebühren usw. auch für nicht-kommerzielles Carsharing gelten sollten, um solche Angebote zu befördern. Diesbezüglich stellen sich die gleichen Fragen wie bei kommerziell betriebenen Carsharing.          Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob nicht-kommerzielle Carsharing-Angebote im Vergleich zu kommerziellen Angeboten mehr Bevorrechtigungen und Erleichterungen zu Teil werden sollten.          Die räumliche Integration mit anderen Sharing-Angeboten kann (siehe kommerzielles Carsharing) in Zusammenhang mit der Ausweisung von bevorrangten Stellplätzen erfolgen.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          Die Schaffung eines Netzes an Abstellflächen an strategisch wichtigen Punkten für Wege der „letzten“ bzw. „ersten“ Meile (z.B. zwecks Umstieges von ÖV auf Rad) ist zu überlegen.<sup>40</sup></p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          Die Schaffung eines Netzes an Stationen, welche die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ermöglichen, wäre sinnvoll.<sup>41</sup> Ein Problem dabei ist die oftmals mangelnde Kooperation/Abstimmung zwischen unterschiedlichen Anbieter:innen (z.B. ÖBB, Gemeinden)          → <i>Strategische Kooperationen.</i>          Werden Docking-Stationen etwa für Sharing-Räder benötigt, so stellen sich gleiche Fragen wie bei Carsharing bezüglich der Gleichbehandlung aller Anbieter:innen bei begrenzten Raumressourcen. Hinzu kommt hierbei, dass für Dockingstationen je nach Anbieter:in unterschiedliche Systeme genutzt werden, die meist nicht kompatibel sind.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          Die Ausführungen zu kommerziellen nicht-stationsbasierten Angeboten gelten sinngemäß.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>          Die Ausführungen zu kommerziellen stationsbasierten Angeboten gelten sinngemäß.</p>
<p><b>Teilnahme im Straßenverkehr (fließend)</b></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>          Derzeit bestehen keine Sonderregelungen in der StVO für Sharing-Fahrzeuge, auch ist keine Kennzeichnung von Sharing-Pkw vorgesehen.</p>		<p><b>AUSGANGSLAGE</b>          Es gelten die allgemeinen Fahrregeln der StVO für Fahrräder bzw. E-Roller (§ 88b StVO). Das Fahren am Gehsteig ist daher z.B. verboten. In der Praxis werden diese Regelungen häufig nicht eingehalten, weswegen Sicherheitsbedenken bestehen.          Zusätzliche Regeln werden daher tlw. durch ortspolizeiliche VO geschaffen, z.B. in Wien (Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder und elektrisch betriebene Klein- und Miniroller). Diese Verordnung regelt u.a. bestimmte „Sperrzonen“, in welche das Einfahren verboten und technisch unmöglich ist. In anderen Gebieten muss die Geschwindigkeit gedrosselt werden (Langsam-Fahr-Zonen).</p>			

	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Sollten Bevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge im Straßenverkehr geschaffen werden, um die Attraktivität solcher Angebote zu fördern? Zu überlegen wäre z.B. eine Erlaubnis zum Befahren von Busspuren („Fahrstreifen für Omnibusse“, § 53 Abs 1 Z 25 StVO), wie es derzeit etwa für Taxis möglich ist. Dies wäre nach der geltenden Rechtslage schon umsetzbar durch die Anbringung entsprechender Zusatztafeln. Voraussetzung für Bevorrechtigungen nach der StVO wäre eine entsprechende Kennzeichnung der Fahrzeuge (vgl. Plakette für Carsharing-Autos nach der deutschen StVO).				<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Sicherstellung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist zentral, um die Akzeptanz der Bevölkerung für solche Mobilitätsformen sicherzustellen. Es sind digitale Kontrollmöglichkeiten bei den Fahrzeugen näher zu untersuchen.			
Integration ÖPNV	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc
Integration Wohnen	<b>AUSGANGSLAGE</b> In Bezug auf die Integration von Sharing in Wohnen stellen sich insbesondere die rechtliche Verankerung und die längerfristige Finanzierung bzw. ungeklärte Verantwortlichkeiten dazu als wesentliche Herausforderungen. Das aktuelle Regelungssystem basiert vorwiegend auf der Stellplatzverpflichtung und privatrechtlichen Vereinbarungen. Dies erweist sich als problematisch und ist zukünftig hinsichtlich einer Neuregelung zu hinterfragen. Es stellt sich auch als herausfordernd dar, wann welche Stakeholder:innen mit welcher Expertise eingebunden werden.							
	/	Die Finanzierung wird meist für die Anfangsphase durch die Projektentwicklung gestellt. Bislang lassen sich Sharing-Angebote aber nur schwach eigenwirtschaftlich betreiben. Dadurch ergibt sich eine Finanzierungslücke, bis Sharing-Angebote (u.a. durch flankierende Push- & Pull-Maßnahmen) wirtschaftlicher betrieben werden können. Siehe Kapitel 6.4.	/	Bei nicht-kommerziellen Angeboten stellen sich neben Fragen des Standorts und der Zugänglichkeit, vor allem allgemeine, organisatorische Aspekte (siehe Organisation des Betriebs).	/	tbc	/	tbc
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es wird daher empfohlen, aufgrund vieler Unzulänglichkeiten des bestehenden Regelungssystems und der derzeitigen Verwaltungspraxis andere Zugänge zur Umsetzung von Carsharing in Wohnen näher zu prüfen. Es könnte von der Stellplatzverpflichtung als wesentlichem Ansatzpunkt in diesem System (von dem zugunsten alternativer Mobilitätskonzepte abgewichen werden darf) abgegangen werden. Stattdessen könnte die Verpflichtung zur Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts in Verbindung mit einer Mobilitätsabgabe selbst gesetzlich verankert werden. Carsharing sollte dabei als Maßnahme eines detaillierten Mobilitätskonzeptes betrachtet werden. Sollte die konkrete Verpflichtung zum Betrieb im Einzelfall weiterhin durch Vertrag festgelegt werden, sollte dies transparent und, wenn möglich, unter Beteiligung der zukünftigen Bewohner:innen erfolgen. Die Vereinbarung sollte zwischen Verwaltung und Mobilitätsbetreiber:in geschlossen werden und nicht mit dem:der Bauträger:in, jedenfalls dann nicht, wenn diese:r das Gebäude nach Errichtung nicht auch verwaltet und betreibt. Die Finanzierung des Angebots kann über Einhebung von Abgaben (u.a. von den Bauträger:innen und Bewohner:innen) erfolgen. Bauträger:innen sollten jedenfalls die wesentlichen baulichen Infrastrukturen zur Realisierung von Carsharing im Wohnbau bereitstellen.							

<b>Integration Arbeit</b>	tbc							
---------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

## Bedarfsverkehr

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
<b>(Markt) Zugang</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Für Bedarfsverkehrsdienste besteht derzeit - abgesehen von punktuellen Ausnahmen (Anrufsammeltaxi, Rufbus) - keine spezifische gesetzliche Regelung für den Marktzugang. Ggf. sind bestimmte Typen in das KfIG oder GelverkG einzuordnen und unterliegen daher den jeweiligen Marktzugangsregelungen, in der Praxis fällt allerdings eine klare Einordnung oft schwer. Sie muss jeweils anhand der konkreten Ausgestaltung des Betriebsmodells erfolgen. Näheres dazu siehe bei den einzelnen Typen.</p>							
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es ist häufig unklar, ob überhaupt und wenn ja, welchen Marktzugangsregelungen Mikro-ÖV Dienste unterliegen. In der Praxis bestehen dadurch z.T. erhebliche Rechtsunsicherheiten für Betreiber:innen. Es besteht die Notwendigkeit der Anpassung bzw. Schaffung eigener Marktzulassungsvorschriften, d.h. spezifischer gesetzlicher Regelung für Bedarfsverkehrsdienste, an welche spezifische Voraussetzungen für deren Betrieb geknüpft werden. Denkbar wäre die Aufnahme neuer Regelungstatbestände in das KfIG oder GelverkG, oder aber die Schaffung einer neuen gesetzlichen Grundlage (Mobilitätsdienstleistungsgesetz/ Personenbeförderungsgesetz).<sup>42</sup> Eigens zu regeln wäre, wann eine Vermittlungstätigkeit solcher Dienste selbst als Personenbeförderung gilt und daher auch dem entsprechenden Genehmigungsregime unterliegen sollte. Wenn die Dienste nicht-gewerbsmäßig erbracht werden, sind gar keine Marktzugangsregelungen anwendbar. Sicherstellung der Zuverlässigkeit und Sicherheit der Mobilitätsangebote sollten aber auch hier gewährleistet werden. Es ist daher eine Regelung für alle Bedarfsverkehre (kommerziell und nicht-kommerziell) in Betracht zu ziehen, sowie dies derzeit auch für den Linienverkehr gilt (erfasst sind hier alle gegen Entgelt angebotenen Leistungen).</p>							
	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Mangels Linienmäßigkeit des Betriebs ist das KfIG nicht anwendbar (flexible Routen- und Fahrzeitengestaltung). Anhand des konkreten Betriebsmodells ist zu prüfen, ob die Definition des Anrufsammeltaxi (AST) iSd § 38 Abs 3 Z 2 KfIG erfüllt ist. Der Dienst ist als flexibel einzuordnen, weil das Fahrziel flexibel ist: "Taxiverkehre, die Fahrgäste nach telefonischer Vorbestellung mit eigens als Anrufsammeltaxi gekennzeichneten Taxis zu festen Abfahrtszeiten von besonders bezeichneten Abfahrtsstellen gegen einen fixen Fahrpreis zu einem gewünschten Fahrziel innerhalb eines vorgegebenen abgegrenzten Betriebsgebietes befördern". Diesfalls ist das GelverkG anwendbar und eine Konzession gem § 3 Abs 1 Z 3 für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi) erforderlich. Entsprechende Antrittsvoraussetzungen (z.B. Fahrerqualifikation) gem GelverkG sind daher einzuhalten.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Ggf. kann das GelverkG anwendbar sein: Die Tatsache, dass die Tätigkeit von einem gemeinnützigen Verein ausgeübt wird, schließt das Vorliegen der Gewerbsmäßigkeit (selbstständig, regelmäßig und mit Ertrags-erzielungsabsicht), und insofern die Anwendbarkeit des GelverkG nicht automatisch aus. Schwierigkeiten kann insbesondere die Frage bereiten, wann eine Ertragserzielungsabsicht vorliegt: bis zu welcher Höhe der Einnahmen liegt bloße Kostendeckung vor? Dies ist im Einzelfall durch Analyse des jeweiligen Betriebs- und Finanzierungsmodells zu beantworten. Bei Vereinen ist die Sonderbestimmung des § 1 Abs 6 GewO zu beachten. Geht man von der Gewerblichkeit nach diesen Bestimmungen aus, ist eine Konzession gem § 3 Abs 1 Z 3 für Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi erforderlich.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Für Angebote, die als Rufbusse gem der Definition gem § 38 Abs 3 Z 1 KfIG zu qualifizieren sind (fixe Route mit (Bedarfs-)Haltestellen und fixem Fahrplan) ist das KfIG anwendbar und eine Konzession nach KfIG erforderlich, allerdings grds nur bei Betrieb mit Omnibussen. Wenn weniger als 9 Personen befördert werden (Pkw) ist das KfIG grds nicht anwendbar (s. § 1 Abs 2 Z 1 KfIG). Ausnahmsweise aber auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde auch Pkw eingesetzt werden (§ 39 Abs 2 Z 4 KfIG). Für Rufbusse gelten grds die allgemeinen Zugangsregelungen des KfIG wie für den Betrieb Linienverkehr, eine Konzession ist erforderlich. Ansonsten kann alternativ ggf. die Definition des Anrufsammeltaxi erfüllt sein. Diesfalls ist eine Konzession nach GelverkG für das Personenbeförderungsgewerbe mit</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Siehe Typ f zum Problem der Abgrenzung der Gewerbsmäßigkeit (insbesondere Ertragserzielungsabsicht) bei gemeinnützigen Betreiber:innen. Sofern der Dienst nicht-gewerbsmäßig (insbesondere ohne Ertragserzielungsabsicht) erbracht wird, gelten keine spezifischen Marktzugangsregelungen.</p>

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
						Sofern der Dienst nicht erwerbsmäßig (insbesondere ohne Ertragszielungsabsicht) erbracht wird, gelten keine spezifischen Marktzugangsregelungen.	Pkw – Taxi erforderlich (siehe Typ e).	
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Definition des AST ist eng und erfasst nicht alle Betriebsmodelle und ist daher häufig nicht erfüllt. Diesfalls sind die Sonderregelungen nicht anwendbar. Andere Betriebsmodelle lassen sich weder unter das GelverKG noch das KfIG einordnen. Insofern ist der kommerzielle Betrieb in nicht gesetzlich „vertypen“ Formen nicht zulässig.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Ist es sinnvoll, dass der nicht-kommerzielle Betrieb keinerlei Regulierung des Marktzugangs unterliegt? Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Fahrgäste spielt auch bei nicht-kommerzieller Mitbeförderung eine Rolle. Braucht es daher spezifischer Marktzugangsregelungen, um als Behörde entsprechende Sicherheits- und Qualitätsstandards (Zuverlässigkeit der Fahrer) vorzugeben?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Wenn das Angebot aufgrund seiner konkreten Ausgestaltung weder unter die Definitionen des KfIG noch GelverKG eingeordnet werden kann, ist eine kommerzielle Erbringung im Grunde gar nicht zulässig. Die Arten der zulässigen Betriebsmodelle sind durch die enge Definition daher eingeschränkt.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Siehe Typ f zum Problem, dass nicht-kommerzielle Angebote außerhalb jeglicher Marktzugangsregelungen angeboten werden.
Finanzierung & Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch die öffentliche Hand	<b>AUSGANGSLAGE</b> Zu den wesentlichen Kostenfaktoren für Bedarfsverkehrsdienste zählen: Investitionskosten für Fahrzeuge, Einrichtung von Sammelpunkten sowie laufende Betriebskosten für Personal, Fahrzeuge (Treibstoff, Reparatur & Wartung), Dispositionstools, Versicherungen, Marketing/Werbung. Ein kostendeckender Betrieb von Bedarfsverkehrsdiensten nur durch Fahrpreis-/Tarifeinnahmen (d.h. durch reine Nutzer:innenfinanzierung) ist in der Regel nicht möglich, der Kostendeckungsgrad liegt im Schnitt bei nur 30% <sup>43</sup> , wobei er insbesondere bei Angeboten im ländlichen Raum deutlich niedriger ist. <sup>44</sup> Kommerziell betriebene Angebote etablieren sich daher aus rein marktwirtschaftlichen Erwägungen nicht immer dort, wo sie aus Sicht der Verkehrserschließung notwendig wären, d.h. in peripheren Räumen mit geringer Nachfrage. Daher wird ein großer Teil der Angebote gemeinnützig (z.B. durch Vereine) betrieben. Um Personalkosten zu sparen, sind derzeit in 20% der Angebote Freiwillige als Lenker:innen tätig. <sup>45</sup> Sonstige Betriebskosten können aber auch von gemeinnützigen Betreiber:innen kaum eigenwirtschaftlich abgedeckt werden. In weitem Maße ist daher eine Bezuschussung bzw. Finanzierung durch die öffentliche Hand notwendig, die derzeit v.a. verschiedener Förderungen der Länder (z.T. auch des Bundes) für Bedarfsverkehre/Mikro-ÖV Angebote erfolgt. <sup>46</sup> Eine Einbindung der Bedarfsverkehre in das System der Finanzierung des ÖPNV (v.a. Buslinienverkehr) i.S. des ÖPNRV-G erfolgt hingegen zumeist bisher nicht. Als Besteller von Bedarfsverkehren treten i.d.R. die Gemeinden auf, wobei für die Finanzierung öffentliche Förderungen entscheidend sind.							
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> Eine öffentliche Ausschreibung von Bedarfsverkehren erfolgt teilweise durch Länder oder Gemeinden unter Einbindung der Verkehrsverbünde. Kriterien für die Ausschreibung werden zumeist (indirekt) in Form von Förderrichtlinien der Länder vorgegeben (z.B. für Anrufsammeltaxis in NÖ), da der Erhalt von Landesförderungen an bestimmte Kriterien geknüpft ist. Da die Einordnung, insbesondere von mit Pkw betriebenen Diensten unter das Vergaberegime nach PSO-VO bzw. BVergG noch nicht abschließend geklärt ist (siehe näher Kapitel 8.2) bzw. Schwellenwerte bei kleinen Betrieben gar nicht erreicht werden, erfolgt oft eine Direktbeauftragung durch die Gemeinden. Andererseits tritt die öffentliche Hand (v.a. Gemeinden) insbesondere bei gemeinnützigen Angeboten teilweise auch selbst als Betreiberin auf bzw. ist in die Betreiberkonstellation (z.B. Verein) involviert und an der Finanzierung beteiligt, sie betreibt also entweder selbst oder fördert, aber bestellt nicht im eigentlichen Sinne.			
					<b>AUSGANGSLAGE</b> In Frage kommt inbs. die Bestellung von Beförderungsleistungen	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die Bestellung bzw. Ausschreibung von nicht-kommerziellen	<b>AUSGANGSLAGE</b> Es werden aufgrund des Merkmals der fixen Routen	

