



Leitfaden zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilität

Auftrag: MOVE/2022/OP/0008

Verfasst von
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
November - 2024



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Direktion B - Investitionen, innovativer und nachhaltiger Verkehr
Referat B3 - Innovation und Forschung

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

E-Mail: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Europäische Kommission B-1049 Brüssel

Leitfaden zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilität

Auftrag: MOVE/2022/OP/0008

Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Investitionen, innovativer und nachhaltiger Verkehr

***Europe Direct ist ein Dienst, der Ihnen hilft, Antworten zu finden
auf Ihre Fragen zur Europäischen Union.***

Kostenlose Rufnummer (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(* Die Informationen sind kostenlos, ebenso wie die meisten Anrufe (obwohl einige Betreiber, Telefonzellen oder Hotels möglicherweise Gebühren erheben).

RECHTLICHER HINWEIS

Dieses Dokument wurde für die Europäische Kommission erstellt, spiegelt jedoch nur die Ansichten der Autoren wider, und die Kommission kann nicht für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Weitere Informationen über die Europäische Union sind im Internet verfügbar (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2025

ISBN 978-92-68-27207-7

doi: 10.2832/0573449

© Europäische Union, 2025
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

INHALT

SCHLÜSSELBEGRIFFE UND DEFINITIONEN	7
EINLEITUNG	8
1. HERAUSFORDERUNGEN BEIM ZUGANG ZU FINANZMITTELN FÜR MOBILITÄTSDIENSTE IM LÄNDLICHEN RAUM	10
2. ERFOLGSFAKTOREN FÜR DEN ZUGANG ZU FINANZIERUNG	15
3. FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR LÄNDLICHE SHARED-MOBILITY-DIENSTE	17
4. PHASENWEISE FINANZIERUNG UND FINANZSTRATEGIEN	21
5. DEFINITION DER WICHTIGSTEN PROJEKTELEMENTE	22
6. BEWERTUNG DES FINANZIERUNGSBEDARFS UND DER FINANZIERUNGSPÄNE	34
7. NAVIGATION IN EINEM STARK REGULIERTEN MARKT	44
8. VORSCHLÄGEN GEHÖR VERSCHAFFEN	48
SCHLUSSFOLGERUNGEN	57

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1 Beispiele für maßgeschneiderte KPIs zur Bewertung von Lücken in der ländlichen Mobilität	14
Tabelle 2 Potenzial, Ziele, Einschränkungen und Partnerschaft für die wichtigsten Antragsteller	23
Tabelle 3 Wichtige Arten von Mobilitätsprojekten in ländlichen Gebieten	26
Tabelle 4 Kombinierte Finanzierungsquellen für ländliche Mobilitätslösungen	37

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Basis- und lokale Mobilitätsangebote in ländlichen Gebieten.	9
Abbildung 2 Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilität.....	10
Abbildung 3 KITE-Partnerschaftsinitiative in Kilkenny, Irland	16
Abbildung 4 Bürgerbus bedarfsgesteuerter Verkehr im Oberen Glantal, Deutschland .	16
Abbildung 5 Finanzierungsrahmen für Mobilitätslösungen	18
Abbildung 6 Finanzierungsrahmen für DRTs in Medio Tejo, Portugal	18
Abbildung 7 Management organisatorischer und operativer Fragen	19
Abbildung 8 Der Sopotniki-Tür-zu-Tür-Service in Slowenien	20
Abbildung 9 Schrittweiser Ansatz für Finanzierungs- und Finanzierungsstrategien für ländliche Mobilität	21
Abbildung 10 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 1-3	22
Abbildung 11 Gemeindebasiertes Carsharing in der ländlichen Gemeinde Villerouge-Termenès	25

Abbildung 12 VysoMarch-Projekt an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei	29
Abbildung 13 Finanzierungsbedarf für ländliche Shared-Mobility-Lösungen.....	31
Abbildung 14 Finanzielle Fragen für ländliche Shared-Mobility-Lösungen.....	32
Abbildung 15 Das SMART-Mobilitätsprojekt im Garfagnana-Tal, Italien.	33
Abbildung 16 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 4-6	34
Abbildung 17 Finanzierungsarten für ländliche Mobilitätslösungen	35
Abbildung 18 Überblick über den Finanzierungsbedarf in den verschiedenen Projektphasen	36
Abbildung 19 Bikesharing-System Sprottenflotte in der Region Kiel, Deutschland	36
Abbildung 20 Nutzung von Finanzierungsquellen in Rethymno, Griechenland	39
Abbildung 21 Aufrechterhaltung eines ländlichen E-Carsharing-Systems: Das FLUGS-Modell in Osttirol.....	40
Abbildung 22 Benötigte Finanzierung für Vorprojekt- und Investitionskosten.....	41
Abbildung 23 Benötigte Finanzierung für Betriebskosten flexibler Verkehrsdienste	42
Abbildung 24 Benötigte Finanzierung für Betriebskosten bei Mitfahrdiensten	43
Abbildung 25 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 7	44
Abbildung 26 Bedarfsgesteuerter Verkehr in Médio Tejo, Portugal.....	47
Abbildung 27 Definition der Projektschlüsselemente – Schritt 8-10.....	48
Abbildung 28 Aufgaben zur Erstellung eines Geschäftsplans für ländliche Mobilitätsdienste.....	50
Abbildung 29 Canvas-Modell für ländliche Mobilitätslösungen.	51
Abbildung 30 Sozialer Nutzen der ländlichen Mobilität	53
Abbildung 31 Grüne Eisenbahn in Valmiera, Lettland.....	53
Abbildung 32 Wichtigste Schritte zur Vorbereitung eines Antrags.....	54
Abbildung 33 Beispiel: Navigation durch das Spektrum der EU-Förderprogramme.....	55