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
					gen in Form von Anrufsammel-taxis durch nach GelverkG konzessionierte Taxiunternehmen.	merziellen Angeboten als gemeinwohlorientierte Dienstleistungen ist grundsätzlich möglich, erfolgt aber soweit ersichtlich derzeit nicht. Allerdings tritt die öffentliche Hand (v.a. Gemeinden) tlw s	und Fahrzeiten idR Rufbusbetriebe ausgeschlossen (→ <i>(Markt-)Zugang</i> ). Hier erfolgt die Beauftragung (Dienstleistungsauftrag) eines Verkehrsunternehmens analog zur Vergabe von regionalen Linienverkehren im Sinne des KfVG, entsprechend den Regelungen nach ÖPNV-G und PSO-VO bzw. BVergG.	
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es fehlen klare rechtliche Grundlagen, wie die Bestellung von Bedarfsverkehren in das allgemeine System der ÖPNV-Organisation und Finanzierung zu integrieren ist. Es bestehen Rechtsunsicherheiten, nach welchem Vergaberegime bei Bedarfsverkehren die Ausschreibung zu erfolgen hat. Es fehlen allgemeine Leitlinien, wie eine solche Ausschreibung zu gestalten ist. Sollte die öffentliche Hand auch Ausschreibungen nach bestimmten allgemeingültigen Vorgaben für nicht-kommerzielle Angebote durchführen und damit solche Modelle fördern, oder ist der derzeitige Zugang (selbst betreiben oder fördern) angemessener?			
<b>(Markt-)Nachfrage</b>	tbc				<b>AUSGANGSLAGE</b> Mikro-ÖV Angebote richten sich grundsätzlich an Zeiten und Räume geringerer Nachfrage, dazu zählen ländliche, periphere Räume, Stadt-Umland und Stadt-Rand Gebiete. Das Angebot soll einen Lückenschluss zum ÖV darstellen und richtet sich damit an Personen ohne Möglichkeit zur Nutzung eines Pkw. <sup>47</sup> Senior:innen (darunter insbesondere Frauen), junge Menschen (Jugendliche, Studierende) sowie Heimarbeitende zählen zu typischen Nutzenden. <sup>48</sup> Weites werden auch Personen mit eingeschränkter Mobilität, ökonomisch benachteiligte Personen und Pendler:innen als Zielgruppen von Mikro-ÖV-Angeboten gesehen. <sup>49</sup> Mikro-ÖV-Angebote sind als mobilitätsbezogene Daseinsvorsorge zu betrachten und leisten auch hinsichtlich Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Kommunikation mit anderen Fahrgästen und dem Fahrpersonal einen wichtigen sozialen Beitrag. <sup>50</sup>			
	tbc		tbc		<b>AUSGANGSLAGE</b> Der Nutzendenkreis ist auf ein bestimmtes Betriebsgebiet begrenzt.		<b>AUSGANGSLAGE</b> Der Nutzendenkreis ist auf die Umgebung der Haltestellen örtlich begrenzt.	
	tbc	tbc	tbc	tbc	Sowohl in der Kommunikation als auch bei der Zugänglichkeit des Angebots im Buchungs- und Bezahlvorgang sind Aspekte der digitalen Ungleichheit zu berücksichtigen und ggf. alternative Formen der Buchung und Bezahlung zu Smartphone-basierter Prozessen bereitzustellen (z.B. telefonische Bestellung und Buchung). Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlssysteme, digitale Fähigkeiten und persönliche Faktoren der Nutzenden	Bei C2C Angeboten zeichnen sich Vertrauens- und Sicherheitsbedenken ab. <sup>52</sup> Nicht-kommerzielle Mikro-ÖV-Angebote richten sich insbesondere an Räume mit sehr geringer Nachfrage und falls eine (Mit-)Finanzierung durch die Gemeinde nicht vorhanden ist.	Sowohl in der Kommunikation als auch bei der Zugänglichkeit des Angebots im Buchungs- und Bezahlvorgang sind Aspekte der digitalen Ungleichheit zu berücksichtigen und ggf. alternative Formen der Buchung und Bezahlung zu Smartphone-basierter Prozessen bereitzustellen (z.B. telefonische Bestellung und Buchung). Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlssysteme, digitale Fähigkeiten	Bei C2C Angeboten zeichnen sich Vertrauens- und Sicherheitsbedenken ab. <sup>54</sup> Nicht-kommerzielle Mikro-ÖV-Angebote richten sich insbesondere an Räume mit sehr geringer Nachfrage und falls eine (Mit-)Finanzierung durch die Gemeinde nicht vorhanden ist.

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
					spielen eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen. <sup>51</sup>		und persönliche Faktoren der Nutzenden spielen eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen. <sup>53</sup>	
	tbc		tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Insbesondere der hohe Anteil von Senior:innen unter den Nutzenden ist hinsichtlich Überzeugungsarbeit, „Einschulung“ und Digitalisierung des Angebots zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund des sozialen und ökologischen Mehrwerts sollten Mikro-ÖV-Angebote in ländlichen sowie Stadt-Umland und Stadt-Rand-Gebieten gezielt durch die öffentliche Hand eingesetzt und gefördert werden.				
<b>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>          Zu den Nutzer:innensicht relevanten Qualitätskriterien gehören eine solche Gestaltung des Bedienebiets bzw. der Fahrtstrecke, dass eine regionale Netzwerke (Anbindung an Zentren, Schienenverkehr, usw) erreicht wird, eine nachfrageorientierte Fahrplangestaltung bzw. Betriebszeiten (auch an Randzeiten, Wochenenden), die Zuverlässigkeit des Dienstes (regelmäßiger Betrieb, keine unvorhergesehenen Ausfälle), Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge (Klimatisierung, Barrierefreiheit, Komfort etc), ein zweckmäßiges Informations- und Buchungssystem und ein vorher bestimmbarer Tarif bzw. die Tarifintegration in den ÖPNV.<sup>55</sup>          Sofern weder KfG noch GelverkG anwendbar sind gelten keine rechtlich fixierten spezifischen Ausübungsvorschriften oder Qualitätsstandards. Für die Ausübung der Tätigkeit sind dann lediglich die allgemeinen Vorschriften des Zivilrechts maßgeblich. Daher bestehen viele Rechtsunsicherheiten (welches Vertragsverhältnis vorliegt und welche Pflichten und Haftungen für wen daraus folgen). Für die Nutzer:innen ist dadurch oft auch unklar, welche Rechte ihnen zustehen.          Vorgaben bzw. Richtlinien bzgl Angebotsqualität werden teilweise durch Leitfäden (z.B. von BMK, Ländern) in Form von Kriterien für Erhalt von Mikro-ÖV-Förderungen gemacht. Diese sind zwar grds nicht rechtsverbindlich, Betreiber sind aber daran gebunden, um die notwendigen Finanzierungsmittel zu erhalten.          Für individuelle bedarfsorientierte Personenbeförderungsdienste, die als "klassischer" Taxibetrieb angeboten werden und damit dem GelverkG und den zugehörigen Vorschriften unterliegen (→ <i>Marktzugang</i>) gelten die entsprechenden Ausübungsregeln und damit auch Vorgaben bezüglich Qualität des Angebots, die für die Nutzer:innen klar ersichtlich sind. Die Landesbetriebsordnungen (z.B. § 9 der Wiener Landesbetriebsordnung) normieren eine allgemeine Beförderungspflicht für Fahrten von einem Taxistandplatz, nach Anhalten des Fahrzeugs durch den Fahrgast oder per Funk vermittelten Fahrten. Sofern kein gesetzlich normierter Ausschlussgrund vorliegt, besteht insofern ein Kontrahierungszwang. Der:die Lenker:in ist außerdem verpflichtet, den „streckenmäßig kürzesten Weg zum Fahrziel zu wählen“ (§ 9 Abs 3 leg cit), nur auf Standplätze aufzufahren usw. Zudem werden auch an dieser Stelle Anforderungen an die verwendeten Fahrzeuge (Beschaffenheit, Ausrüstung) festgelegt, z.B. die Pflicht zur Ausstattung mit einem Taxameter. Die Beförderungstarife können gem § 14 Abs 1 GelverkG durch Verordnung des Landeshauptmanns festgesetzt werden. Außerdem sind die Vorschriften bezüglich der erforderlichen Qualifikation der Lenker:innen anwendbar.          Um adäquat die Funktion der Ergänzung des bzw. Alternative zum Linien-ÖPNV erfüllen zu können, müssen bei der Bestellung von Bedarfsverkehrsdiensten auch Elemente des Kraftfahrlineverkehrs aufgenommen werden<sup>56</sup> (Öffentlichkeit, kontinuierliche Verfügbarkeit, Tarifregelungen, Informationsangebot, usw.). Dies ist aber (bis auf einzelne Ausnahmen, z.B. bezüglich der Tarife) bei Einordnung unter das GelverkG derzeit rechtlich schwer möglich.          Die Qualitätssicherung erfolgt meist lediglich im Rahmen interner Evaluationsprozesse durch den:die Betreiber:in selbst. Bei Nutzung einer digitalen (Vermittlungs-)Plattform kann die Qualitätssicherung über Nutzer:innenbefragungen oder -bewertungen erfolgen, wobei hierbei datenschutzrechtliche Bedenken bestehen, und zudem die Objektivität einer solchen Evaluierung fragwürdig ist.</p>							
	tbc			<b>AUSGANGSLAGE</b> Für AST gelten genauso wie für den „normalen“ Taxibetrieb die Ausübungsbestimmungen nach GelverkG und die per Verordnung des Landeshauptmanns	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für nicht-kommerzielle Angebote gelten die Qualitätsstandards des KfG bzw. GelverkG für Bus oder Taxiverkehr nicht. Welche Beförde-	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für den Betrieb von Rufbussen gelten die Regelungen des KfG: Betriebspflicht, Kontrahierungspflicht/Beförderungspflicht, Tarifpflicht, Publizitätspflichten in Bezug	<b>AUSGANGSLAGE</b> Siehe Typ f.	

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
					festgelegte Ausübungsvorschriften bzw. Beförderungsbedingungen.	rungsbedingungen (Beförderungspflicht, Haftung, ...) in solchen Fällen gelten, kann nicht pauschal beantwortet werden. Das hängt nach Maßgabe des allgemeinen Zivilrechts vielmehr davon ab, ob und welche vertragliche Beziehung zwischen den Beteiligten (Betreiber:in, Fahrer:in, Beförderte:r) bestehen.	auf Fahrpläne und Fahrpreise sowie technische Ausübungsvorschriften, d.h. in erster Linie die Bestimmungen über die eingesetzten Fahrzeuge. Außerdem gelten die Vorschriften über die entsprechende Qualifikation der Lenker, für die ein Nachweis zu erbringen ist. Es gelten zudem die Fahrgastrechte nach (EU-)Vorschriften für den Linienbusverkehr.	
	tbc				<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es bestehen viele Rechtsunsicherheiten, die aus den unklaren Voraussetzungen für den → <i>Marktzugang</i> resultieren. Gesetzlich verankerte Ausübungsbestimmungen bzw. Qualitätsstandards sind nur anwendbar, sofern das Betriebsmodell die Definitionen des KfIG oder GelverkG erfüllen. Ansonsten gilt nur das allgemeine Zivilrecht, aus dem aber keine Beförderungspflicht abgeleitet werden, die den diskriminierungsfreien Zugang zu den Angeboten in Form eines Kontrahierungszwangs (wie im Kraftfahrlinienverkehr nach KfIG) gewährleistet. Zuverlässigkeit, freie Zugänglichkeit und Sicherheit des Angebots (dies beinhaltet u.a. auch Qualifikation/Zuverlässigkeit der Fahrer) sind aber auch für nicht-kommerzielle Angebote relevant. Es ist zu überlegen, wie Kriterien für die Angebotsqualität festgeschrieben werden können, die nicht nur für Angebote nach den bestehenden engen gesetzlichen Definitionen gelten, sondern für sämtliche denkbaren Angebotsmodelle. Gerade bei Diensten, die auch öffentlich subventioniert werden (bereitgestellt, gefördert), ist zu überlegen, ob nicht auch eine Beförderungspflicht im Sinne eines Kontrahierungszwanges festgelegt werden sollte – unabhängig davon, ob diese kommerziell oder nicht-kommerziell angeboten werden.			
<b>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</b>	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> Kontinuierliche Informationen und Kommunikation des Angebots sind wesentlich für eine erfolgreiche Umsetzung. Informationen können etwa durch Flyer, Postwurfsendungen, Plakate, Websites der Gemeinde und/oder des Vereins, Soziale Medien, Informationsveranstaltungen sowie Werbeschaltungen in anderen (regionalen) Medien erfolgen. Hierbei sind strategische Kooperationen zur Vermarktung mit regionalen Akteur:innen und dem Verkehrsverbund möglich. <sup>57</sup> Bei der Wahl der Kommunikationskanäle sind die primären Zielgruppen (→ <i>Marktnachfrage</i> ) zu berücksichtigen. Die Zielgruppen von Bedarfsverkehren umfassen insbesondere auch Personen, die in der Kommunikation schwieriger zu erreichen sind (z.B. Senior:innen, ökonomisch benachteiligte Personen, Heimarbeitende, ... → <i>Marktnachfrage</i> ). Daher ist ein entsprechendes Marketingkonzept mit direkter/persönlicher sowie zielgruppenspezifischer Bewerbung, kontinuierlicher Präsenz in breiten Informationsmedien (Tageszeitung etc.) und Bewusstseinsbildung etwa über entsprechende Programme in Schulen <sup>58</sup> erforderlich. Sowohl in der Kommunikation als auch bei der Zugänglichkeit des Angebots im Buchungs- und Bezahlvorgang sind Aspekte der digitalen Ungleichheit zu berücksichtigen und ggf. alternative Formen der Buchung und Bezahlung zu Smartphone-basierter Prozessen bereitzustellen (z.B. telefonische Bestellung und Buchung). Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlssysteme, digitale Fähigkeiten und persönliche Faktoren der Nutzenden spielen eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen. <sup>59</sup> Um Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zum Mikro-ÖV-Angebot zu ermöglichen, sollte auf barrierefreie Haltepunkte (Typ g/h), Ein- und Ausstiege sowie das Vorhandensein von mindestens einem Rollstuhlgerechten Platz je Fahrzeug berücksichtigt werden (siehe auch Fahrzeugtechnologie). Darüber hinaus sollten auch weitere Anforderungen z.B. für sehbehinderte			

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
					Personen im Buchungsvorgang (Plattform), Haltepunktbereich (Typ g/h) sowie im Fahrzeug berücksichtigt werden (z.B. Schriftgrößen, Audio-Informationen, Bodenmarkierungen etc.)			
	tbc				<b>AUSGANGSLAGE</b> Das Betriebsgebiet, die Nutzungsbedingungen sowie die Tarife sollten möglichst klar kommuniziert werden.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Das Betriebsgebiet, die Nutzungsbedingungen sowie die Tarife sollten möglichst klar kommuniziert werden. Auch der nicht-kommerzielle Charakter sollte klar vermittelt werden. Bei nicht-kommerziellen Angebote werden Fahrten meist von freiwillige Fahrer:innen durchgeführt. Daher kann es unter Umständen zu Unzuverlässigkeiten kommen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Das Betriebsgebiet, die Abholpunkte, die Nutzungsbedingungen sowie Tarife sollten möglichst klar kommuniziert werden.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Das Betriebsgebiet, die Abholpunkte, die Nutzungsbedingungen sowie die Tarife sollten möglichst klar kommuniziert werden. Auch der nicht-kommerzielle Charakter sollte klar vermittelt werden. Bei nicht-kommerziellen Angebote werden Fahrten meist von freiwillige Fahrer:innen durchgeführt. Daher kann es unter Umständen zu Unzuverlässigkeiten kommen.
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Unterschiedliche digitale und nicht-digitale Buchungsoptionen stellen vor dem Hintergrund eines möglichst einfachen Zugangs für unterschiedliche Personengruppen einen wichtigen Aspekt dar. Dies jedenfalls zu berücksichtigen, um bestehende soziale Ungleichheiten durch fehlenden Zugang zu Mobilität nicht weiter zu verstärken. <sup>60</sup> Wie können Personen in gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die insbesondere als Zielgruppen gesehen werden, erreicht werden? Weiters ist bei der Fahrzeugwahl, Plattform-Gestaltung und Ausstattung der Haltepunkte (Typ g/h) Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen zu berücksichtigen.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> siehe Typ e  zusätzlich: Wie kann bei nicht-kommerzieller Bereitstellung Verlässlichkeit vermittelt und gewährleistet werden?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> siehe Typ e	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> siehe Typ e  zusätzlich: Wie kann bei nicht-kommerzieller Bereitstellung Verlässlichkeit vermittelt und gewährleistet werden?