SCHLÜSSELBEGRIFFE UND DEFINITIONEN

Begriff	Definition
Gemeinsame Agrarpolitik (GAP)	Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) ist eine gemeinsame Politik für alle EU-Länder. Sie wird auf europäischer Ebene aus den Mitteln des EU-Haushalts verwaltet und finanziert. Die GAP unterstützt einen offenen Binnenmarkt für landwirtschaftliche Lebensmittelprodukte der EU, sorgt für erschwingliche Preise, hält einige der weltweit höchsten Sicherheits- und Umweltstandards ein und erhält die ländlichen Gemeinden lebendig.
Investitionskosten	Investitionsausgaben sind Ausgaben, die für den Erwerb, die Modernisierung und die Instandhaltung von Sachanlagen (z. B. Straßeninfrastruktur, Radwege, Brücken, Tunnel usw.), einschließlich Technologie oder Ausrüstung (Sicherheitssysteme und Systeme zur Straßen Priorisierung, Fahrkartenverkauf, Informationsmanagementsysteme usw.) sowie mobiler Vermögenswerte einschließlich Fahrzeuge erforderlich sind.
ERMN	Das Europäische Netzwerk für ländliche Mobilität (ERMN) ist ein europaweites Netzwerk für ländliche Mobilität, das den Austausch von Wissen und Erfahrungen zwischen lokalen Behörden, Praktikern und Experten ermöglicht. Es wurde vom SMARTA-NET-Projekt ins Leben gerufen und mobilisiert.
Finanzierung	Prozess der Beschaffung von Kapital und der benötigten Mittel zur Entwicklung einer Lösung, die Darlehen, Kreditlinien, Zuschüsse oder Investitionen umfassen kann. Er umfasst auch alle Empfehlungen zur Gewinnung von Investitionen und zur Bewilligung von Fördermitteln.
Förderung	Überblick über verschiedene Fördermöglichkeiten für Entwicklung und Erhalt einer Mobilitätslösung oder -dienstleistung
Betriebskosten	Kosten für den Betrieb eines Mobilitätsangebotes (z. B. Energiekosten für den Betrieb von Fahrzeugen, Gehälter und Sozialleistungen der Mitarbeiter, Versicherungsprämien, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Infrastruktur, Vertrieb und Marketing) sowie sonstige damit verbundene Ausgaben, die für das tägliche Funktionieren des Mobilitätsangebotes erforderlich sind

EINLEITUNG

Dieses Dokument ist das letzte von vier Leitfäden, die vom EU-Forschungsprojekt SMARTA-NET¹ erstellt wurden. Diese Dokumente helfen Kommunen dabei, Kapazitäten für die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger, integrierter und vernetzter Mobilitätslösungen in ihren Gebieten aufzubauen. Dieser Leitfaden konzentriert sich insbesondere auf einen kritischen Aspekt: Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilitätsinitiativen, einschließlich Mobilität zur Unterstützung des ländlichen Tourismus. Mangelnde Ressourcen und spezifisches Know-how bei der Sicherung von Finanzmitteln sind erhebliche Hindernisse für ländliche Gemeinden, die darauf abzielen, maßgeschneiderte Mobilitätsdienste zu entwickeln.

Um diesem Bedarf gerecht zu werden, bietet dieser Leitfaden einen schrittweisen Ansatz. Er soll ländliche Gemeinden und Fachleute dabei unterstützen, solide Finanzierungsvorschläge und Finanzstrategien für Mobilitätsprojekte zu verstehen, vorzubereiten und einzureichen, um das Angebot dauerhaft aufrechtzuerhalten. Jedes Kapitel baut auf Schlüsselementen auf, die für die Erstellung eines Projektplans erforderlich sind – beginnend mit der Identifizierung von Herausforderungen und Ressourcen innerhalb ländlicher Gemeinden über die Bewertung praktischer Finanzpläne bis hin zur Definition wesentlicher Projektkomponenten.

Dieser strukturierte Ansatz soll lokale Behörden dabei unterstützen, sich in komplexen Förderlandschaften zurechtzufinden, den Finanzbedarf klar zu bewerten und überzeugende Vorschläge zu entwickeln, die regulatorische und marktbezogene Aspekte berücksichtigen, die für die ländliche Mobilität spezifisch sein können.

Ob Sie ein Vertreter einer ländlichen Gemeinde, einer Regionalbehörde, eines Verkehrsbetriebs oder ein Mitglied der lokalen Gemeinschaft sind - dieser Leitfaden dient als Instrument zur Erkundung und Sicherung der finanziellen Unterstützung für ländliche Mobilitätsinitiativen.

Der Zugang zu und von ländlichen Gebieten kann aus zwei sich ergänzenden Perspektiven betrachtet werden.

- **Die erste Perspektive konzentriert sich darauf, wie Bewohner des ländlichen Raums an Dienstleistungen aller Art angebunden sind.** Dazu gehören essenzielle Dienstleistungen, Beschäftigung, Bildung und andere Möglichkeiten, von denen sich viele außerhalb ihres unmittelbaren Wohnorts befinden. Diese Dimension der Zugänglichkeit ist grundlegend für die Gewährleistung der sozialen Inklusion und der Lebensqualität ländlicher Gemeinden.
- **Die zweite Perspektive betrachtet die Erreichbarkeit ländlicher Gebiete von außen** und beleuchtet, wie leicht Unternehmen, Touristen und andere Besucher diese Regionen erreichen können. Dies ist ein entscheidender Faktor für die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, des Tourismus und der lokalen Industrie.

Zusammen unterstreichen diese Perspektiven die doppelte Bedeutung von Mobilitätslösungen für die Verknüpfung ländlicher Gebiete mit dem wirtschaftlichen und

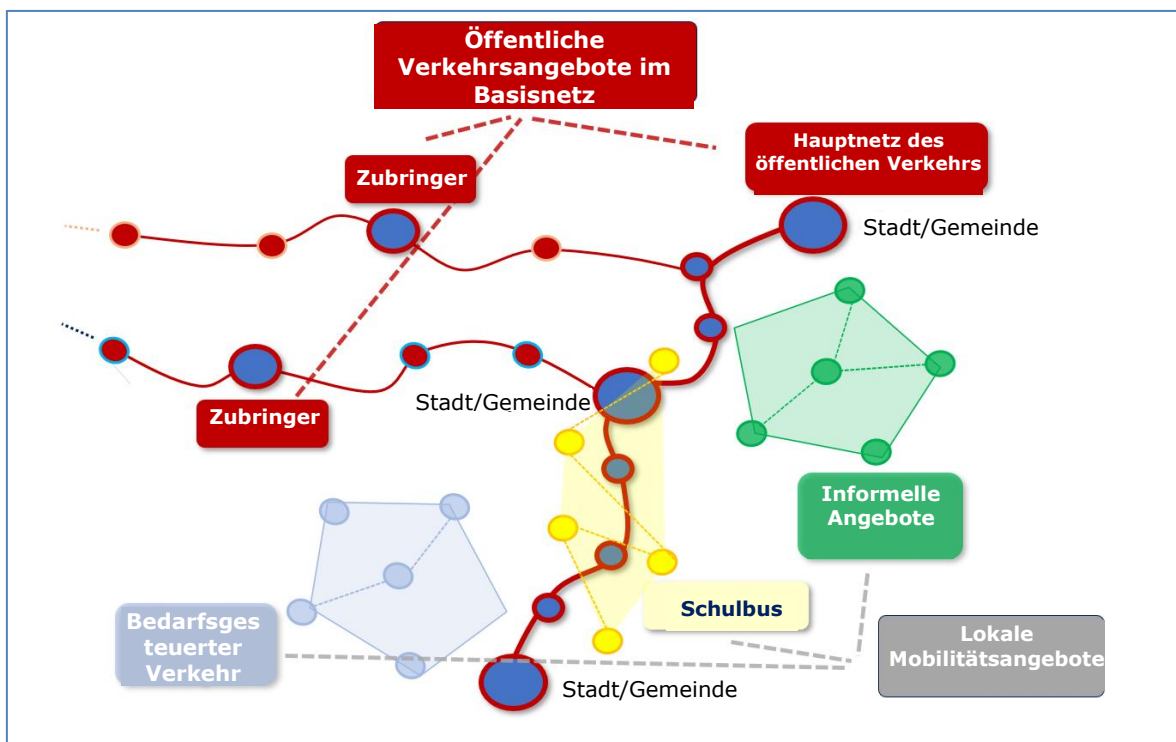
¹ Die drei weiteren Leitfäden sind: i) Leitfaden für ländliche Shared-Mobility-Lösungen; ii) Leitfaden für nachhaltige Mobilität in ländlichen Tourismusgemeinden; und iii) Leitfaden zur Integration ländlicher Mobilitätsaspekte in die SUMP-Gestaltung – Rural Proofing von SUMP.

sozialen Gefüge. Bei der Finanzierung der ländlichen Mobilität unterscheiden wir zwischen „Basisdiensten“ und stärker lokalisierten Mobilitätsoptionen (Abbildung 1).

- Basisdienste**, wie z. B. Intercity-, Fernbus- und Nah-/Regionalverkehr, sind in die öffentlichen Verkehrsnetze integriert. Sie profitieren von etablierten Planungs-, Organisations- und Finanzierungsstrukturen. Diese Angebote werden entweder durch staatliche Mittel unterstützt oder durch Investitionen des Privatsektors kommerziell betrieben. Sie dienen als Hauptverkehrsadern und verbinden mittelgroße Städte mit größeren Städten und regionalen Verkehrsknotenpunkten. Sie bedienen feste Haltestellen. **Lokale Mobilitätsangebote sind** solche, die den Zugang zu wichtigen Zielen innerhalb ländlicher Gebiete oder die Anbindung an Verkehrsknotenpunkte des Basisnetzes ermöglichen. Sie stehen vor erheblichen finanziellen und strukturellen Herausforderungen. Diese Angebote sind entscheidend für das alltägliche Mobilitätsangebot in ländlichen Gemeinden, sind aber seit Jahrzehnten stark unterfinanziert. Im Gegensatz zu den Basisdiensten ist die Finanzierung der lokalen Mobilität oft unsicher, fragmentiert und es fehlen spezielle rechtliche Verpflichtungen oder konsistente Ziele. Darüber hinaus werden mitunter rein lokale Mobilitätslösungen nicht als „öffentlicher Verkehr“ eingestuft und sind daher nicht wie der allgemeine öffentliche Verkehr förderfähig.