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
Strategische Kooperationen	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Die Akteursstrukturen im Betrieb von Bedarfsverkehren sind sehr unterschiedlich ausgestaltet und bilden ein vielfältiges Bild von meist lokalen Einzellösungen ab.<sup>61</sup> Die nachfolgende Darstellung bezieht sich daher auf typische und als erfolgsversprechend geltende Konstellationen. Die Kooperationen entstehen meist in Abhängigkeit des:der Betreiber:in – während größere Verkehrsunternehmen auf bestehende Netzwerke zurückgreifen können, ist dies für kleinere Unternehmen und im nicht-kommerziellen Bereich umso schwieriger.  Grundsätzlich gilt das Vorhandensein eines:r Kümmerer:in als engagierte Leitfigur essentiell.<sup>62</sup>  Im Allgemeinen gilt eine starke, aktive Beteiligung der Gemeinde in der Bereitstellung des Bedarfsverkehrs als erfolgsfördernd. Nicht zuletzt, da im Bedarfsverkehr meist keine Kostendeckung erzielt werden kann und somit Finanzierungszuschüsse der öffentlichen Hand, aber z.B. auch von lokalen/regionalen Unternehmen, Wohnbauträger:innen und sozialen Einrichtungen (Krankenhäuser, Schulen, etc.) notwendig sein können.  Strategische Kooperationen umfassen daher insbesondere die finanzielle Beteiligung, Einbindung von spezifischem Fachwissen sowie Marketingkooperationen (z.B. mit lokalen/regionalen Unternehmen und Medien) und die Integration in den ÖPNV (Verkehrsverbünde).  Weiters wird dem Fahrpersonal in der Kommunikation mit den Fahrgästen bzgl. Vermittlung des Angebots, aber auch hinsichtlich sozialer Aspekte große Bedeutung beigemessen.<sup>63</sup> Auch die frühzeitige Einbindung der Zivilgesellschaft (Vereine, Bürger:innenbeteiligung, ...) für lokales Wissen und Verbreitung des Angebots gelten als erfolgsförderlich.<sup>64</sup>  In der Planungsphase sollten bereits relevante Akteur:innen aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Öffentlichkeit und Fachplanung einbezogen werden. In der Zusammenarbeit sind frühzeitig klare Zuständigkeiten zu vereinbaren.<sup>65</sup>  Insbesondere die Einbindung von Fachwissen erfolgt teils nur beschränkt. Entsprechende Vorgaben zu Planungsprozessen und beteiligten Akteur:innen finden sich daher auch gekoppelt an Förderungen wieder.  Weitere Kooperationen können sich auch an die Funktionalität des Angebots als Daseinsvorsorge richten. Beispiele sind etwa die Kooperation mit wichtigen Einrichtungen im Bediengebiet als zentrale Ziele der Fahrten oder Multifunktionale Angebote (Fahrendienst kombiniert weiteren Dienstleistungen und Gütern).<sup>66</sup>  In der Praxis werden eine ablehnende Haltung seitens der Wirtschaftskammer und der Taxiinnung bzw. mit lokalen „konkurrierenden“ Taxiunternehmen vielfach hemmend wahrgenommen.<sup>67</sup></p>			
	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Der Betrieb erfolgt meist durch die Gemeinde selbst in Zusammenarbeit (Auftragsverhältnis) mit einem Verkehrsunternehmen zur Durchführung des Angebots.  Kooperationen erfolgen z.B. mit anderen Gemeinden sowie Regionalverbänden etc. bei Bereitstellung des Angebots in größeren Gebieten.  Weitere Kooperationen können finden häufig mit Verkehrsverbänden z.B. hinsichtlich Integration in den ÖV, Bewerbung, Datenaustausch etc. statt.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Der Betrieb erfolgt meist durch einen Verein in Kooperation mit einer Gemeinde.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Der Betrieb erfolgt meist durch die Gemeinde selbst in Zusammenarbeit (Auftragsverhältnis) mit einem Verkehrsunternehmen zur Durchführung des Angebots.  Kooperationen erfolgen z.B. mit anderen Gemeinden sowie Regionalverbänden etc. bei Bereitstellung des Angebots in größeren Gebieten.  Weitere Kooperationen können mit dem Verkehrsverbund z.B. hinsichtlich Integration in den ÖV, Bewerbung, Datenaustausch etc. erfolgen.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Der Betrieb erfolgt meist durch einen Verein in Kooperation mit der Gemeinde.</p>

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Gemeinde ist meist zentrale Akteurin oder Kooperationspartnerin für die Umsetzung eines Mikro-ÖV-Angebots. Hier stellt sich die Frage, ob diese Verantwortung zumindest teilweise auf übergeordneter Ebene liegen sollte, um regionale Lösungen anstelle von lokalen Einzellösungen zu forcieren und dadurch auch die Integration in den ÖPNV zu erleichtern. Kooperationen mit unterschiedlichen Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Fachplanung sowie lokale/regionale Medien erweisen sich als erfolgsförderlich und sollten durch entsprechende Vorgaben bei Förderungen berücksichtigt werden. Weiters wird insbesondere bei kleinräumigen oder nicht-kommerziellen Angeboten wenig Fachwissen hinzugezogen. Die vermehrte Einbindung von Expert:innen kann jedoch zu einem erfolgreicherem Betrieb beitragen. Entsprechende Vorgaben zu Fachplanungen, Konzepterstellung und Konzeptinhalten können etwa bei Förderbedingungen festgehalten werden. (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i> )			
Organisation des Betriebs	tbc		tbc		<b>AUSGANGSLAGE</b> Die zunehmende Nutzung von E-Fahrzeugen stellt insbesondere im voll-flexiblen Betrieb des Bedarfsverkehrs vor die Herausforderung entsprechende Ladezeiten und -punkte einzuplanen. Herausfordernd sind die fehlende Verfügbarkeit von (Schnell-)Ladesäulen, die Kombination von Pausen des Fahrpersonals mit Ladezeiten vor dem Hintergrund flexibler Fahrtzeiten und -routen. In der Organisation des Betriebs ist das Vorhandensein eines/einer Kümmerers/Kümmerein essentiell (siehe dazu Strategische Kooperationen). <sup>68</sup> Dem Fahrpersonal wird in der Kommunikation mit den Fahrgästen bzgl. Vermittlung des Angebots, aber auch hinsichtlich sozialer Aspekte große Bedeutung beigemessen. <sup>69</sup> Entsprechende Einschulung des Fahrpersonals ist daher zu berücksichtigen.			
	tbc		tbc		<b>AUSGANGSLAGE</b> Abholpunkt, Fahrtziel und Zeitpunkt der Fahrt sind bei diesen Angebotstypen nicht vorab definiert (es besteht kein Routen-/Linienplan, keine definierten Haltepunkte und Fahrtzeiten). Die mitfahrende Person vereinbart mit entsprechender Vorlaufzeit Abholpunkt und Fahrtziel sowie Zeitpunkt der Fahrt. Anm.: der Übergang zwischen den Typen e und g sowie analog im nicht-kommerziellen Bereich f und h erfolgt in der Praxis fließend mit unterschiedlichen Stufen der Flexibilität.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Abholpunkt (tlw. auch Fahrtziel) und Zeitpunkt sind bei diesen Angebotstypen festgelegt (z.B. bestimmte Routen, Haltepunkte und Fahrtzeiten). Da die Fahrt jedoch nur bei Fahrtwunsch durchgeführt wird, muss dennoch mit entsprechender Vorlaufzeit gebucht werden. Bei definierten Routen/Linien erfolgt die Bündelung der Fahrten anhand der Haltepunkte an diesen Routen/Linien. Bestehen keine Routen/Linien, erfolgt die Bündelung der Fahrten an den definierten Haltepunkten im Bediengebiet.		
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>AUSGANGSLAGE</b> Die mitfahrende Person vereinbart mit entsprechender Vorlaufzeit Abholpunkt und Fahrtziel sowie Zeitpunkt der Fahrt mit dem /der Fahrer:in z.B. telefonisch (Vermittlungszentrale) oder über eine Buchungsplattform (App, Website). Die Bündelung der Fahrt erfolgt entweder durch das Fahrpersonal selbst entsprechend der vorhandenen Ortskenntnisse oder anhand eines entsprechenden Routingalgorithmus einer Dispositionssoftware. Im kommerziellen Bereich ist die Bündelung mittels Dispositionssoftware üblich.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei nicht-kommerziellen Bedarfsverkehren erfolgt die Vereinbarung von Abholpunkt und Fahrtziel sowie Zeitpunkt mit entsprechender Vorlaufzeit meist telefonisch direkt mit dem/der Fahrer:in, da hierbei Vermittlungszentrale und Buchungsplattform häufig nicht bestehen. Auch die Bündelung der Fahrt erfolgt meist durch das Fahrpersonal selbst entsprechend den vorhandenen Ortskenntnissen, da oftmals keine Dispositionssoftware eingesetzt wird.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei kommerziellen Angeboten erfolgt die Vereinbarung/Buchung meist telefonisch (Vermittlungszentrale) oder über eine Buchungsplattform (App, Website). Die Bündelung ohne definierte Route/Linien erfolgt analog zu Typ e durch den/die Fahrer:in oder eine Dispositionssoftware an den definierten Haltepunkten im Bediengebiet.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei nicht-kommerziellen Bedarfsverkehren erfolgt die Vereinbarung/Buchung meist telefonisch direkt mit dem/der Fahrer:in, da hierbei Vermittlungszentrale und Buchungsplattform häufig nicht bestehen. Auch die Bündelung (ohne definierte Route/Linie) erfolgt meist analog zu Typ f durch das Fahrpersonal selbst entsprechend den vorhandenen Ortskenntnissen, da oftmals keine Dispositionssoftware eingesetzt wird.

BEDARFSVERKEHR	Typ a	Typ b	Typ c	Typ d	Typ e	Typ f	Typ g	Typ h
	individuell, flexibel, kommerziell	individuell, flexibel, nicht-kommerziell	individuell, fix, kommerziell	individuell, fix, nicht-kommerziell	kollektiv, flexibel, kommerziell	kollektiv, flexibel, nicht-kommerziell	kollektiv, fix, kommerziell	kollektiv, fix, nicht-kommerziell
						Grundsätzlich zeichnet sich bei selbstorganisierten, community-based Angeboten (z.B. durch Vereine) oft nur eine lose innere Organisationsstruktur ab. Nicht-kommerzielle Bedarfsverkehre können aber auch durch größere gemeinnützige Organisationen betrieben werden, in diesem Fall ist von professionisierter Organisation und Nutzung bestehender Infrastrukturen wie Dispositionssoftware auszugehen.		
	tbc				<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Die Fahrtwunschbündelung ist ein wichtiger Aspekt hinsichtlich wirtschaftlicher Tragbarkeit (→ <i>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch die öffentliche Hand</i>), in der Praxis wird das Potenzial aufgrund unterschiedlicher räumlicher und zeitlicher Strukturen der Nachfrage häufig nicht ausgeschöpft. Dies trifft insbesondere auf Flächenbetriebe ohne definierte Linien/Routen sowie bei flexiblen Haltepunkten und Fahrzeiten zu.<sup>70</sup>  Die Planung wird weiters durch fehlende (betreiberunabhängige) Erfahrungswerte zu Betriebszeiten und Auslastung sowie fehlende Erfahrung bzgl. Abfahrts- und Zielpunkten erschwert. Hierfür sind Informations-/ Erfahrungsaustausch sowie das Sammeln von Erfahrungswerten in Testbetrieben essentiell.  Fehlende Ladeinfrastruktur bei Nutzung von E-Fahrzeugen stellt die Organisation des Betriebs vor Herausforderungen, was zT dazu führt, dass mehr Fahrzeuge als theoretisch benötigt angeschafft werden müssen.  Verbesserte E-Ladeinfrastruktur ist für den effizienten Betrieb notwendig.  Wer soll diese Infrastruktur bereitstellen/finanzieren?</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Siehe im Allgemeinen Typ e und f.  Fehlende Ladeinfrastruktur bei Nutzung von E-Fahrzeugen stellt die Organisation des Betriebs vor Herausforderungen, was z.T. dazu führt, dass mehr Fahrzeuge als theoretisch benötigt angeschafft werden müssen.  Verbesserte E-Ladeinfrastruktur ist für den effizienten Betrieb notwendig.  Wer soll diese Infrastruktur bereitstellen/finanzieren?</p>		
	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Bei der Heranziehung freiwilliger Fahrer:innen ist oft eine zuverlässige Personalverfügbarkeit schwierig.</p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Bei der Heranziehung freiwilliger Fahrer:innen ist eine zuverlässige Personalverfügbarkeit schwierig.</p>

<b>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</b>	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Im Allgemeinen werden kleinere Fahrzeuge als im Linienverkehr eingesetzt. Die Fahrzeugwahl unterscheidet sich je nach Angebotsform und erwarteter Nachfrage und reicht von Pkw bis hin zu Minibussen.</p> <p>Grundsätzlich sind für einen einfachen Betrieb keine besonderen Fahrzeugtechnologien und Ausstattungen benötigt, die über Navigationssysteme, Verkehrsfunk sowie Smartphone (und Freisprechanlage) für Vermittlung und Routing hinausreichen. Bei der Nutzung von spezifischer Dispositionssoftware ist ggf. entsprechende Ausstattung mobil (z.B. Smartphone, Tablet) oder fix verbaut auch im Fahrzeug erforderlich.</p> <p>Um Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zum Mikro-ÖV-Angebot zu ermöglichen, sollte auf barrierefreie Haltepunkte (Typ g/h), Ein- und Ausstiege sowie das Vorhandensein von mindestens einem Rollstuhlgerechten Platz je Fahrzeug berücksichtigt werden (→ <i>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</i>). Darüber hinaus sollten auch weitere Anforderungen z.B. für sehbehinderte Personen im Buchungsvorgang (Plattform), Haltepunktbereich (Typ g/h) sowie im Fahrzeug berücksichtigt werden (z.B. Schriftgrößen, Audio-Informationen, Bodenmarkierungen etc.).</p> <p>Vor dem Hintergrund der Clean Vehicle Directive werden zunehmend E-Fahrzeuge im Bedarfsverkehr eingesetzt. Hierbei sind einerseits längere Wartezeiten in der Fahrzeugbestellung, andererseits die Planung von Pausenzeiten des Fahrpersonals kombiniert mit dem Aufladen der Fahrzeuge an Schnellladesäulen zu berücksichtigen.</p>			
	tbc				<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <p>Bei der Fahrzeugwahl, Plattform-Gestaltung und Ausstattung der Haltepunkte (Typ g/h) ist Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Nutzung von Dispositionssystemen erleichtert aus Sicht der Anbieter:innen den Betrieb erheblich. Diese sind allerdings teuer oder nur für große Verkehrsunternehmen zugänglich (z.B. spezifisch für Unternehmen entwickelt Softwarelösungen).</p> <p>Braucht es insbesondere für kleinere Unternehmen und nicht-kommerzielle Angebote einen geförderten Zugang zu Dispositionssoftware in Hinblick auf bessere Qualität der Angebotsbereitstellung und Datenverfügbarkeit?</p> <p>Fehlende Ladeinfrastruktur bei Nutzung von E-Fahrzeugen stellt die Organisation des Betriebs vor Herausforderungen, was zT dazu führt, dass mehr Fahrzeuge als theoretisch benötigt angeschafft werden müssen.</p> <p>Verbesserte E-Ladeinfrastruktur ist für den effizienten Betrieb notwendig.</p> <p>Wer soll diese Infrastruktur bereitstellen/finanzieren?</p> <p>Wie kann und soll mit langen Wartezeiten bei der Bestellung von barrierefreien E-Fahrzeugen umgegangen werden? Braucht es hierbei ein steuerndes Eingreifen der öffentlichen Hand?</p>			
	tbc	tbc	tbc	tbc				
<b>Datenzugang &amp; Digitale Integration</b>	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Für einen sinnvollen Einsatz von Bedarfsverkehren ist eine gute Verknüpfung mit den Angeboten des Linienverkehrs erforderlich. In den Fahrplänen oder digitalen Plattformen der Verkehrsbetriebe finden sich oft Hinweise auf Bedarfsverkehre, allerdings oft mit unzureichenden Informationen (z.B. nur grobes Fahrtintervall innerhalb der Betriebszeiten, eine Telefonnummer, bei der nähere Infos erfragt werden müssen, ...). Wichtig wären daher ein Datenaustausch und eine tiefere digitale Integration der Bedarfsverkehre. Herausfordernd ist dabei die aktuell eher einseitige Verfügbarkeit von den Daten – Fahrplandaten des Linienverkehrs sind im Rahmen der VAO (Verkehrsauskunft Österreich) zugänglich, Informationen zu Bedarfsverkehren fehlen vielfach, da hier keine Verpflichtung der Datenbereitstellung besteht. Plattformen wie bedarfsverkehr.at versuchen nutzer:innenseitig Angebote zu bündeln.</p>			
	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Bei kommerziellen Angeboten werden meist Dispositionssysteme für den Betrieb eingesetzt. (→ <i>Organisation des Betriebs</i>; → <i>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</i>)</p> <p>Dabei werden relevante Informationen für den Datenaustausch aufgezeichnet, zu berücksichtigen sind hierbei jedoch geeignete technische Schnittstellen.</p> <p>Kleinere Unternehmen im Bereich Bedarfsverkehr nutzen</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Bei nicht-kommerziellen Angeboten werden meist keine Dispositionssysteme, sondern nur einfache technologische Hilfsmittel wie telefonische Disposition, Fahrtenbücher (analog/in Excel) sowie in Excel erstellte Betriebspläne genutzt. (siehe <i>Organisation des Betriebs</i>; <i>Fahrzeugtechnologie</i>)</p> <p>Hierbei werden unter Umständen relevante Informationen nicht aufgezeichnet. Fragen der Datenqualität,</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Siehe Typ e</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Siehe Typ f</p>