Abbildung 1 Basis- und lokale Mobilitätsangebote in ländlichen Gebieten.

Quelle: MemEx



1. HERAUSFORDERUNGEN BEIM ZUGANG ZU FINANZMITTELN FÜR MOBILITÄTSDIENSTE IM LÄNDLICHEN RAUM

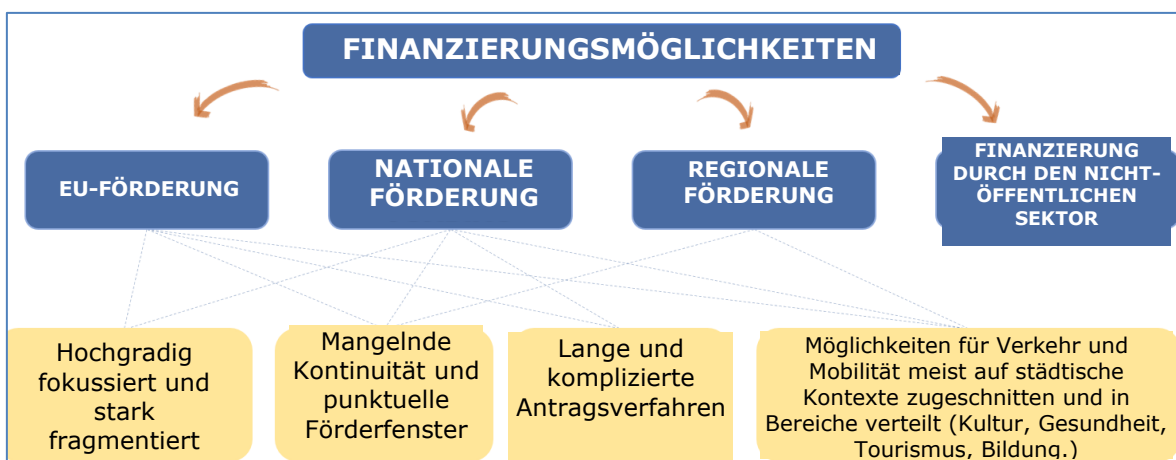
In den europäischen Mitgliedstaaten stehen verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Dennoch sind ländliche Gemeinden in der Regel daran gehindert, diese zur Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen zu nutzen. In einigen Fällen, in denen Finanzmittel zugänglich sind, werden neue Angebote eingeführt. Der Finanzrahmen ist jedoch beschränkt, so dass sie langfristig nicht tragfähig sind. Um Initiativen für Mobilität dauerhaft anzubieten ist es notwendig, die Kontinuität stabiler Finanzierungsquellen während des gesamten Lebenszyklus einer neuen Maßnahme sicherzustellen. Unter den ländlichen Akteuren mangelt es oft an Bewusstsein und Verständnis für alle potenziellen Finanzierungsquellen, die sie nutzen könnten.

Im Allgemeinen lassen sich die Finanzierungsmöglichkeiten in vier Hauptkategorien einteilen, wie in Abbildung 2 dargestellt. Drei der vier Kategorien sind verschiedene Formen der **öffentlichen Finanzierung**, die alle auf höheren Regierungsebenen als das Zielgebiet angesiedelt sind. Sie alle haben die Fähigkeit, erhebliche finanzielle Ressourcen zu mobilisieren. Die entscheidende Frage ist wie diese Ressourcen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten verteilt werden.

Die vierte Kategorie ist die **Finanzierung durch den nicht-öffentlichen Sektor**. Dazu gehören Gemeinden, Einzelpersonen, NGOs, Wohltätigkeitsorganisationen und kommerzielle Einrichtungen. Diese könnte weiter in „nicht-öffentlich/nicht-kommerziell“ und „kommerziell“ unterteilt werden. Es ist unvermeidlich, dass Mobilität im Stil des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten eine staatliche Finanzierungsquelle benötigt. Viele der anderen Arten der ländlichen Mobilität haben jedoch einen geringeren Finanzierungsbedarf, der auf unterschiedliche Weise von der Gemeinde, durch Sponsoring oder von Unternehmen gedeckt werden kann. Dies ist oft die einzige Möglichkeit für Gemeinden, selbst etwas zu initiieren, wenn die Regierung nicht für sie handelt.

Abbildung 2 Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilität

Quelle: SMARTA-NET



SMARTA-NET organisierte mehrere Diskussionen mit den ERMN-Mitgliedern sowohl in Präsenz- als auch in Online-Veranstaltungen, um die Bedürfnisse und Herausforderungen ländlicher Gemeinden beim Zugang zu Finanzmitteln zu bewerten.

Insbesondere während des 5. ERMN-Treffens in Évora (Portugal) vom 14.-16. Mai 2024 wurde das Thema der Finanzierung ländlicher Mobilitätssysteme ausführlich in einem interaktiven World-Café-Format diskutiert. Die ERMN-Mitglieder hatten die Möglichkeit, Wahrnehmungen und Erfahrungen mit Förderprogrammen für ländliche Mobilität sowie Strategien zur Sicherung zusätzlicher Ressourcen auszutauschen. Die Diskussion konzentrierte sich vor allem auf spezifische EU-Förderprogramme (hauptsächlich Strukturfonds, z. B. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds) sowie den EU-Wiederaufbau- und Resilienz Fonds.²³

SMARTA-NET erstellte außerdem eine Analyse der verfügbaren europäischen, nationalen und regionalen Finanzierungsquellen für ländliche Mobilität⁴, in der die Programme und ihre Schwerpunkte detailliert beschrieben werden. Die Ergebnisse dieser Analyse zeigen ein Ungleichgewicht zwischen den verschiedenen Finanzierungsarten, mit einer relevant höheren Anzahl von Finanzierungsmöglichkeiten auf EU-Ebene und begrenzteren Optionen für ländliche Gemeinden und andere Akteure für die Implementierung von Mobilitätsdiensten und -lösungen auf lokaler Ebene.

Selbst wenn Gemeinden relevante Finanzierungsmöglichkeiten für ländliche Mobilität sowohl auf EU- als auch auf nationaler/regionaler Ebene identifizieren können, stellt der Zugang zu diesen eine Vielzahl von Herausforderungen dar, die sich auch in den Diskussionen mit den ERMN-Mitgliedern herauskristallisierten. Die wichtigsten Ergebnisse der Interaktionen mit den ERMN-Mitgliedern heben die folgenden Punkte hervor:

Herausforderungen im Zusammenhang mit EU-Fördermitteln

- Breiter Charakter und Fragmentierung der EU-Förderaufrufe (insbesondere Horizont Europa, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE-Programme), was die Abstimmung der Bedürfnisse der Gemeinden auf die Förderkriterien erschwert;
- EU-Ausschreibungen (insbesondere Horizont Europa, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE-Programme) verfolgen oft nicht-mobilitätsbezogene Ziele – z. B. Nutzung/Entwicklung bestimmter Technologien, Umwelt und Klimawandel, Dekarbonisierung, Gleichstellung usw. Antragsteller, deren Schwerpunkt auf der Bewältigung grundlegender Mobilitätsdefizite in ihrem Gebiet liegt, befinden sich in einem gravierenden Nachteil gegenüber Antragstellern, deren Stärke in den nicht-mobilitätsbezogenen Aspekten liegt. Die mobilitätsorientierten Antragsteller versuchen letztendlich, ihre Vorschläge an eine Ausschreibungsvorlage anzupassen, die der Mobilität keine Priorität einräumt, und geraten unweigerlich in eine schwache Position.

Herausforderungen im Zusammenhang mit nationaler Finanzierung

- Obwohl die anfängliche Finanzierung von ländlichen Mobilitätsprogrammen, insbesondere deren Kapital- oder Infrastrukturkosten, häufig aus staatlichen Projekten stammt, sind die Kommunen manchmal gezwungen, die Betriebskosten zu übernehmen, wenn sich die Projekte als erfolgreich erweisen;

²https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴Die Ergebnisse sind im SMARTA-NET-Bericht „Summary Report of Funding streams and related issues across EU countries“ (2024) zusammengefasst.

⁵Fazilität „Connecting Europe“, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶<https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷Verbindung zwischen Maßnahmen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft – Links between activities for the development of rural economy; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Der nationalen Finanzierung mangelt es an Kontinuität, was nicht zu einem verlässlichen Angebot führt. Dieser Aspekt kann Projekte, die über mehrere Jahre hinweg nachhaltige Investitionen erfordern, vor Herausforderungen stellen. Langfristige Projekte benötigen eine stabile und vorhersehbare Finanzierung, um einen erfolgreichen Abschluss und die beabsichtigten Ergebnisse zu gewährleisten. Ländliche Entwicklungsprogramme finanzieren in der Regel spezifische Maßnahmen in ländlichen Gebieten, die nicht mit der Umsetzung von Mobilitätsangeboten und/oder der Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur zusammenhängen (z. B. der Strategische Plan der GAP⁸).

Herausforderungen im Zusammenhang mit regionaler Finanzierung

- Der öffentliche Verkehr ist ein stark regulierter Bereich, bei dem Angebot und Mittelzuweisung ausnahmslos von einer Behörde auf einer höheren Ebene als der ländlichen Gemeinde festgelegt werden – in der Regel von regionalen oder nationalen Behörden. Diese übergeordneten Behörden entwickeln das Angebot - die ländlichen Gemeinden selbst haben nur begrenzten Einfluss auf die Entscheidungsprozesse. Sie können zwar Anregungen geben, haben aber praktisch keinen direkten Zugang zu den Finanzen. Das führt zu einer Diskrepanz zwischen den lokalen Bedürfnissen und den verfügbaren Ressourcen;
- Viele regionale Fördermöglichkeiten sind projektbezogen. Sie sind zeitlich beschränkt, so dass die kurzfristige Umsetzung oft eine höhere Priorität als der langfristige Bestand hat. Dieser Mangel an Kontinuität untergräbt die finanzielle Tragfähigkeit von Mobilitätsangeboten, da Kommunen oft Schwierigkeiten haben, die Dienstleistungen über den Förderzeitraum neuer Projekte hinaus aufrechtzuerhalten;
- Für ländliche Gebiete, die sich über nationale oder regionale Grenzen erstrecken, wird der Zugang zu regionalen Fördermitteln noch schwieriger. Diese Gebiete müssen sich in Verwaltungsstrukturen zurechtfinden, in denen Ressourcen von verschiedenen Behörden mit unterschiedlichen Vorschriften, Prioritäten und Verfahren verwaltet werden.