					häufig keine Dispositionssoftware. Hierzu treffen die Ausführungen zu Typ f analog zu. Die digitale Buchung und Bezahlung setzt i.d.R. (moderne) Smartphones und digitale Bezahlssysteme (z.B. Kreditkartenzahlung, PayPal o.ä.) voraus. Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlssysteme, digitale Fähigkeiten und persönliche Faktoren der Nutzenden spielen dadurch eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen. <sup>71</sup> (→ <i>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</i> )	Form und technischen Schnittstelle sind umso gravierender.		
	tbc	tbc	tbc	tbc	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Welche Daten können und sollen seitens der Betreiber:in erfasst werden? Zu welchen Daten benötigt die öffentliche Hand in welcher Form und Qualität Zugang? Braucht es eine verpflichtende Datenbereitstellung von Mikro-ÖV-Betreiber:innen (z.B. in Abhängigkeit des Erhalts von Fördermitteln)? Braucht es insbesondere für kleinere Unternehmen und nicht-kommerzielle Angebote einen geförderten Zugang zu Dispositionssoftware in Hinblick auf bessere Qualität der Angebotsbereitstellung und Datenverfügbarkeit?			
räumliche Erfordernisse / Infrastruktur (im ruhenden Straßenverkehr)	tbc	tbc	tbc		<b>AUSGANGSLAGE</b> Bei Bedarfsverkehren mit flexibler Routengestaltung und individuellen Ein- und Ausstiegsstellen kann theoretisch fast überall ein- und ausgestiegen werden ohne besondere erforderliche Infrastruktur. Es sind lediglich die allgemeinen Regeln der StVO zum Halten/Parken zu beachten. Wirklich geeignete Stellen gibt es allerdings nur wenige (insbesondere unter Berücksichtigung der Sicherheit beim Ein- und Aussteigen, Barrierefreiheit usw.). Für Taxis iSd GelverkG bestehen Erleichterungen in Bezug auf das Halten (in Kreuzungsnähe, zweiter Spur usw.). Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs sind zwar zum Ein-/Aussteigen zweckmäßig, dürfen allerdings gem StVO von Privatfahrzeugen nicht (Halte- und Parkverbot während der Betriebszeiten) und von Verkehren nach GelverkG nur sehr eingeschränkt genutzt werden.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Für Angebote mit fixer Routengestaltung sind festgelegte Haltestellen bzw. fixe Punkte zum Ein- und Aussteigen erforderlich. Die Nutzung von Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs ist grundsätzlich nur für Kraftfahrlinien im Sinne des KfIG erforderlich. Rufbusse zählen dazu. Erfolgt der Betrieb jedoch nicht-kommerziell oder lässt sich das Betriebsmodell nicht unter das KfIG subsumieren (→ <i>Marktzugang</i> ), ist die Nutzung von Haltestellen nicht ohne weiteres möglich. Die Errichtung eigener Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegsstellen durch die Betreiber ist rechtlich schwierig (z.B. Haltestellengenehmigung nach KfIG notwendig, zugleich aber für andere Betriebsmodelle als nach KfIG nicht erhältlich).		
	tbc	tbc	tbc		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Geeignete Ein- und Ausstiegsstellen nutzen zu dürfen, stellt sowohl für flexible als auch für Bedarfsverkehre mit fixer Route mitunter eine Herausforderung dar. Derzeit knüpfen die straßenpolizeilichen Regelungen an die gewerberechtliche Einordnung der Verkehrsdienste (KfIG oder GelverkG) an. Insbesondere für nicht kommerzielle Bedarfsverkehrsangebote, die keine Taxis i.S. des GelverkG sind, gelten daher die			

					<p>Bevorrechtigungen in Bezug auf das Halten nach der StVO nicht. Dies kann für die Nutzung solcher Angebote hinderlich sein, da z.B. eine längere Suche nach einer geeigneten Stelle zum Halten erforderlich ist.</p> <p>Außerdem ist zu überlegen, ob die Nutzung von Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs nicht nur für Dienste nach dem KfIG (z.B. Rufbusse) möglich sein sollte, sondern für alle Bedarfsverkehre. Die Errichtung eigener Haltestellen ist für Betreiber von Bedarfsverkehren mit Schwierigkeiten verbunden. Die Erlaubnis zur Nutzung von Haltestellen im weiteren Sinne sollte daher nicht an gewerberechtliche Konzession nach KfIG knüpfen, sondern an den öffentlichen Verkehrszweck der Mobilitätsdienstleistung.</p>				
<b>Teilnahme im Straßenverkehr (fließend)</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Die bestehenden Bevorrechtigungen in der StVO sind an die rechtliche Einordnung des Mikro-ÖV als Kraftfahrlinien (nach KfIG) bzw. Taxi (nach GelverkG) geknüpft. Nur für diese Arten von Verkehren sieht die StVO derzeit Sonderregeln bzw. Bevorrechtigungen vor: z.B. die exklusive Nutzung von Fahrstreifen für Omnibusse (§ 53 Abs 1 Z 25 StVO); für Verkehre nach dem KfIG gelten außerdem besondere Vorrangregeln im Umfeld von Haltestellen. Die Freigabe zur Nutzung von Busspuren durch Bedarfsverkehre ist derzeit schon möglich, da das Befahren dieser Fahrstreifen durch eine Zusatztafel für andere Fahrzeugarten gestattet werden kann. Lassen sich Bedarfsverkehrsdienste aufgrund ihrer Ausgestaltung nicht in das KfIG oder GelverkG einordnen, bestehen für diese auch keine Bevorrechtigungen nach der StVO. Eine einheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen des Bedarfsverkehrs ist derzeit nicht vorgesehen: nur Anrufsammeltaxis beispielsweise müssen durch ein Taxischild gekennzeichnet sein, Rufbusse müssen eine Fahrzielanzeige (und ggf. Linienbezeichnung) haben.</p>								
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Es ist zu überlegen, ob vergleichbare Bevorrechtigungen wie für den Linien-ÖV (Nutzung von Busspuren, Vorrang/spezielle Fahrregeln für Haltestellen...), sinnvoll für sämtliche Bedarfsverkehre wären. Dabei ist zu erheben, ob die Eröffnung der Nutzung der Busspur ausreicht, was bereits auf Grundlage der bestehenden StVO möglich ist, oder ob weitere Privilegierungen erforderlich sind. Entsprechend wären die rechtlichen Grundlagen in der StVO daran anzupassen. Voraussetzung für Bevorrechtigungen wäre eine entsprechende Kennzeichnung der Fahrzeuge.</p>								
<b>Integration ÖPNV</b>	tbc	v	tbc	tbc	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Es besteht Konsens darüber, dass Bedarfsverkehr Bestandteil des öffentlichen Verkehrs ist und daher in die Planung des ÖPNV integriert werden sollte. Es fehlen allerdings die erforderlichen Daten für eine integrierte Gesamtplanung, ebenso sind die Planungsmethoden wie multimodale Verkehrsnachfragemodelle dafür kosequent anzuwenden, um die Fahrgastnachfrage als Basis für wirtschaftliche Abwägungen abschätzen zu können. Darüber hinaus stellen sich wie oben dargestellt die rechtlichen Grundlagen für Bedarfsverkehre im Allgemeinen als herausfordernd und führen im Zuge der Integration umso mehr zu organisatorischen Herausforderungen. Die Integration bedeutet aber freilich vermehrten Abstimmungs- und Klärungsbedarf z.B. bzgl. digitaler, tariflicher, planerischer und finanzieller Integration. Hier werden bislang unterschiedliche Modelle von der kooperativen Planung bis zur integrierten Ausschreibung umgesetzt und erprobt. (siehe Kapitel 7.4). Allgemeine Fragen der Bedarfsverkehre kommen hier ebenso zu tragen (Marktzugang, Nachfrage, Organisation etwa in Zusammenhang mit Einsatz von E-Fahrzeugen, Personalmangel etc.).</p>				
	tbc	tbc	tbc	tbc	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b>  Daher sind eifers sind die entsprechenden rechtlichen Grundlagen anzupassen und Zuständigkeiten für eine solche integrierte Gesamtplanung klar festzulegen. Die Integration des Bedarfsverkehrs in die ÖPNV-Planung sollte soweit als möglich durch das Instrument einer integrierten (= gebündelten) Ausschreibung erfolgen. Es wird empfohlen, bei derart komplexen Ausschreibungen den Einsatz einer (überwiegend) funktionalen Ausschreibung näher zu prüfen. Bei der Planung und Integration in den Verbundtarif ist sicherzustellen, dass keine falschen Anreize gesetzt werden und gewährleistet wird, dass Bedarfsverkehr sich nicht als Konkurrenz zum klassischen Linienverkehr entwickelt.</p>				
<b>Integration Wohnen</b>	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	
<b>Integration Arbeit</b>	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	tbc	

## Mitfahren

MITFAHREN	Typ a fixe Abfahrtspunkte, mit digitaler Buchungsplattform	Typ b auf Vereinbarung, mit digitaler Buchungsplattform	Typ c fixe Abfahrtspunkte, ohne digitale Buchungsplattform	Typ d auf Vereinbarung, ohne digitale Buchungsplattform
<b>(Markt-) Zugang</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Es ist zu unterscheiden zwischen Marktzugangsregelungen für Fahrer:innen einerseits und für Vermittler:in/(Plattform-)Betreiber:in von Carpooling andererseits. Ob es fixe oder vereinbarte räumliche Abfahrtspunkte gibt, ist für den Marktzugang nicht relevant.</p> <p><u>Fahrer:in:</u> Der:die Fahrer:in erbringt (im Unterschied zum Carsharing) eine <i>Mitbeförderung</i>. IdR wird dabei von einer nicht-gewerbsmäßigen (ohne Ertragserzielungsabsicht) erbrachten Dienstleistung der fahrenden Person auszugehen sein. <sup>72</sup> Von der fahrenden Person darf daher höchstens ein bloß kostendeckendes, minimales Entgelt eingenommen werden. Diesfalls sind gewerberechtliche Vorschriften (GelverkG) nicht anwendbar und der Marktzugang ist unreguliert. Der Interpretation des ÖAMTC folgend, ist ein Betrag von fünf Cent pro Kilometer und mitfahrender Person zulässig. <sup>73</sup></p>			
	<p><u>Vermittler:in/Betreiber:in der digitalen Buchungsplattform:</u> Der Betrieb digitaler Plattformen zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten kann kommerziell oder nicht-kommerziell erfolgen. Für die <u>kommerzielle</u> Vermittlung von durch Verkehrsunternehmen durchzuführende Personenbeförderungsdienste ist lt Rsp des OGH betr Uber eine Gewerbeberechtigung für das reglementierte Reisebürogewerbe gem § 126 Abs 1 Z 2 GewO erforderlich. Hat der Vermittler allerdings entscheidenden Einfluss auf und Kontrolle über den Beförderungsdienst (=Tätigkeit des Fahrers) ist die Vermittlung nach Rsp des EuGH nur als Bestandteil einer (Gesamt-) Mobilitätsdienstleistung zu sehen.<sup>74</sup> Diesfalls geht man davon aus, dass eine Personenbeförderungsdienstleistung erbracht wird, die der Kategorie Bedarfsverkehr zuzuordnen ist. Es handelt sich um kein "Mitfahren" mehr, da die Fahrten nicht zum Eigenbedarf de:r Fahrer:in durchgeführt werden, sondern on-demand, das heißt nur auf Bestellung der mitfahrenden Person erfolgen. Ob und welcher Gewerbeberechtigung die „reine“ Vermittlung einer Personenbeförderung, dh ohne Einflussnahme auf die Beförderung, bedarf, wurde in der Rsp bislang nicht beantwortet. Erfolgt die Vermittlung bzw. der Betrieb der Plattform <u>nicht kommerziell</u> (insbesondere ohne Ertragserzielungsabsicht), unterliegt die Vermittlungstätigkeit keinen Marktzugangsvorschriften.</p>	/		
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> <u>Fahrer:in:</u> Ist es sinnvoll, dass das nicht-kommerzielle Mitfahren keinerlei Regulierung des Marktzugangs unterliegt? Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Fahrgäste spielt auch bei nicht-kommerzieller Mitbeförderung eine Rolle. Die Prüfung und Gewährleistung eines gewissen Mindestniveaus im Hinblick auf fachliche Eignung und Zuverlässigkeit der Fahrer:innen könnte auch die Akzeptanz solcher Dienstleistungen bei den Nutzer:innen erhöhen.</p>			
	<p><u>Vermittler:in/Betreiber:in der digitalen Buchungsplattform:</u> Bei kommerziellem Betrieb ist unklar, ob und welche Genehmigung Vermittler von Fahrgemeinschaften benötigen (die österreichische Rsp steht diesbezüglich in Widerspruch zur Rsp des EuGH). Es ist daher gesetzlich klarzustellen, welchen Marktzugangsregelungen die Vermittlung unterliegen soll, bzw. ab welchem Grad an Kontrolle nicht mehr von einer bloßen Vermittlung auszugehen ist.</p>	/		

<b>Finanzierung &amp; Wirtschaftlichkeit / Bestellung durch die öffentliche Hand</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> <u>Fahrer:in:</u> Die Mitbeförderung kann entweder gänzlich kostenlos erfolgen oder aber (so zumeist) gegen einen geringen Unkostenbeitrag erbracht werden. Für die fahrende Person in der Mitfahrkonstellation ist es freilich wirtschaftlicher Mitfahrende gegen einen Unkostenbeitrag mitzunehmen, als alleine im Pkw unterwegs zu sein. Das heißt es gibt einen finanziellen Anreiz, solche Mitfahrdienste durchzuführen (Kostenbeteiligung durch den:die Mitfahrer:in in Bezug auf den Fahrzeugbetrieb), <sup>75</sup> auf Gewinn ist die Tätigkeit der fahrenden Person aber schon per definitionem nicht ausgerichtet. <sup>76</sup> Eine exakte Berechnung der (von der mitfahrenden Person mitzutragenden) Betriebskosten ist im Einzelfall oft komplex, weshalb auch die Abgrenzung zur Gewerbsmäßigkeit mitunter in der Praxis Schwierigkeiten bereitet (→ <i>Marktzugang</i> ). Die Verrechnung erfolgt idR über die digitale Vermittlungsplattform. Ein von der mitfahrenden Person zu bezahlender Kostenbeitrag wird entweder einzeln zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in vereinbart oder aber (vorab) durch den:die Plattformbetreiber:in festgelegt. In manchen Mitfahrssystemen erhalten die Fahrer:innen „Belohnungen“ für das Teilen von Fahrten in Form von Punkten/Credits, welche z.B. als Gutschriften im Handel eingelöst werden können (vgl. ummadum). Es erfolgt keine öffentliche Bestellung oder Finanzierung der Fahrdienste (=Tätigkeit des:der Fahrer:in) selbst. Dies wäre sinnwidrig, da dem Modell zugrunde liegt, dass der:die Fahrer:in die Fahrten ohnehin zum Eigenbedarf durchführt.  <u>Vermittler:in/Betreiber:in der digitalen Buchungsplattform:</u> Die Vermittlungsplattform kann grundsätzlich gewinnorientiert (gewerbsmäßig) betrieben werden. Einnahmen werden entweder durch Abführung einer Provisionsgebühr durch den:die Fahrer:in eingehobenen Kostenbeitrag oder z.B. durch Werbeanzeigen erzielt. <sup>77</sup> Der Betrieb einer Vermittlungsplattform könnte durch die öffentliche Hand grundsätzlich im Zuge einer öffentlichen Ausschreibung beauftragt werden. Dies erfolgt aber derzeit soweit ersichtlich durch die öffentliche Hand nicht, sehr wohl aber z.B. durch Arbeitgeber:in/Unternehmen, welche Mitfahrssysteme für ihre Arbeitnehmer:innen beauftragen. Außerdem erfolgt derzeit durch einzelne Gemeinden teilweise selbst der Betrieb von Vermittlungsplattformen (z.B. auf der Gemeindeforumseite). Andererseits sind Gemeinden Partner von Mitfahrbörsen (Plattformen), z.B. ummadum.com (App zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten). Durch die öffentliche Hand bestellt bzw. bereitgestellt werden können auch weitere Dienste, damit das Mitfahren funktioniert und gefördert wird, wie etwa die Infrastruktur für fixe Abfahrtspunkte (Einrichtung spezieller Mitfahrhaltestellen), etc.	<b>AUSGANGSLAGE</b> <u>Fahrer:in:</u> Die Mitbeförderung kann entweder kostenlos erfolgen oder aber gegen einen Unkostenbeitrag erbracht werden, auf Gewinn ist die Tätigkeit der fahrenden Person aber schon per definitionem nicht ausgerichtet. Die Vereinbarung der Höhe des von der mitfahrenden Person zu leistenden Kostenbeitrags erfolgt durch direkte, informelle Vereinbarung zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in, ebenso die Verrechnung. Dabei ist zu beachten, dass bei solchen Angeboten Fahrer:innen den Kostendeckungsbeitrag möglicherweise weniger relevant bewerten. <sup>78</sup>
	<u>Infrastruktur Abfahrtspunkte:</u> Bei Mitfahrssystemen ohne digitale Vermittlungs- und Buchungsplattform, bei denen aber fixe Abfahrtspunkte genutzt werden, stellt sich insbesondere die Frage der Finanzierung der räumlichen Infrastruktur (Mitfahrbank). Für die Einrichtung einer einfachen Mitfahrbank mit Informationen und Fahrtrichtungsanzeiger ist mit Kosten von mehreren hundert Euro zu rechnen. Die Finanzierung erfolgt oft durch örtliche Sponsoren wie Firmen, Ärzte, Banken und Privatpersonen, teilweise gibt es auch Förderungen aus öffentlichen Geldern. <sup>79</sup>	/
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> <u>Fahrleistung</u> Es bedarf einer gesetzlichen Klarstellung, bis zu welcher Höhe ein dem:der Fahrer:in zukommendes etwaiges Entgelt bloß als kostendeckender Unkostenbeitrag gilt, sodass Gewerbsmäßigkeit des Fahrens ausgeschlossen ist. Die gesetzliche Festlegung eines fixen Höchstbetrages wäre hierbei denkbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein finanzieller Anreiz die kritische Masse der Nutzer:innen erhöhen kann. (→ <i>Marktnachfrage</i> ) <u>Plattform</u> Vermittlungsplattformen können erst ab einer bestimmten Anzahl an Nutzer:innen sinnvollerweise wirtschaftlich betrieben werden. Es stellt sich daher die Frage, ob bzw. inwieweit eine Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand erfolgen sollte, und ob in Folge die öffentliche Hand (z.B. Gemeinden) Ausschreibungen für den Betrieb von Vermittlungsplattformen durchführen sollte um damit das (selbstorganisierte) Mitfahren zu befördern? <u>Förderung</u> Auch hier sind für die Übernahme von Kosten etwa für physische oder digitale Infrastrukturen durch die öffentliche Hand einheitliche Förderung zu überlegen.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Für die Übernahme der Kosten für die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur (Mitfahrbänke, Abfahrtspunkte, ...) durch die öffentliche Hand könnten erweiterte bzw. einheitliche Förderungen geschaffen werden bzw. die Finanzierung gesetzlich geregelt werden.