Allgemeine Herausforderungen beim Zugang zu öffentlichen Fördermitteln

- Lange und komplizierte Antragsverfahren sind an der Tagesordnung. Dies kann durch die Ungewissheit der Ergebnisse, sei es in Bezug auf die Erfolgsquote oder die zugewiesenen Mittel, noch schwieriger werden;
- Viele Fördermöglichkeiten für Verkehr und Mobilität sind auf städtische Kontexte ausgerichtet, die sich zumeist nicht unmittelbar auf ländliche Gebiete übertragen lassen;
- Dies hängt auch mit den Schwierigkeiten bei der Monetarisierung des Nutzens zusammen. Die Quantifizierung des Nutzens von ländlichen Mobilitätslösungen ist eine Herausforderung. Der Rahmen unterscheidet sich erheblich von städtischen Kontexten. So ist beispielsweise der soziale Wert der Mobilität für ältere Menschen oder Jugendliche in ländlichen Gebieten schwieriger zu quantifizieren, da es um die Lebensqualität oder die Möglichkeit geht, weiterhin in der Region zu leben. Standard Metriken, die in der Kosten-Nutzen-Analyse verwendet werden, wie z. B. Reisezeit und Kosteneinsparungen, können nur begrenzt übertragen bzw. angewendet werden.

⁸Mitgliedstaaten betrachten ländliche Mobilität und/oder damit verbundene Aspekte möglicherweise nicht als nationale Prioritäten, was den Zugang lokaler Gemeinschaften oder sogar von Gemeinden und Landkreisen zu Finanzmitteln für Mobilität trotz der großen Bandbreite an verfügbaren Möglichkeiten erschwert.

Herausforderungen im Zusammenhang mit der Finanzierung durch den nicht-öffentlichen Sektor

- Über traditionelle Finanzierungsprogramme hinaus kann die Beschaffung zusätzlicher Ressourcen unter Beteiligung des Privatsektors schwierig sein. Es bieten sich an: Nutzung ehrenamtlicher Tätigkeiten, Einwerbung von Sponsorengeldern, Erhebung von Nutzungsgebühren und die Suche nach Unterstützung für Demonstrations- oder Pilotprojekte in ländlichen Gebieten. Die Nachfrage ist geringer als in städtischen Gebieten. Gewinn wird sich kaum erzielen lassen;
- Ländliche Gebiete leiden unter dem Mangel an verfügbaren Verkehrsanbietern und Dienstleistern. Tatsächlich erschweren die geringen Fahrgastzahlen die finanzielle Tragfähigkeit von Verkehrsdiensten in diesen Gebieten. In einigen Ländern, z. B. Italien, werden regulierte Verkehrsdienste aus nationalen öffentlichen Mitteln finanziert, die den Verkehrsbehörden zugewiesen werden, und die Subventionen richten sich nach den gefahrenen Kilometern.

Weitere Herausforderungen, mit denen insbesondere kleine Städte und ländliche Gemeinden konfrontiert sind, betreffen:

- Mangel an Fachwissen und fundierten Kenntnissen über das bestehende Angebot der Fördermöglichkeiten - verbunden mit begrenzten personellen Ressourcen und daraus resultierenden Zeitbeschränkungen. Dies behindert das Potenzial, die am besten geeigneten Fördermöglichkeiten zu finden, die ihren Bedürfnissen entsprechen, und erhöht die Schwierigkeiten, sich in den komplizierten und langwierigen Antragsverfahren zurechtzufinden;
- Eingeschränkte politische Unterstützung und mangelnde Koordinierung zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen. Zudem kann es zu Konkurrenz mit Großstädten kommen, die über mehr Fähigkeiten und Erfahrungen mit Förderanträgen verfügen;
- Begrenzte Möglichkeiten, interne Mittel zur Kofinanzierung des Projekts aufzubringen (auch in der Konzeptphase). Mangel an spezifischen Fähigkeiten, um eine langfristige Planungsstrategie zur Gestaltung des Finanzbedarfs zu entwerfen.

Um Finanzierungsprogramme und -pläne für ländliche Mobilitätsprojekte zu unterstützen und zu rechtfertigen, ist es unerlässlich, dass politische Entscheidungsträger einschließlich regionaler und nationaler Behörden spezifische Leistungsindikatoren (KPIs) anwenden, die auf die besonderen Herausforderungen und Bedürfnisse ländlicher Gebiete zugeschnitten sind.

KPIs bieten einen klaren Rahmen für die Bewertung von Lücken in der ländlichen Mobilität und die Ermittlung des Investitionsbedarfs. Die Lücken können in der räumlichen Abdeckung der Mobilitätsdienste, den Zeiten, zu denen sie verfügbar sind, oder in der Art und Weise, wie die Dienste miteinander verbunden sind, bestehen. Beispiele für diese maßgeschneiderten KPIs sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Tabelle 1 Beispiele für maßgeschneiderte KPIs zur Bewertung von Lücken in der ländlichen Mobilität

KPI	Beschreibung
Zugänglichkeit zu Bahnhöfen und Haltestellen	Messung der Reisezeit und der verfügbaren Optionen für Einwohner, um von zu Hause oder der Arbeit aus Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs zu erreichen
Qualität und Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs	Bewertung der Anzahl und Nähe von Stationen oder Haltestellen, der Frequenz, der täglichen Verfügbarkeit und der Pünktlichkeit
Serviceverfügbarkeit*	Sicherstellen, dass Einwohner angemessenen Zugang zu wichtigen Dienstleistungen wie Krankenhäuser, Schulen, Supermärkte, Postämter, Banken und kulturelle Einrichtungen haben
Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen	Bewertung der Erreichbarkeit von Dienstleistungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto, einschließlich Reisezeit und Umsteigebedarf
Multimodale Verkehrsoptionen	Verfügbarkeit integrierter Verkehrsmittel zur Unterstützung verschiedener Reisebedürfnisse
Verfügbarkeit von Schulbusdiensten	Angebot für Schülerverkehre

**Es ist wichtig bei der Messung zu unterscheiden zwischen der „Verfügbarkeit“ im Sinne von (a) der Existenz von Angeboten in der Umgebung und (b) der Fähigkeit der Nutzer, auf diese Angebote während der Zeiten, in denen diese verfügbar sind, zuzugreifen. Der Zielort (Sitz des Dienstleisters) sollte ohne eigenes Auto erreichbar sein und die Dauer des Aufenthalts berücksichtigen. So sind beispielsweise ambulante Gesundheitsdienste Behördengänge und Post/Bank in der Regel von kurzer Dauer und erfolgen häufig nach Terminvereinbarung zu dem vom Anbieter festgelegten Zeiten. Ein Mobilitätsangebot nur zu Pendlerzeiten nützt diesem großen Teil der Bevölkerung nichts.*

Diese KPIs helfen bei der genauen Bewertung des ländlichen Mobilitätsbedarfs und leiten so die Mittelzuweisung und die Entwicklung von Programmen, die speziell auf die Verbesserung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur und der Zugänglichkeit abzielen.

2. ERFOLGSFAKTOREN FÜR DEN ZUGANG ZU FINANZIERUNG

Der effektive Zugang zu Finanzmitteln für ländliche Mobilitätsprojekte hängt von mehreren Erfolgsfaktoren ab. Ausgehend von den Erfahrungen der ERMN-Treffen und insbesondere der Diskussion in Évora, Portugal, während des persönlichen ERMN-Treffens am 15. Mai 2024, lassen sich diese in vier Typen einteilen: **Zusammenarbeit, Planung, Engagement und Unterstützung**. Zusammen bilden diese Elemente eine Grundlage, die die Fähigkeit ländlicher Gemeinden stärkt, Finanzmittel für nachhaltige Mobilitätslösungen zu erhalten und zu sichern.

1. Zusammenarbeit

Kooperationsvereinbarungen zwischen Gemeinden, Behörden, privaten Einrichtungen und Gemeindeverbänden (einschließlich Lokaler Aktionsgruppen) sind entscheidend für den Erfolg von Finanzierungsanträgen und die Nachhaltigkeit von Projekten im Laufe der Zeit. Durch die Zusammenarbeit können die Partner Verantwortlichkeiten teilen, Ressourcen bündeln und die Stärken des jeweils anderen nutzen, um den spezifischen Mobilitätsbedürfnissen ländlicher Gebiete effektiv gerecht zu werden. Durch die Zusammenarbeit können diese Gruppen zusätzliche Ressourcen sichern und gewährleisten, dass ländliche Mobilitätslösungen über die anfängliche Finanzierung hinaus tragfähig und nachhaltig sind.

2. Planung

Erfolgreiche Finanzierungsanträge erfordern klar definierte und umsetzbare Ziele, die durch eine detaillierte Planung untermauert werden. Durch die Festlegung klarer operativer Verfahren und die Durchführung gründlicher Kostenbewertungen können die Antragsteller den Finanzbedarf des geplanten Mobilitätsangebots ermitteln. Ein umfassender Planungsansatz trägt dazu bei, Projekte an den übergeordneten strategischen Zielen sowohl auf lokaler als auch auf regionaler Ebene auszurichten. Eine ganzheitliche Perspektive ermöglicht es den Antragstellern, Projekte zu konzipieren, die miteinander verbundene Mobilitätsprobleme effektiv angehen und Lösungen präsentieren, die sowohl nachhaltig als auch im Laufe der Zeit skalierbar sind.