<b>(Markt-) Nachfrage</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Die Fahrt ist vorrangig für den Eigenbedarf des:der Fahrenden bestimmt. Das Angebot orientiert sich also grundsätzlich nicht an den Bedürfnissen der Nutzenden, sondern der anbietenden Person. Die Nutzenden sind räumlich und zeitlich an die anbietende Person der Fahrt (Fahrer:in) gebunden und werden nur mitfahren, wenn Angebot und Nachfrage zeitlich, räumlich und nach sozialen Aspekten übereinstimmen. Dies erfordert eine kritische Masse an Anbietenden und Nachfragenden, die in der Literatur jedoch kaum näher operationalisiert wird. Kennwerte für Mitfahren im Berufsverkehr von und zu einem Betrieb als gemeinsamem Zielort, variieren so etwa zwischen 500 und 6.000 Mitarbeitenden.<sup>80</sup></p> <p>Mitfahren wird genutzt für geplante Fernverkehrsfahrten, regelmäßige Pendelfahrten sowie spontan vermittelte Fahrten im Nah- und Regionalverkehr.<sup>81</sup> Geplante Fahrten erfolgen tendenziell eher vermittelt (via Plattform - Typ a &amp; b) oder unter direkter Absprache zwischen Fahrenden und Mitfahrenden (Typ d). Spontane Mitfahrten hingegen erfolgen auch etwa mittels fixer Abfahrtspunkte ohne Vermittlungsplattform (Typ c).</p> <p>Nutzungsmotiv von Mitfahr-Angeboten ist häufig die Kostenersparnis gegenüber anderen Verkehrsangeboten<sup>82</sup> sowie weitere rationale Aspekte wie Zeitersparnis und Flexibilität<sup>83</sup>. Darüber hinaus sind auch Aspekte wie soziale Kontakte und Umweltbewusstsein relevant.<sup>84</sup> Als wesentlicher Einflussfaktoren für die Nutzung von Mitfahr-Angeboten gilt, ob der:die Fahrende sympathisch oder bekannt ist. Aspekte wie Sympathie<sup>85</sup>, aber auch unterschiedliche Konstellationen soziodemographischer Faktoren (Alter, Geschlecht, ethnische Herkunft, etc.)<sup>86</sup> tragen dazu bei, ob aus Sicht der Fahrenden und Mitfahrenden eine gemeinsame Fahrt zustande kommt und subjektiv als angenehm oder sicher bewertet wird. Siehe dazu auch → <i>Sichtbarkeit und Zugänglichkeit</i>.</p> <p>Hemmend auf die Nutzung von Mitfahr-Angeboten wirkt, dass eine kritische Masse an Nutzer:innen häufig nicht erreicht wird. Weitere hemmende Faktoren sind Unsicherheit bzgl. Haftungsfragen, Unsicherheit bei Fremden mitzufahren, fehlende Mobilitätsgarantie und befürchtete räumliche sowie zeitliche Einschränkung.</p> <p>Im Allgemeinen zählen Personen, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen, darunter insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität als Zielgruppen.<sup>87</sup> Es sind nach regelmäßiger und gelegentlicher bzw. spontaner Nutzung von Mitfahr-Angeboten unterschiedliche Charakteristiken der Nutzenden zu erkennen. Regelmäßige Nutzer:innen sind häufig Personen aus Mehrpersonenhaushalten, vollzeitbeschäftigt mit überdurchschnittlichem Einkommen. Sie weisen eine höhere Pkw-Verfügbarkeit und Nutzung auf, verfügen über eine schlechte ÖV-Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Gelegentlich und spontan Mitfahrende sind eher männliche Studierende und Berufseinsteiger:innen mit geringem Einkommen. Sie weisen eine geringe Pkw-Nutzung auf und verfügen über eine gute ÖV-Anbindung zum Arbeits- oder Ausbildungsort.<sup>88</sup></p>	
	<p>Je nach Suchsystem der Vermittlungsplattform (nur Ausgangs-/Zielort oder Korridor) kann die Wahrscheinlichkeit der Verfügbarkeit erhöht werden.<sup>89</sup> Aufgrund der höheren Siedlungs- und Bevölkerungsdichte sind in Ballungsräumen eine höhere Nachfrage und höhere Verfügbarkeit der Angebote zu erwarten.<sup>90</sup> Wichtig ist daher, einen spürbaren Mehrwert als Anreiz für Fahrer:innen und Mitfahrende zu schaffen.</p>	/
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sollen finanzielle Anreize für Mitfahren gesetzt werden? Wie und durch wen soll dies erfolgen?</li> <li>• Wie können subjektiv empfundene Hemmnisse und Sicherheitsbedenken (vgl. Organisation des Betriebs) noch weiter abgebaut werden?</li> <li>• Als notwendig stellt sich kontinuierliche Kommunikation und Information (auch durch öffentliche Stellen) heraus, um aufzuklären, Unsicherheiten bzgl. Sicherheitsgefühl, Haftungsfragen etc. Abzubauen.</li> <li>• Mobilitätsgarantie könnte einige Unsicherheiten nehmen und aus Sicht der Nutzenden das Angebot attraktiver gestalten.</li> <li>• Weiters werfen die sozialen Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden (z.B. Sympathie, soziodemographische Aspekte) die Frage auf, ob bereits marginalisierte Gruppe der Gesellschaft dadurch erschwerten Zugang zu Mitfahrten haben und wie dem entgegengesteuert werden kann.</li> <li>• Welche kritische Masse ist unter Berücksichtigung sozialer Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden bei Vermittlung mittels digitaler Plattform anzustreben? Kennwerte, die die kritische Masse für die Durchführung von Mitfahrangeboten beschreiben, liegen bislang in der Literatur kaum vor und erschweren dadurch zielgerichtete Anwendung der Umsetzung.</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wahrgenommene Sicherheitsbedenken abgebaut und eine „Kultur des Mitfahrens“ geschaffen werden, um die Nachfrage zu erhöhen?</li> <li>• Wie können subjektiv empfundene Hemmnisse abgebaut werden? Ein Ansatz dazu könnte die Registrierung der Nutzenden und Fahrenden sowie Sichtbarmachung durch Aufkleber am Pkw, Ausweise etc. sein.<sup>91</sup></li> <li>• Wie und durch wen können bei Mitfahren ohne digitale Plattform Anreize für das Mitfahren gesetzt werden?</li> <li>• Als notwendig stellt sich kontinuierliche Kommunikation und Information (auch durch öffentliche Stellen) heraus, um aufzuklären, Unsicherheiten bzgl. Sicherheitsgefühl, Haftungsfragen etc. Abzubauen.</li> <li>• Welche kritische Masse ist unter Berücksichtigung sozialer Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden bei Vermittlung ohne digitale Plattform anzustreben? Kennwerte, die die kritische Masse für die Durchführung von Mitfahrangeboten beschreiben, liegen bislang in der Literatur kaum vor und erschweren dadurch zielgerichtete Anwendung der Umsetzung.</li> </ul>

<b>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> <u>Fahrer:in</u> Aus Nutzerperspektive relevante Qualitätskriterien wären vor allem die Zuverlässigkeit des Dienstes (Verbindlichkeit der Vereinbarung (sofern Vermittlung über eine Plattform erfolgt), klare Kommunikation der Abfahrts- punkte bzw. Fahrtroute) oder die persönliche Qualifikation der fahrenden Person (Carpooling wird oft vergleichbar zum Autostoppen als unsicher eingestuft, da die mitfahrende Person den:die Fahrer:in idR nicht persönlich kennt; Evidenz dafür fehlt jedoch). Da die Erbringung der Fahrt (in Form der Mitbeförderung) definitionsgemäß nicht-gewerbsmäßig erfolgt, sind keine besonderen (gewerberechtlichen) Ausübungsvorschriften bzw. Qualitätsstandards anwendbar. Die fah- rende Person muss sich nur an die Vorschriften des allgemeinen Straßenverkehrs- und Kraftfahrrecht halten (Führerschein, taugliches Kfz, ...).			
	<u>Vermittler:in/Betreiber:in der digitalen Plattform</u> Aus Nutzersicht relevante Kriterien in Bezug auf Mitfahrplattformen sind die Bedienfreundlichkeit und technische Zuver- lässigkeit des Systems. Spezifische gesetzliche Regelungen für den Betrieb der digitalen Vermittlungsplattform bestehen derzeit keine (sofern man davon ausgeht, dass es sich beim Betrieb der Plattform um eine reine IT-Dienstleistung handelt, vgl dazu Marktzugang). Welche Beförderungsbedingungen bzw. Pflichten (Beförderungspflicht, Haftung, ...) konkret im Dreiecksverhältnis Fah- rer-Beförderter-Vermittler gelten, hängt nach Maßgabe des Zivilrechts davon ab, ob und welche vertragliche Beziehung (Gefälligkeitsverhältnis oder Beförderungsvertrag) zwischen den Beteiligten (Fahrer:in, Beförderte:r, Vermittler:in) be- steht. Oft ist unklar, ob überhaupt ein Vertragsverhältnis vorliegt und wenn ja, welches und ab welchem Zeitpunkt dieses als abgeschlossen gilt; welche Pflichten und Haftungen für wen (Betreiber:in, Fahrer:in, Vermittler:in) gelten und ob und inwieweit allfällige Haftpflichtversicherungen greifen. Gleichzeitig kann aus dem allgemeinen Zivilrecht keine Beförde- rungspflicht abgeleitet werden, die den diskriminierungsfreien Zugang zu den Angeboten in Form eines Kontrahierungs- zwangs gewährleistet.	/	/	
	<u>Abfahrtspunkte:</u> Fixe Abfahrtspunkte in Mitfahrssystemen mit Vermittlungs- plattform können rein virtuell oder mit Einrichtung (z.B. Mitfahrbank, „Haltestelle“) vor Ort ausgestaltet sein. Qua- litätskriterium ist insbesondere die geographische Vertei- lung der Abfahrtspunkte und deren deutliche Sichtbarma- chung (digital oder physisch).	<u>Abfahrtspunkte:</u> Bei Angeboten, die bezüglich der Abhol- und Zielorte flexi- bel sind, ist die Art der Vereinbarung der Abfahrts-/Ziel- punkte und die daraus resultierende individuelle Routenge- staltung ein Qualitätskriterium aus Nutzersicht. Denn Um- wege für Abhol-/Zielorte erhöhen auch die Fahrzeit, was wiederum zu geringerer Angebotsattraktivität führen kann.	<u>Abfahrtspunkte:</u> Aus Nutzerperspektive relevante Qualitätskriterien für die Einrichtung der fixen Abfahrtspunkte sind gute Sichtbarkeit, Kennzeichnung und Sicherheit der Abfahrtspunkte (z.B. Mitfahrbank), was ent- sprechende Ausstattung und etwa auch Beleuch- tung in der Nacht erfordert. Schilder, welche die Fahrtrichtung bzw. das gewünschte Fahrtziel signa- lisieren, erweisen sich als zweckmäßig, wofür es auch bereits verschiedene digitale Lösungen gibt. <sup>92</sup> „Verhaltensregeln“ und Hinweise zur Benützung sollten an den Abfahrtspunkten klar beschildert werden.	<u>Abfahrtspunkte:</u> Siehe Typ b: da keine fixen Abfahrtspunkte ge- nutzt werden, sondern diese jeweils zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in verhandelt werden, erfolgt hier keine weitere Ausführung.
	<u>Qualitätssicherung:</u> Eine Evaluierung der Angebotsqualität (v.a. Zuverlässigkeit der Fahrer, Kriterien wie Pünktlichkeit, Freundlichkeit, ...) er- folgt meist nur im Wege der genutzten Vermittlungsplattform durch eine Bewertung der fahrenden Person durch den:die Nutzer:in („Rating-Systeme“, z.B. Bewertung mit Punkten, Kommentaren usw.). Teilweise ist zusätzlich auch eine Bewer- tung der Mitfahrer:in durch den:die Fahrer:in im Wege der Plattform möglich (Zwei-Wege-Ratingsysteme, z.B. bei Bla- BlaCar). Reputationssysteme können Sicherheit und Vertrauen in Fahrende und Fahrgäste fördernlx, ihre Objektivität ist jedoch nicht immer uneingeschränkt gegeben. Darüber hinaus ist auch die Qualität der Vermittlungs- und Buchungsplattform zu berücksichtigen (z.B. einfache Nutzung, garantierte Heimfahrt, finanzielle Anreize, Übernahme von Versicherung, Matching-Algorithmen, ...). Auch ethische Fragen hinsichtlich eines allfälligen Reputationssystems sind hier stellen.		<u>Qualitätssicherung:</u> Eine externe Evaluierung der Angebotsqualität erfolgt mangels Nutzung einer professionellen Bu- chungs- bzw. Vermittlungsplattform in der Regel nicht.	
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es ist zu überlegen, ob und wie gewisse Qualitätskriterien für Mitfahr-Angebote in rechtsverbindlicher Weise festgelegt werden sollen – sowohl für die Fahrleistung, die Vermittlungs- und Buchungsplattform als auch ggf. physische Infrastruk- tur (Abholpunkte, Parkplätze, ...). Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der nicht-kommerziellen Natur des Angebots nicht dieselben (strengen) Maßstäbe wie für die gewerbsmäßige Personenbeförderung gesetzt werden sollten. Durch klare (sonder-)gesetzliche Regelungen könnte jedenfalls auch die Zuverlässigkeit solcher Angebote erhöht werden (wenn die fahrende Person kurzfristig grund- los absagt etc.). Der Ausschluss jeglicher Art von Beförderungspflicht scheint nicht erstrebenswert, denn die Beförderten sollen sich darauf verlassen können, dass die Fahrt tatsächlich wie vereinbart stattfindet.		<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HAND- LUNGSBEDARF</b> Mindestanforderungen für die Qualität der räumli- chen Infrastruktur (Mitfahrbänke etc.) sollten ein- heitlich definiert werden, um die Sichtbarkeit und Sicherheit der Mitfahr-Angebote zu erhöhen. Wie kann bei fixen Abfahrtspunkten die Qualität der Ausstattung operationalisiert und gemessen wer- den?	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Wie können Qualitäts- und Sicherheitsstan- dards zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in ver- einbart und deren Einhaltung gewährleistet werden?

	<p>Außerdem ist zu überlegen, welche Maßnahmen zur Ermöglichung einer objektiven Bewertung des Angebots können eingeführt werden. Welche Konsequenzen sollen sich z.B. an eine Auswertung der durch Nutzer:innen abgegebenen Bewertungen knüpfen (derzeit sind diese idR bloß für andere potentielle Mitfahrer:innen bzw. Nutzer:innen der Plattform einsehbar und können deren Entscheidung zur Buchung beeinflussen)? Wäre eine Evaluierung/Überwachung der Angebotsqualität durch eine unabhängige Instanz erforderlich und wie könnte diese ausgestaltet werden? Wie kann bei fixen Abfahrtsorten die Qualität der Ausstattung operationalisiert und gemessen werden? Inwiefern können Qualitätskriterien für die digitale Plattform selbst rechtlich verankert und ausgeführt werden? Dabei stellen sich auch Fragen, ob es sodann Vorgaben bedarf, welche Informationen und Daten zur Auswertung weitergegeben werden sollen etc. (→ <i>Datenzugang &amp; Digitale Integration</i>).</p>	<p>den? Wie können Qualitäts- und Sicherheitsstandards (über die ortsfeste Infrastruktur hinaus) vereinbart und deren Einhaltung gewährleistet werden?</p>		
<p><b>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</b></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Relevante Informationen für Fahrgäste sind: Abfahrts- und Zielpunkte, Fahrtroute, Zeitpunkt der Fahrt, Nutzungsbedingungen und Fahrkostenbeitrag. Eine digitale Plattform ist Voraussetzung für das Zustandekommen der Mitfahrt. In der Regel erfolgt ein Rückgriff auf eine digitale Plattform von Drittanbietern, über die Informationen über das Angebot seitens der Fahrenden potentiellen Mitfahrenden zugänglich gemacht werden.  Die genutzten Privatfahrzeuge verfügen meist über keine Kindersitze, da die Fahrt spontan durch vor Ort entsteht, ist das Risiko hoch keine geeignete Mitfahroption zu finden. Dadurch wird insbesondere Personen in der Familienarbeit, die die Kinderbetreuung im Haushalt übernehmen, der Zugang zu Mitfahrangeboten erschwert. Auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist die Nutzung von Mitfahrangeboten erschwert, da nicht alle Fahrzeuge barrierefrei sind bzw. Unterstützung der fahrenden Person beim Ein- und Ausstieg notwendig ist. Auch an den Abfahrtsorten ergeben sich dadurch besondere Anforderungen. Diese Anforderungen könnten mittels der digitalen Plattform jedoch vorab angezeigt und dadurch berücksichtigt werden. Grundsätzlich wirken die Aspekte dennoch hemmend auf das Zustandekommen einer Fahrt.  Ein weiterer Aspekt hinsichtlich der Zugänglichkeit des Mitfahrangebots, ist Vermittlung mittels digitaler Plattform, die idR (moderne) Smartphones und digitale Bezahlsysteme (z.B. Kreditkartenzahlung, PayPal o.ä.) voraussetzt. Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlsysteme, digitale Fähigkeiten und persönliche Faktoren der Nutzenden spielen dadurch eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen.<sup>93</sup>  Zugang zu Mitfahrangeboten wird auch durch persönliche und soziale Faktoren insbesondere bzgl. Matching beeinflusst<sup>94</sup> (siehe dazu → <i>(Markt-)Nachfrage</i>).</p>		<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Relevante Informationen für Fahrgäste sind: Abfahrts- und Zielpunkte, Fahrtroute, Zeitpunkt der Fahrt, Nutzungsbedingungen und Fahrkostenbeitrag. Abfahrtsorten sollten bestmöglich gekennzeichnet und sichtbar sowie physisch barrierefrei sein. Zudem erhöht entsprechende Ausstattung der Abfahrtsorten (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, ...) die Angebotsqualität.  Ohne digitale Plattform, Das heißt bei nur räumlichen Zugangspunkten, sind Informationen für Nutzende kaum zugänglich (ggf. Aushang am Einstiegsort, ...). Umso wichtiger ist hierbei eine Kennzeichnung der Abfahrtsorten. Der Fahrkostenbeitrag wird vor Ort mit dem/der Fahrenden vereinbart, wobei diese häufig auf einen finanziellen Beitrag verzichten.  Die Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl der Nutzenden und Fahrenden kann durch Registrierung z.B. am Gemeindeamt und entsprechende Nachweise mittels Ausweises, Aufkleber am Pkw, Regenschirm etc. erfolgen.  Zugang zu Mitfahrangeboten wird auch durch persönliche und soziale Faktoren insbesondere bzgl. Matching beeinflusst<sup>95</sup> (siehe dazu → <i>(Markt-)Nachfrage</i>).</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Aufgrund des Charakters der persönlichen direkte Vereinbarung und häufig des gegenseitigen Bekanntschaftsverhältnisses von Fahrer:in und Mitfahrer:in kann individueller auf persönliche Bedürfnisse (z.B. physische und digitale Barrierefreiheit) eingegangen werden.</p>
	<p><b>AUSGANGSLAGE</b>  Abfahrtsorten sollten auch bestmöglich gekennzeichnet und sichtbar sein. Zudem erhöht entsprechende Ausstattung der Abfahrtsorten (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, ...) die Angebotsqualität. Im Vergleich zu vereinbarten Abfahrtsorten, bei denen auf individuelle Bedürfnisse eingegangen werden kann, ist hier umso mehr allgemein physische Barrierefreiheit und Zugänglichkeit zu berücksichtigen, um potentielle Nutzende nicht auszuschließen.</p>		<p>Die genutzten Privatfahrzeuge verfügen meist über keine Kindersitze, da die Fahrt spontan durch vor Ort entsteht, ist das Risiko hoch keine geeignete Mitfahroption zu finden. Dadurch wird insbesondere Personen in der Familienarbeit, die die Kinderbetreuung im Haushalt übernehmen, der Zugang zu Mitfahrangeboten erschwert. Auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist die Nutzung von Mitfahrangeboten erschwert, da nicht alle Fahrzeuge barrierefrei sind bzw. Unterstützung der fahrenden Person beim Ein- und Ausstieg notwendig ist.</p>	<p>/</p>

	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es stellt sich im Allgemeinen die Frage, wie physische, digitale, soziale Zugänglichkeit für Nutzende gewährleistet werden kann und welchen Stellenwert dabei die Funktionalität der Vermittlungs- und Buchungsplattform spielen können.</li> <li>• Zusätzliche Anforderungen an das Fahrzeug bzw. die Fahrzeugausstattung seitens der Mitfahrenden sowie Merkmale des Fahrzeugs und der Fahrzeugausstattung aus Sicht der Fahrenden sind mittels der Plattform sichtbar zu machen und bei der Vermittlung der Fahrt zu berücksichtigen.</li> <li>• Dennoch stellt sich weiterhin die Frage, wie ein gleichberechtigter Zugang zu Mitfahrangeboten für Personen mit besonderen Anforderungen an das Fahrzeug oder die Fahrzeugausstattung gewährleistet werden kann.</li> <li>• Unterschiedliche digitale und nicht-digitale Buchungsoptionen stellen vor dem Hintergrund eines möglichst einfachen Zugangs für unterschiedliche Personengruppen einen wichtigen Aspekt dar. Dies jedenfalls zu berücksichtigen, um bestehende soziale Ungleichheiten durch fehlenden Zugang zu Mobilität nicht weiter zu verstärken.<sup>96</sup></li> <li>• Wie kann Zugänglichkeit vor dem Hintergrund digitaler Ungleichheit gewährleistet werden, um bestehende soziale Ungleichheiten nicht weiter zu bestärken?</li> <li>• Wie können Personen in gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die insbesondere als Zielgruppen gesehen werden, erreicht werden?</li> <li>• Stellt die Verfügbarkeit von Mobilfunknetzen insbesondere in peripheren Gebieten eine Herausforderung in der Nutzung der Vermittlungsplattform und im Vermittlungsprozess zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in dar?</li> <li>• Weiters werfen die sozialen Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden (z.B. Sympathie, soziodemographische Aspekte) die Frage auf, ob bereits marginalisierte Gruppe der Gesellschaft dadurch erschwerten Zugang zu Mitfahrten haben und wie dem entgegengesteuert werden kann.</li> <li>• Welche kritische Masse ist unter Berücksichtigung sozialer Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden bei Vermittlung mittels digitaler Plattform anzustreben?</li> </ul>		<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahmen, um die Sichtbarkeit an Abfahrtsorten zu verbessern, sind erforderlich.</li> <li>• Weiters stellt sich die Frage, wie das subjektiv empfundene Sicherheitsgefühl verbessert werden kann.</li> <li>• Grundsätzlich sind „Mitfahrbanker!“ leicht zugänglich. Es stellt sich jedoch die Frage, wie bei Mitfahrangeboten IS von Mitfahrbänken Exklusion von Personen mit besonderen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, physische Barrierefreiheit, Rollstuhlmitnahme, Kindersitz etc.) reduziert und gleichberechtigter Zugang gewährleistet werden kann.</li> <li>• Weiters werfen die sozialen Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden (z.B. Sympathie, soziodemographische Aspekte) die Frage auf, ob bereits marginalisierte Gruppe der Gesellschaft dadurch erschwerten Zugang zu Mitfahrten haben und wie dem entgegengesteuert werden kann.</li> <li>• Welche kritische Masse ist unter Berücksichtigung sozialer Aspekte des Matchings von Fahrenden und Mitfahrenden bei Vermittlung ohne digitale Plattform anzustreben?</li> </ul>	tbc
<p><b>Strategische Kooperationen</b></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Es kann beispielsweise zu finanziellen Kooperationen des Plattform-Betreibers mit privaten Unternehmen kommen (B2B):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Z.B. In Form einer Beauftragung der Bereitstellung und Einrichtung von Abholpunkten. Insbesondere durch die Fahrtbündelung anhand fixer Abholpunkte (z.B. Betriebsstandorte, ÖV-Stationen, Wohnquartiere, ...) ist die Kooperationen für Betriebe und zT Wohnbauträger:innen attraktiv (vgl. <i>Integration in Betriebe, Integration in den Wohnbau</i>).</li> <li>• Z.B. Hinsichtlich vergünstigen für Fahrer:in und Mitfahrer:in. (Rabatte bei Geschäften und Lokalen, Erhalt von Sodexo-Gutscheinen durch gesammelte „Mitfahr-Punkte“ – vgl. Ummadam, BlablaCar); Durch Vergünstigungen dieser Art soll die soziale Komponente des Mitfahrens gestärkt werden und starke Brandings gebündelt werden.</li> <li>• Z.B. Hinsichtlich gemeinsamen Marketings</li> <li>• Z.B. mit übergeordneten MaaS-Plattformen, Websites für lokale/regionale Auskünfte, die das Mitfahrangebot listen und sichtbar machen</li> </ul> <p>Auf all diesen Ebenen sind grundsätzlich auch Kooperationen mit der öffentlichen Hand möglich. Mit dem ÖPNV (Verkehrsverbände) können Kooperationen etwa durch</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Grundsätzlich können bei Typ b Kooperationen entsprechend Typ a erfolgen. Da es keine fixen Abholpunkte gibt, sind jedoch insbesondere Kooperation hinsichtlich „Mitfahren als Zubringer zum ÖV“ unwahrscheinlicher.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Bei Mitfahr-Angeboten ohne digitale Plattform entfallen B2B Kooperationen wie etwa bei Typ a und b. Die Angebote werden meist durch lokale/regionale (zivilgesellschaftliche) Initiativen oder die Öffentliche Hand eingerichtet. Meist besteht wesentliche ideelle und oder praktische sowie finanzielle Kooperation mit der öffentlichen Hand. Diese Kooperationen ist bei Errichtung von Abholpunkten im öffentlichen Raum unumgänglich.<sup>98</sup> Kooperationen mit Verkehrsverbänden sind wiederum analog zu Typ a denkbar bzgl. Informationsweitergabe zu Mitfahr-Standorten. Regionale Kooperationen zwischen Gemeinden, unterschiedlichen lokalen Initiativen ermöglichen ein Netz von Mitfahrpunkten und einen gemeinsamen Marketing-Auftritt für mehr Sichtbarkeit. Gegebenenfalls ist auch eine Kooperation mit Lokalmedien und Betrieben zwecks Angebotsbewerbung möglich. (Marketingkooperationen) Darüber hinaus sind etwa Kooperationen mit Siedlungsgemeinschaften und Wohnbauträger:innen oder auch mit Bildungseinrichtungen hinsichtlich Nutzung und Vermarktung für den Schulweg möglich.</p>	tbc

	<p>Abholpunkte an ÖV-Stationen (Mitfahren als Zubringer zum ÖPNV) und anführen des Angebots für betreffende Stationen in den Verkehrsauskünften.<sup>97</sup></p> <p>Seitens der Fahrt-Anbieter:innen sind keine strategischen Kooperationen zur Organisation der Fahrt bekannt.</p>		<p>Mit dem regionalen Einzelhandel können sich Kooperationen hinsichtlich potetnieller Anreize für Nutzer:innen als förderlich erweisen (vgl. ummadum – credits)</p>	
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es stellt sich hier insbesondere die Frage, ob und wie Kooperationen mit dem ÖV gefördert werden können mit dem Ziel eine Integration in den ÖPNV zu erreichen.</li> <li>• Weiters stellt sich die Frage, inwiefern die öffentliche Hand als Kooperationspartnerin eingebunden werden soll? (etwa durch Bereitstellung einer Vermittlungsplattform, Abholpunkten, gemeinsame Vermarktung, etc.)</li> <li>• Insbesondere die Integration in Wohnen und Arbeiten , aber auch in den Einzelhandel (bzgl. Anreizsystemen/Credits) sollten bei der Förderung von Mitfahren berücksichtigt werden.</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es stellt sich die Frage, inwiefern die öffentliche Hand als Kooperationspartnerin eingebunden werden soll? (etwa durch Bereitstellung einer Vermittlungsplattform, Abholpunkten, gemeinsame Vermarktung, etc.)</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vielfältige Kooperationen erweisen sich als förderlich für die Umsetzung von Mitfahren. Dabei stellt sich die Frage, inwiefern stärkere Kooperationen z.B. auf regionaler Ebene, mit regionalen Betrieben, Bildungseinrichtungen und auch dem Handel (bzgl. Anreizsystemen) erreicht werden können.</li> </ul>	tbc
<p><b>Organisation des Betriebs</b></p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Das Angebot der Fahrten erfolgt durch einzelne Personen (Fahrer:in), die zum Eigenzweck durchgeführte Fahrten über eine Plattform (z.B. Website, App) anbieten. Das Anbieten der Fahrt selbst erfolgt ohne besondere Organisationsstrukturen, die eigentliche Vermittlung erfolgt über die Plattform. Damit gibt die Plattform den organisatorischen Rahmen vor und führt den „Betrieb“ des Mitfahr-Angebots durch. Hierbei können unterschiedliche Suchsysteme angewendet werden, die entweder nach gleichen Ziel-/Abfahrtsorten oder entlang von Korridoren Mitfahrende suchen.<sup>99</sup> Denn die Mitfahrten kommen nur zustande, wenn Fahrtangebote und Fahrtwünsche zeitlich und räumlich übereinstimmen. Das bedeutet, dass seitens der anbietenden Person rechtzeitige Planung erforderlich ist, um Mitfahrende zu finden und Informationen zu Vermittlung weitergeben zu können.</p> <p>Die Fahrtangebot und – wünsche berücksichtigen hierbei fixe Abholpunkte wie etwa ÖV-Haltestellen, Betriebsstandorte oder Bildungseinrichtungen. Dadurch eignen sich die Angebote insbesondere auch für regelmäßige Pendelfahrten.</p> <p>Herausfordernd stellt sich heraus, dass etwas Zeit braucht, bis sich Nachfrage für die Mitfahrten entwickelt, Fahrer:innen aber frustriert sind, wenn bei angebotenen Fahrten keine Mitfahrten zustande kommen. Hier sind Anreize für Fahrer:innen und Mitfahrer:innen wichtig.</p> <p>Die Plattformen sind meist Websites oder Apps, auf denen sich Personen als Fahrer:innen oder Mitfahrer:innen registrieren können. Dabei können auch Kontaktdaten und insbesondere bei Fahrer:innen Führerschein-Nachweise und Informationen zum Fahrzeug eingehoben werden. Die</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Sinngemäß Typ a, zusätzlich werden aber zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in Orte vereinbart, an denen Mitfahrende ein- und aussteigt. Hier ist bei der Vermittlung von Fahrten abzuwägen und im Weiteren zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in auszuhandeln, wie weit die fahrende Person von der geplanten Route räumlich und zeitlich abweichen kann und wie weit die mitfahrende Person räumlich und zeitlich entgegenkommen kann.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Während bei Typ a und b eine Plattform zur Vermittlung von Fahrtangebot und Fahrtwunsch genutzt wird, erfolgt die Vermittlung hier rein über definierte Abfahrtspunkte an denen sich Personen mit Mitfahrwunsch positionieren. Das heißt hier ist der Fahrtwunsch durch eine wartende Person am Abfahrtspunkt im Vordergrund, vorbeifahrende Pkw-Lenker:innen können anhalten und entscheiden, ob sie die Person bis zu einem gemeinsam vereinbarten Punkt mitnehmen können. Dabei ist auch gemeinsam zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in zu vereinbaren, ob und in welcher Höhe Fahrtkostenbeitrag zu leisten ist.</p> <p>Während Typ a und b auch für geplante, regelmäßige Fahrten genutzt werden können, steht hier das spontane Mitfahren im Vordergrund.</p> <p>Für den Betrieb ist dementsprechend die Einrichtung fixer und bestmöglich gut sichtbarer Abfahrtspunkte erforderlich, an denen auch Hinweise zur Nutzung definiert und ausgehängt werden. Teilweise gibt es vor Ort auch Schilder, die die Richtung des Fahrtwunsches signalisieren können (vgl. Tübing). Die Einrichtung der Abfahrtspunkte erfolgt vielfach durch Gemeinden bzw. durch die öffentliche Hand sowie lokale und regionale Initiativen (Klimabündnis, KEM-Regionen, ...).</p> <p>Während bei Typ a und Typ b Fahrer:in und Mitfahrer:in auf der vermittelnden Plattform registriert sind, die vereinbarten Mitfahrten erfasst und gegenseitigen bewertet werden können, fehlen diese Ebenen der (sozialen) Kontrolle hier.</p>	tbc

	<p>Plattformen spielen damit hinsichtlich der Vereinbarung von Nutzungsregeln sowie der Einhaltung von Sicherheitsaspekten (z.B. Führerscheinkontrolle bei registrierten Fahrer:innen, gegenseitige Bewertung von Fahrer:in und Mitfahrer:in, Erfassung der vereinbarten Mitfahrt, ...) eine wichtige Rolle.</p>		<p>Zudem ist der Leidensdruck durch zunehmende Motorisierung und Alternativ-Angebote kontinuierlich gesunken, sodass eine Selbstorganisation immer unwahrscheinlicher wird.</p>	
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie kann mit Wahrscheinlichkeit der Vermittlung und damit die Zuverlässigkeit erhöht werden?</li> <li>• Inwiefern soll dabei die öffentliche Hand eine Rolle spielen? (siehe auch strategische Kooperationen)</li> <li>• Welche Rolle sollen Verkehrsverbände in der Organisation des Angebots spielen?</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie kann mit Wahrscheinlichkeit der Vermittlung und damit die Zuverlässigkeit erhöht werden?</li> <li>• Inwiefern soll dabei die öffentliche Hand eine Rolle spielen? (siehe auch strategische Kooperationen)</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wer übernimmt die Organisation im Sinne der Einrichtung von Abholpunkten und Vermarktung des Angebots ?</b></li> <li>• Damit es problemlos funktioniert, müssen gewisse Spielregeln vorgegeben werden. (Wie) soll deren Einhaltung kontrolliert/bewertet werden?</li> <li>• Welche Rolle sollen Verkehrsverbände in der Organisation des Angebots spielen?</li> </ul>	tbc
<b>Fahrzeugtechnologie &amp; -ausstattung</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Fahrzeuge sollten so ausgestattet sein, dass Fahrtwünsche auf der Strecke direkt ins Auto „gepusht“ werden, Fahrtwünsche „angenommen“ werden können und ggf. Standortinformationen mit den Mitfahrenden (und er Vermittlungsplattform) geteilt werden können. Dies kann durch Nutzung und Mitführen eines Smartphones erfolgen und erfordert meist keine zusätzliche Fahrzeugtechnologie, die über die Standards der Privatnutzung hinausgehen.</p> <p>Bei der Fahrzeugausstattung könnten Qualitätsstandards zur Geltung kommen, die etwa einen bequemen Ein- und Ausstieg, Sauberkeit, ... berücksichtigen. Diese könnten durch Bewertung des Fahrzeugs durch die Mitfahrenden auf der Vermittlungsplattform sichtbar gemacht werden.</p> <p>Zusätzlich ist es sinnvoll Informationen zur Verkehrslage im Fahrzeug zu empfangen (z.B. mittels Verkehrsfunks via Autoradio, Push-Mitteilung via Smartphone).</p> <p>Analog zu Typ c stellen sich auch hier Herausforderungen bzgl. Der Exklusion von Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sowie Familienarbeitenden (in der familiären Kinderbetreuung) durch fehlende Barrierefreiheit der Fahrzeuge, erforderliche Unterstützung durch die fahrende Person beim Ein- und Ausstieg sowie fehlende Verfügbarkeit von Kindersitzen. Im Unterschied zu Typ c könnten diese Anforderungen mittels der digitalen Plattform jedoch vorab angezeigt und dadurch berücksichtigt werden. Grundsätzlich wirken die Aspekte dennoch hemmend auf das Zustandekommen einer Fahrt.</p>		<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Es sind keine zusätzlichen Fahrzeugtechnologien erforderlich, die über die Standards der Privatnutzung hinausgehen.</p> <p>Wünschenswert sind Qualitätsstandards wie etwa ein bequemer Ein- und Ausstieg sowie Sauberkeit. Diese Standards können als Nutzungshinweise („Spielregeln“) definiert, jedoch kaum kontrolliert werden. (→ <i>Qualität des Angebots &amp; Qualitätssicherung</i>)</p> <p>Zusätzlich ist es sinnvoll Informationen zur Verkehrslage im Fahrzeug zu empfangen (z.B. mittels Verkehrsfunks via Autoradio, Push-Mitteilung via Smartphone).</p> <p>Die genutzten Privatfahrzeuge verfügen meist über keine Kindersitze, da die Fahrt spontan durch or Ort entsteht, ist das Risiko hoch keine geeignete Mitfahroption zu finden. Dadurch wird insbesondere Personen in der Familienarbeit, die die Kinderbetreuung im Haushalt übernehmen, der Zugang zu Mitfahrangeboten erschwert. Auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist die Nutzung von Mitfahrangeboten erschwert, da nicht alle Fahrzeuge barrierefrei sind bzw. Unterstützung der fahrenden Person beim Ein- und Ausstieg notwendig ist.</p>	
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Aspekte der Qualitätssicherung sind zu berücksichtigen. Es stellt sich die Frage, ob zusätzliche (höhere) Standards notwendig sind und etwa auf der Plattform selbst sichtbar gemacht oder gesetzlich verankert werden sollen. Hier sind mögliche Zielkonflikte bzgl. eines einfachen Marktzugangs für Fahrende zu berücksichtigen.</li> <li>• Zusätzliche Anforderungen an das Fahrzeug bzw. Die Fahrzeugausstattung seitens der Mitfahrenden sowie Merkmale des Fahrzeugs und der Fahrzeugausstattung aus Sicht der Fahrenden sind mittels der Plattform sichtbar zu machen und bei der Vermittlung der Fahrt zu berücksichtigen.</li> <li>• Dennoch stellt sich weiterhin die Frage, wie ein gleichberechtigter Zugang zu Mitfahrangeboten für Personen mit besonderen Anforderungen an das Fahrzeug oder die Fahrzeugausstattung gewährleistet werden kann.</li> </ul>		<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Aspekte der Qualitätssicherung sind zu berücksichtigen.</li> </ul> <p>Weiters stellt sich die Frage, wie bei Mitfahrangeboten is von Mitfahrbänken Exklusion von Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sowie Familienarbeitenden (in der familiären Kinderbetreuung) reduziert werden kann.</p>	

<b>Datenzugang &amp; Digitale Integration</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Das Angebot wird für die Nutzenden idR nur über Vernetzung der Daten auf Plattformen zugänglich, der/die Anbieter:in bzw. Fahrer:in muss dazu umfangreiche Daten bereitstellen.</p> <p>Die Organisation erfolgt via digitale Plattform zur Vermittlung von angebotenen Fahrten und Fahrtwünschen. Die Fahrer:in und Mitfahrer:in müssen sich dazu meist auf diesen Plattformen registrieren. Dabei werden meist Kontaktdaten sowie rudimentäre sozio-demographische Daten erhoben. Der/die Plattform-Betreiber:in wickelt meist auch eine Kontrolle des Führerscheins bei fahrenden Personen mittels der Plattform ab (siehe Qualitätsstandards).</p> <p>Technisch aufwendige Plattformen zur Vermittlung, "Buchung" und Kommunikation zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in werden idR nur durch größere kommerzielle Anbietende betrieben, die über Mittel verfügen, diese zu erstellen und zu betreiben. Andere digitale Kommunikation, z.B. über Websites, auf denen Einträge mit Telefonnummern der Fahrenden zu finden sind, ist aus Sicht der Nutzenden weniger praktisch und attraktiv. Private/gemeinnützige Betreiber:innen (z.B. Vereine, Gemeinden) verfügen aber meist nicht über die Möglichkeiten für aufwändige technische Lösungen. Vorgaben zur Standardisierung des User Interfaces würden die Nutzung aus Sicht der Nutzenden erleichtern, dabei soll aber Entwicklungsspielraum am Markt erhalten bleiben.</p> <p>Die Nutzung professioneller Plattformen für Vermittlung und Buchung bedeutet auch, dass personenbezogenen Daten wie Abfahrtsort, Zielort, Route und Uhrzeit der Anfrage bzw. Fahrt erfasst werden. Hier sind ethische als auch rechtliche Fragen des Datenschutzes zu stellen. Welche Daten sollen wofür erhoben werden? Wer soll Zugriff auf diese Daten haben können? Der/die Betreiber:in ist nicht dazu verpflichtet, Daten bereitzustellen. Es gibt keine Vorgaben bezüglich der Art des Datenaustausches zwischen öffentlicher Hand und Betreiber:in. Meist fehlt auch eine Vernetzung (und Datenaustausch) mit Mobilitätsplattformen von ÖV-Anbietern und anderen Mobilitätsdiensten bzw. Einbindung in MaaS-Plattformen. Hinsichtlich ÖV-Fahrplandaten besteht hier einseitiger Informationsaustausch – während ÖV-Fahrplandaten anhand der VAO öffentlich zugänglich sind, sind Informationen zu Mitfahrangeboten weniger leicht einzubinden.</p> <p>Die Plattformnutzung setzt idR (moderne) Smartphones und digitale Bezahlssysteme (z.B. Kreditkartenzahlung, PayPal o.ä.) voraus. Verfügbare digitale Geräte (Smartphone o.ä.), verfügbare Bezahlssysteme, digitale Fähigkeiten und persönliche Faktoren der Nutzenden spielen dadurch eine wesentliche Rolle für die Zugänglichkeit des Angebots. Im Allgemeinen spiegelt die digitale Ungleichheit auch die soziale Ungleichheit wider. Dies ist insbesondere zu berücksichtigen, um gesellschaftlich marginalisierten Gruppen, die als zentrale Zielgruppen von Mitfahrangeboten gelten, den Zugang zu vereinfachen<sup>100</sup> (siehe auch → <i>Sichtbarkeit &amp; Zugänglichkeit</i>).</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Es gibt keine Vorgaben bezüglich des Datenaustausches Fahrer:in und Mitfahrer:in sowie öffentlicher Hand und Anbieter:in, wobei das Angebot häufig durch die öffentliche Hand oder Initiativen, die im Austausch mit der öffentlichen Hand stehen, angeboten werden.</p> <p>Da die Mitfahrten spontan und vor Ort in persönlicher Absprache von Fahrer:in und Mitfahrer:in zustande kommen, gibt es meist keine Aufzeichnung dazu wie viele und welche Fahrten zustande kommen, sowie wer Fahrer:in und Nutzer:in sind (z.B. Bzgl. Kontaktdaten, soziodemographischer Merkmale, ...).</p> <p>Es erfolgt im Regelfall keine digitale Integration, die Organisation des Betriebs und Vermittlung der Fahrt erfolgt rein durch Präsenz am Abholpunkt und das persönliche Gespräch vor Ort zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in. Gegenseitige Kontaktdaten werden damit auch nur bei individueller Vereinbarung ausgetauscht.</p> <p>Digitale Integration kann allerdings in Form von Vermarktung in lokalen und regionalen Medien und Informationsplattformen erfolgen (z.B. Informationsseite der Gemeinde, des Tourismusverbundes, etc.). Weiters können Informationen über das Mitfahr-Angebot auch in Kooperation mit Verkehrsverbänden auf deren Plattformen bekanntgemacht werden. (siehe auch strategische Kooperationen)</p> <p>Die fehlende digitale Integration wirkt sich insbesondere auf die <i>Sichtbarkeit und Zugänglichkeit des Angebots</i> aus.</p>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b></p> <p>Für die Verienbarung zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in werden auch hierneben persönlichen Absprachen digitale Kommunikationsmittel (Telefon, Kurznachricht, Website mit Kontaktinformationen etc.) genutzt. Es steht aber keine professionelle Plattform für Matching, Routing, Buchung und Bezahlung zur Verfügung.</p>
	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie kann auch für gemeinnützige/nicht kommerzielle Vermittler/Betreiber ein Zugang zu zeitgemäßen technologischen Lösungen ermöglicht werden, um deren Angebote effizienter und attraktiver gestalten zu können? Könnten digitale Plattformen bspw. durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden?</li> <li>• Unterschiedliche digitale und nicht-digitale Buchungsoptionen stellen vor dem Hintergrund eines möglichst einfachen Zugangs für unterschiedliche Personengruppen einen wichtigen Aspekt dar. Dies jedenfalls zu berücksichtigen, um bestehende soziale Ungleichheiten durch fehlenden Zugang zu Mobilität nicht weiter zu verstärken.<sup>101</sup></li> <li>• Rechtliche und ethische Fragen des Datenschutzes sind zu klären und im Zuge der Qualitätskriterien für die Plattformen festzulegen.</li> <li>• Wie kann bislang fehlender Datenaustausch mit der öffentlichen Hand und anderen Mobilitätsdienstleister:innen gefördert werden? Welche Daten sollen dazu in welcher Qualität und Form bereitgestellt werden?</li> <li>• Stellt die Verfügbarkeit von Mobilfunknetzen insbesondere in peripheren Gebieten eine Herausforderung in der Nutzung der Vermittlungsplattform und im Vermittlungsprozess zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in dar?</li> </ul>	<p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b></p> <p>Es erfolgt in der Regel keine Erfassung von Daten. Hier ist zu fragen, ob und in welcher Form eine Daten Aufzeichnung erfolgen soll und wer Zugang zu diesen Daten erhalten soll.</p>	<p>tbc</p>

<b>Räumliche Erfordernisse / Infrastruktur (im ruhenden Straßenverkehr)</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Soll eine Nutzung fixer Abfahrts-/Haltepunkte bzw. definierter Ein- und Ausstiegsstellen erfolgen, ist zunächst fraglich, welche Orte dafür zulässigerweise genutzt werden können. Außerdem sind aus bestimmte Qualitäts- bzw. Mindestanforderungen Nutzersicht an Abfahrtspunkte zu stellen in Bezug auf deren Sicherheit, Ausstattung, Sichtbarkeit usw. (siehe auch Qualität & Qualitätssicherung). Bisher variiert die Ausstattung der Abfahrtspunkte und deren Kennzeichnung sehr stark. Im Haltestellenbereich des (Linien-)ÖPNV ist grundsätzlich gem § 24 Abs 1 lit e StVO das Halten und Parken verboten, allerdings darf zum Ein- und Aussteigen gem § 24 Abs 2a StVO dort kurzgehalten werden. <sup>102</sup> Ein längeres Halten, um etwa auf den/die Mitfahrer:in zu warten, ist also dort nicht möglich. Im Gegensatz zu Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs sind Abfahrtspunkte für Mitfahr-Angebote nicht "amtlich" fixiert (vgl Haltestellenfestlegung nach KfIG), weshalb auch keine spezifischen gesetzlichen Anforderungen gelten.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Werden Ein- und Ausstiegsstellen individuell zwischen Fahrer:in und Mitfahrer:in vereinbart, kann theoretisch fast überall ein- und ausgestiegen werden. Ggf. muss ein geeigneter Parkplatz gesucht werden und das Fahrzeug vorübergehend abgestellt werden. Hierbei gelten die allgemeinen Regeln für das Halten und Parken der StVO, Bevorrechtigungen bzw. Erleichterungen (vergleichbar wie für Taxis) bestehen keine. Die Parkplatzsuche kann zeitintensiv und damit hinderlich sein für eine effiziente Nutzung. Insbesondere in der Umgebung von Haltestellen des Linien-ÖV gestaltet sich das Ein- und Aussteigen oft schwierig, da dort das Halten nicht erlaubt ist. Außerdem können gegebenenfalls zu entrichtende Parkgebühren ein Hemmnis für die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten darstellen.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Auch ohne Nutzung einer digitalen Buchungsplattform gelten die Ausführungen in Typ a bezüglich fixer Abfahrts-/Haltepunkte.	<b>AUSGANGSLAGE</b> Auch ohne Nutzung einer digitalen Buchungsplattform gelten die Ausführungen in Typ b bezüglich der Ein- und Ausstiegsstellen.
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Abfahrtspunkte sollten speziell und einheitlich gekennzeichnet werden und deren Ausstattung bestimmte Qualitätsmerkmale erfüllen. Durch Aushang, elektronische Anzeigen usw. wären zudem Hinweis (Kontakt Daten usw.) zu jenen Plattformen, durch deren Fahrer:innen die Haltepunkte bedient werden, sinnvoll. Da Einstiegsmöglichkeiten gerade an Verkehrsknotenpunkten zwecks Verknüpfung mit dem ÖPNV sinnvoll wären ist zu überlegen, wie Möglichkeiten zum (auch etwas längeren) Anhalten an Haltestellen des ÖPNV eröffnet werden könnten.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Es wäre zu überdenken, ob in Bezug auf den ruhenden Verkehr Bevorrechtigungen in Bezug auf das Halten/Parken (wie sie z.B. für Taxis bestehen, vgl. § 23 StVO) vorgesehen werden sollten, um Erleichterungen und somit Anreize für die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten zu schaffen. Zu überlegen wäre außerdem die Bereitstellung von reservierten Parkplätzen für Nutzer von Fahrgemeinschaften und Ausnahmen von Parkraumbewirtschaftungen bzw. reduzierte Parkgebühren, um die Nutzung der Angebote zu befördern. Zwecks Bevorrechtigung ist eine Kennzeichnung der Fahrzeuge notwendig.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Ausführungen zu Typ a gelten sinngemäß.	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Die Ausführungen zu Typ b gelten sinngemäß.
<b>Teilnahme im Straßenverkehr (fließend)</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b> Derzeit bestehen nur vereinzelte Bevorrechtigungen bzw. Sonderregeln in der StVO. Eine spezielle Kennzeichnung der für Fahrgemeinschaften genutzten Fahrzeuge ist nicht vorgesehen. Bestehende Sonderregeln sind etwa die Erlaubnis zur Nutzung eines eigenen Fahrstreifens bzw. der Busspur für mehrfachbesetzte Kraftfahrzeuge (mbK), wie z.B. die "grüne Spur" zwischen Puchenu und Linz auf der B127, welche von Fahrzeugen mit mindestens drei Insassen benutzt werden darf. <sup>103</sup> Dieses Modell folgt dem Vorbild der HOV (High Occupancy Vehicle)-Lanes in den USA. <sup>104</sup> Ein Problem stellt dabei Problem der Kontrolle der Berechtigung zur Nutzung dieser Fahrstreifen dar, welche derzeit lediglich durch stichprobenartige Polizeikontrollen erfolgt. Technologische Lösungen der Kontrolle (Kameras etc) haben sich idR bislang nicht als praxistauglich erwiesen. <sup>105</sup>			
	<b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Eine Ausweitung der Möglichkeit der Nutzung spezieller Fahrstreifen und insbesondere auch von Busspuren im innerstädtischen Bereich wäre zu überlegen. Ebenso zu überlegen wären reduzierte Mautgebühren für Fahrgemeinschaften (z.B. Autobahn-Vignette), wobei die Mehrfachnutzung der Kfz (manchmal werden diese alleine, manchmal als Fahrgemeinschaft genutzt) dabei iVm einer entsprechenden Kennzeichnung zwecks Überprüfung ein Problem darstellt.			
<b>Integration ÖPNV</b>	tbc	tbc	tbc	tbc

<b>Integration Wohnen</b>	tbc	tbc	tbc	tbc
<b>Integration Arbeit</b>	<p><b>AUSGANGSLAGE</b> Mitfahren steht als Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements noch am Anfang. Eine gesetzliche Verankerung sowohl des betrieblichen Mobilitätsmanagements als auch speziell des Mitfahrens fehlen bislang. Daher ergeben sich sowohl spezifische Herausforderung des Mitfahrens als auch der grundsätzlichen Integration und rechtlichen Verankerung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Mitfahren in Betrieben weist meist mit dem gemeinsamen Arbeitsort zumindest einen fixen Abfahrtspunkt auf. Die die weiteren Star-/Zielorte können unterschiedlich organisiert sein. Mitfahren in Betrieben kann sich auch unterscheiden hinsichtlich der Nutzung einer professionellen Plattform</p> <p><b>OFFENE FRAGEN, PROBLEMSTELLUNG &amp; HANDLUNGSBEDARF</b> Gesetzliche Regelungen stellen für das Mitfahren zwar keine wesentlichen Hürden dar, Klärungs- und Verbesserungsbedarf zeigt sich aber hinsichtlich finanzieller und steuerrechtlicher Anreize. Hier besteht Erfordernis die zulässige Höhe der Kostendeckungsbeiträge in Hinblick auf die Abgrenzung zur gewerbsmäßigen Durchführung zu klären. Darüber hinaus ist die Erarbeitung und Umsetzung entsprechender Programme zur Bewusstseinsbildung und Förderung von Mitfahren als Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements unter Einbindung der unterschiedlichen Stakeholder:innen und Interessensvertretungen (z.B. WK, AK, ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ, ...) notwendig. Ohne aber weitere flankierende Push- und Pull-Maßnahmen zu ergreifen, fehlt jedoch ein wesentlicher Hebel um Mitfahren zu forcieren.</p>			

---

<sup>1</sup> vgl. BMAW (Hrsg.), Bundeseinheitliche Liste der freien Gewerbe (2023), [https://www.bmaw.gv.at/dam/jcr:2063adb4-3a78-4a45-82f6-7ec2b3412ca7/Bundeseinheitliche\\_Liste\\_der\\_freien\\_Gewerbe\\_07082023.pdf](https://www.bmaw.gv.at/dam/jcr:2063adb4-3a78-4a45-82f6-7ec2b3412ca7/Bundeseinheitliche_Liste_der_freien_Gewerbe_07082023.pdf) (abgerufen am 1.12.2023)

<sup>2</sup> Krejci/Bydlinski/Weber-Schallauer, Vereinsgesetz. Kurzkomentar<sup>2</sup> (2009) § 1, 15.

<sup>3</sup> vgl. Potacs, Gewerberecht in Holoubek/Potacs, Öffentliches Wirtschaftsrecht<sup>4</sup> (2019) 3 (18f).

<sup>4</sup> idF ABl 2023/25.

<sup>5</sup> vgl. Austriatech, Mobilität & Wohnen (2019), 11f.

<sup>6</sup> Überblick über bestehende Carsharing-Angebote in Österreich: <https://www.mobil-am-land.at/content/Carsharing>

<sup>7</sup> Rabenstein, Öffentliche Fahrradverleihsysteme -Wirkungen und Potenziale. In: Veröffentlichungen aus dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen 2015/54.

<sup>8</sup> Simic/Kamthe, Shared Micro-Mobility, Geteilte Mikromobilität in Städten – sicher und nachhaltig. Whitepaper 02/2021 (2021).

<sup>9</sup> vgl. Loose/Nehrke, CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen (2022).

<sup>10</sup> Wissenschaftliche Dienste (2016b), Rahmenbedingungen für Carsharing- und Scootersharing-Unternehmen und die Ziele und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung. Hg. v. Deutscher Bundestag

<sup>11</sup> vgl. Lutzenberger et al, Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz (2018).

<sup>12</sup> vgl. Duong et al, Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation (2016).

<sup>13</sup> Czech, Einflusswirkungen auf das Geschäftsmodell Carshraing - unter Berücksichtigung des Stakeholder-Ansatzes (2023), 529.

<sup>14</sup> Lutzenberger et al, Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz (2018).

<sup>15</sup> vgl. Duong et al, Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation (2016).

- 
- <sup>16</sup> *Carsaring*, <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland> (abgerufen am 1.12.2023)
- <sup>17</sup> *Nobis/Kuhnimhof*, *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018).
- <sup>18</sup> vgl. *Projekt Mo.Hub*: Forschungsergebnisse (unveröffentlicht) aus dem laufenden Projekt Mo.Hub – Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl. URL: [www.mohub.at](http://www.mohub.at) (15.5.2023).
- <sup>19</sup> vgl. *Projekt Mo.Hub*: Forschungsergebnisse (unveröffentlicht) aus dem laufenden Projekt Mo.Hub – Kooperative Mobilitätsstationen im Grätzl. URL: [www.mohub.at](http://www.mohub.at) (15.5.2023).
- <sup>20</sup> *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>21</sup> vgl. *Duong et al*, *Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation* (2016); *Lutzenberger et al.* 2018
- <sup>22</sup> *Lutzenberger et al*, *Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz* (2018).
- <sup>23</sup> vgl. *Duong et al*, *Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation* (2016).
- <sup>24</sup> vgl. *Land Tirol*, *Förderung E-Carsharing in Gemeinden. Ein Leitfaden für Gemeinden (o.J.)*; *Loose*, *Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote* (2018).
- <sup>25</sup> vgl. *radlobby*, *Bike-Sharing: Qualitätsforderungen der Radlobby* (2017) <https://www.radlobby.at/bikesharing>(15.5.2023); *Stadt Wien*, *Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau 2019 der Stadt Wien*; siehe dazu weiters *Projekt KlimaEntLaster*: Forschungsergebnisse aus dem Projekt *KlimaEntLaster*. URL: [www.klimaentlaster.at](http://www.klimaentlaster.at) (15.5.2023).
- <sup>26</sup> vgl. *Lutzenberger et al*, *Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz* (2018).
- <sup>27</sup> vgl. *Loose*, *Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote* (2018).
- <sup>28</sup> vgl. *Lutzenberger et al*, *Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz* (2018).
- <sup>29</sup> vgl. *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>30</sup> *Czech*, *Einflusswirkungen auf das Geschäftsmodell Carsharing - unter Berücksichtigung des Stakeholder-Ansatzes* (2023), 25ff.
- <sup>31</sup> vgl. *Czech*, *Einflusswirkungen auf das Geschäftsmodell Carsharing - unter Berücksichtigung des Stakeholder-Ansatzes* (2023); *Selz et al*, *Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität*, in *BMK (Hrsg), Nachhaltig Wirtschaften Berichte aus Energie- und Umweltforschung 2022/27*.
- <sup>32</sup> *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>33</sup> vgl. *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>34</sup> vgl. *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>35</sup> *Wiener ABl 2023/25*
- <sup>36</sup> *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>37</sup> *Stadt Wien*, *Strenge Übergangsregeln für Leih-E-Scooter* (2023). <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/scooter-regeln.html> (abgerufen am 15.5.2023).
- <sup>38</sup> *Loose/Nehrke*, *CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen* (2022).
- <sup>39</sup> vgl. *Loose/Nehrke*, *CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen* (2022).
- <sup>40</sup> vgl. *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>41</sup> vgl. *Karbaumer/Metz*, *Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility* (2022).
- <sup>42</sup> *Kahl* in *Autengruber/Kahl*, *Mobilitätswende* (2023) 31f.
- <sup>43</sup> vgl. *Mobyome*, *Handbuch On-Demand*, <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Betriebskosten> (17.6.2023).
- <sup>44</sup> Vgl. *VCÖ (Hrsg)*, *Wie Wohnen Mobilität lenkt*. In: *VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“*, 4/2010.
- <sup>45</sup> *Mobyome (Hrsg)*, *Statusreport Bedarfsverkehr 2022*, 1 [https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/f/f1/Statusreport\\_Bedarfsverkehr\\_2022.pdf](https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/f/f1/Statusreport_Bedarfsverkehr_2022.pdf)
- <sup>46</sup> Vgl. zur Übersicht <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:F%C3%B6rderungen>
- <sup>47</sup> *Brandl*, *Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV-Angeboten* (2019).
- <sup>48</sup> *BMVBS (Hrsg.)*, *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen* (2009).

- 
- <sup>49</sup> *STS/verkehrplus*, Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2016).
- <sup>50</sup> *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019); *STS/verkehrplus*, Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2016).
- <sup>51</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>52</sup> *Duong et al*, Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation (2016).
- <sup>53</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>54</sup> *Duong et al*, Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation (2016).
- <sup>55</sup> *-Mager/Krewer*, Flächenverkehre als Baustein der Verkehrswende in Baden-Württemberg. Ein Erfolgsbericht über das Regiobuslinien-Förderprogramm, in Herget et al (Hrsg.), Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (2020), 71, 72.
- <sup>56</sup> Kahl in Autengruber/Kahl, Mobilitätswende (2023) 29
- <sup>57</sup> *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019); Mikro-ÖV-Strategie Steiermark
- <sup>58</sup> *Bertocchi*, Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Dissertation. In: Institut für Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 2009/19.
- <sup>59</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>60</sup> vgl. *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>61</sup> vgl. *Bilderl*, Mikro-ÖV-Systeme als Mobilitätschance im ländlichen Raum, in Herget et al (Hrsg.), Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (2020), 9.
- <sup>62</sup> *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019)
- <sup>63</sup> *STS/verkehrplus*, Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2016).
- <sup>64</sup> *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019)
- <sup>65</sup> *STS/verkehrplus*, Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2016); vgl. *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019)
- <sup>66</sup> *Bertocchi*, Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Dissertation. In: Institut für Verkehrswesen (Hrsg.): Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel 2009/19.
- <sup>67</sup> Auf Basis der Abstimmung mit Mobyome zur Befragung auf bedarfsverkehr.at.
- <sup>68</sup> *Brandl*, Mobilität – Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? (2019)
- <sup>69</sup> *STS/verkehrplus*, Mikro-ÖV Strategie Steiermark (2016)
- <sup>70</sup> *BMVBS (Hrsg.)*, Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen (2009).
- <sup>71</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>72</sup> *Huller*, Die Regulierung des Rideselling (Uber) (2022) 87
- <sup>73</sup> *ÖAMTC*, Was Sie über Fahrgemeinschaften wissen sollten. <https://www.oeamtc.at/news/was-sie-ueber-fahrgemeinschaften-wissen-sollten-34207305>
- <sup>74</sup> EuGH C-434/15, Rz 40
- <sup>75</sup> *Umweltbundesamt (Hrsg)*, Potenziale und Hemmnisse für Pkw-Fahrgemeinschaften in Deutschland (2020), S.42
- <sup>76</sup> *Huller*, Die Regulierung des Rideselling (Uber) (2022) 87
- <sup>77</sup> *Huller*, Die Regulierung des Rideselling (Uber) (2022) 88
- <sup>78</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020), 32
- <sup>79</sup> *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021), 7.
- <sup>80</sup> *Forschungs-Informationssystem*, Kritische Masse der Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr. Stand des Wissens 11.06.2019. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/59662/> (abgerufen am 19.12.2023).
- <sup>81</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020), 18
- <sup>82</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 32

- 
- <sup>83</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 32f
- <sup>84</sup> *Heinrichs et al*, Ko-Automobilität - Heutige Nutzungsformen und Nutzungsmuster in Deutschland und Verbreitungspotenziale als alternatives Mobilitätsangebot (2017).
- <sup>85</sup> *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021).
- <sup>86</sup> *Middleton/Zhao*, Discriminatory attitudes between ridesharing passengers, *Transportation* 2020/47, 2391, 2393ff; *Olsson et al*, Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool, *Sustainability* 2019 (11), 2414, 4.
- <sup>87</sup> *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021).
- <sup>88</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 31f
- <sup>89</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 22
- <sup>90</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 33
- <sup>91</sup> vgl. u.a. *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021).
- <sup>92</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 13
- <sup>93</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>94</sup> vgl. *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021).
- <sup>95</sup> vgl. *Wolfrum*, Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (2021).
- <sup>96</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>97</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 23.
- <sup>98</sup> vgl. *Blees et al*, Erfolgsfaktor Mitfahrbank?! Wissenschaftliche Untersuchung der Akzeptanz und des Nutzens von Mitfahrbänken. Schlussbericht (2019).
- <sup>99</sup> *Schmitt*, In den ÖPNV integrierte Mitnahmesysteme im ländlichen Raum – Wirkungsanalyse und Bewertung (2020) 22
- <sup>100</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>101</sup> *Durand/Zijlstra*, The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review (2020).
- <sup>102</sup> *Stock*, Haltestellenrecht, *ZVR* 2007, 283 (287f).
- <sup>103</sup> <https://kurier.at/chronik/vorrang-fuer-fahrgemeinschaften/310.204.617>
- <sup>104</sup> <https://kurier.at/chronik/vorrang-fuer-fahrgemeinschaften/310.204.617>
- <sup>105</sup> *Poole*, The Impact of HOV and HOT Lanes on Congestion in the United States (2020)10-12, abgerufen unter [https://www.oecd-ilibrary.org/transport/the-impact-of-hov-and-hot-lanes-on-congestion-in-the-united-states\\_0b353b17-en](https://www.oecd-ilibrary.org/transport/the-impact-of-hov-and-hot-lanes-on-congestion-in-the-united-states_0b353b17-en)

## Morphologische Kästen

Die nachfolgenden morphologischen Kästen dienen der Charakterisierung von neuen Mobilitätsdienstleistungen als Shared Mobility im weiteren Sinn auf mehreren Ebenen. Dabei werden anhand der vielfältigen Ausprägungen der Merkmale vielfältige Spielarten der NMDL deutlich.

Abbildung 16 Systematik der morphologischen Kästen



## Ebene 1: Shared Mobility im Personenverkehr

Merkmal	Ausprägung			
<b>Angebotsform</b>	Fahrzeug Sharing	Mitfahren	Bedarfsverkehr	
<b>Wirtschaftliches Betriebsmodell</b>	Kommerziell		Nicht- kommerziell	
<b>Finanzierung</b>	Eigenwirtschaftlich	subventioniert	Gemeinwirtschaftlich	privat
<b>Marktzugang</b>	Frei		geregelt	
<b>Organisationsform</b>	P2P	G2C	B2C	B2B
<b>Trägerstruktur</b>	Verein	Gewerbe	öffentliches Unternehmen	informell ...
<b>Vermittlung</b>	Interne Plattform		Externe Plattform	Keine Plattform
<b>Zugang (räumlich &amp; Plattform)</b>	Privat		Öffentlich	
<b>Wirtschaftliches Betriebsmodell Plattform</b>	Kommerziell		Nicht-kommerziell	
<b>Reputationssysteme</b>	Ja		nein	

## Ebene 2a: Fahrzeug-Sharing im Personenverkehr

Merkmal	Ausprägung			
<b>Fahrzeug</b>	Pkw/ Kleinbus	Fahrrad	Lastenrad	Mikro- Mobilität
<b>Abstellort</b>	Öffentlicher Raum		Privater Raum	
<b>Nutzungsmodus</b>	Stationsbasiert		Nicht- stationsbasiert	
<b>Antriebsart</b>	Elektrifiziert	Fossil	nicht-motorisiert	
<b>Betriebszeiten</b>	24/7 - Betrieb	Beschränkte Betriebszeiten	...	
<b>Nutzungsentgelt</b>	Kostenfrei	Selbstkostenbeitrag	Marktpreis	

## Ebene 2b: Fahrten-Sharing (Bedarfsverkehr & Mitfahren) im Personenverkehr

Merkmale	Ausprägung					
Durchführung der Fahrt	Nachfrageabhängig					
Fahrer:in	Privatperson: keine Gewinnabsicht		Privatperson: Gewinnabsicht u. Personenbeförderungsschein		Angestellte Fahrer:in: Personenbeförderungsschein	
Nutzungsart	Individuell			Kollektiv		
Abfahrtspunkte - räumlich	Physische Haltestelle			Virtuelle Haltestelle		
Fahrplan	Flexibel			Fix		
Fahrzeug	Pkw			Minibus		
Antriebsart	Elektrifiziert		Fossil		nicht-motorisiert	
Automatisierungsgrad	Konventionell	Assistiert	Teil-automatisiert	Bedingt automatisiert	Hoch-automatisiert	Voll-automatisiert
Verkehrsart	Linienverkehr		Eigenständiges Geschäftsgebiet		Gelegenheitsverkehr	
Beförderungspflicht	Ja			nein		

## Ebene 3: Integration MaaS/Hub/ÖV

Merkmale	Ausprägung					
MaaS Integration	Level 0: Keine/Getrennte Angebote	Level 1: Gebündelte Information	Level 2: Integration von Bezahlung und Buchung	Level 3: Integration von Dienstleistungsangeboten	Level 4: Integration gesellschaftlicher Ziele	
Mobility Hub Integration	Level 0: Keine/Getrennte Angebote	Level 1: Fußläufige Erreichbarkeit, digitale Information, Vertretung der Stakeholder	Level 2: Beschilderung, universelles Design, Bezahlung und Buchung, beratende Einbeziehung von Stakeholdern	Level 3: Sichtbarkeit und Branding, Dienstleistungsangebote, Einbindung von unterschiedlichem Wissen	Level 4: Konfliktfrei und Ortsbildprägend, Integration gesellschaftlicher Ziele, Soziales lernen	

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[email@bmk.gv.at](mailto:email@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)