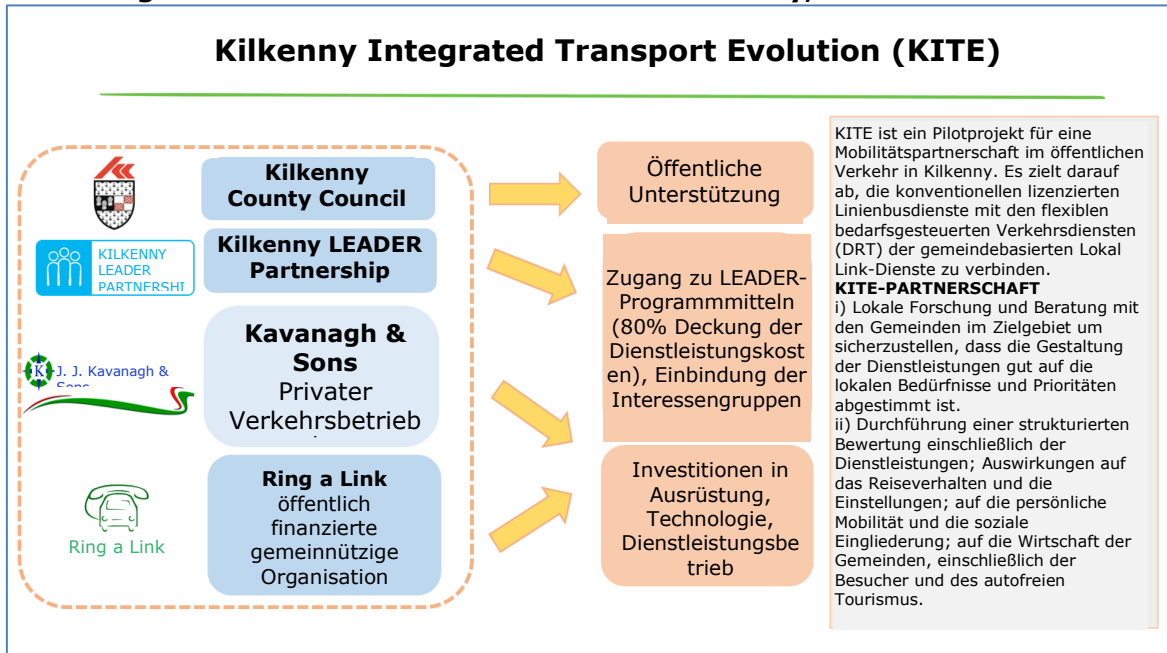
3. Engagement

Die Beteiligung der Gemeinde ist für Erfolg und Langlebigkeit ländlicher Mobilitätsinitiativen unerlässlich. Wenn lokale Gemeinden und Unternehmen aktiv eingebunden sind, können ländliche Mobilitätsprojekte ein Gefühl der Eigenverantwortung fördern. Dies stellt sicher, dass die vorgeschlagenen Lösungen den Bedürfnissen der Bewohner gerecht werden. Die Anwendung eines Multi-Stakeholder-Ansatzes fördert die Beteiligung verschiedener Gruppen und die Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten Interessengruppen.

4. Unterstützung

Die politische Unterstützung durch regionale, nationale und europäische Behörden ist für die Finanzierung der ländlichen Mobilität von hohem Wert. Die Unterstützung erfolgt häufig durch den Austausch von Wissen, Daten und bewährten Verfahren für ländliche Mobilitätslösungen.

Abbildung 3 KITE-Partnerschaftsinitiative in Kilkenny, Irland



Stärken, Ressourcen und Instrumente in ländlichen Gemeinden

Ländliche Gebiete verfügen über Stärken, die den Erfolg von Mobilitätsprojekten erheblich steigern können. Ein Verständnis der lokalen Bedürfnisse ermöglicht es ländlichen Gemeinden, zielgerichtete Lösungen zu entwickeln, die spezifische Mobilitätsherausforderungen effektiv angehen. Ländliche Gebiete zeigen auch eine bemerkenswerte Flexibilität bei Einwerbung von Finanzmitteln und finden oft kreative Wege, öffentliche und private Gelder zu kombinieren, um Initiativen zu unterstützen. Darüber hinaus verstärkt die Verbindung zwischen Mobilität und Gemeindeentwicklung die soziale Wirkung von Projekten und macht sie im lokalen Kontext relevanter und nachhaltiger. Abbildung 6 zeigt, wie verschiedene Interessengruppen in Kilkenny, Irland, zusammengearbeitet haben. Ehrenamtlicher Einsatz ist eine weitere und wichtige Stärke, da sich die Einwohner häufig für Unterstützung und Aufrechterhaltung von Mobilitätsdiensten einsetzen und so ein starkes Gefühl der Eigenverantwortung fördern, z. B. der Bürgerbus im Landkreis Kusel, Deutschland, der in Abbildung 4 dargestellt ist. Darüber hinaus bietet ein hohes Maß an sozialem Zusammenhalt, eine gemeinsame ländliche Identität und der aktive Einsatz vor Ort eine solide Grundlage für ländliche Mobilität auf Ebene der Gemeinde.

Abbildung 4 Bürgerbus bedarfsgesteuerter Verkehr im Oberen Glantal, Deutschland

Quelle: Bürgerbus Oberes Glantal



3. FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR LÄNDLICHE SHARED- MOBILITY-DIENSTE

Bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum lässt sich der Finanzierungsrahmen in der Regel in drei Hauptkategorien einteilen:

- **Kommerzielle Mobilitätsangebote** arbeiten mit einem finanziell nachhaltigen Modell, bei dem die Einnahmen aus Nutzungsgebühren, Sponsoring und anderen Einkommensquellen ausreichen, um die Kosten zu decken, was oft eine Rentabilität ermöglicht. Im ländlichen Kontext sind kommerzielle Dienste oft auf zusätzliche Einnahmequellen oder öffentlich-private Partnerschaften angewiesen, um die Finanzierungslücke zu schließen, auch wenn sie formal nicht als „subventioniert“ eingestuft werden.
- **Subventionierte Mobilitätsangebote** hingegen haben höhere Betriebskosten als durch ihre Einnahmen gedeckt werden können- Sie sind auf externe Subventionen angewiesen, um diese Lücke zu schließen und so die Mobilität im ländlichen Raum zu gewährleisten. Diese Mobilitätsangebote unterliegen den EU-Vorschriften und den nationalen Vergabevorschriften.
- **Ehrenamtliche Mobilitätsangebote** nutzen das Engagement in einer Region, um die Kosten niedrig zu halten. Ehrenamtliche übernehmen Aufgaben als Fahrer oder Verwaltungspersonal. Das ehrenamtliche Engagement reduziert die Personalkosten und bringt die Gesamtkosten näher an die erzielten Einnahmen heran oder unterschreitet diese sogar manchmal. Diese Rahmenbedingungen können ehrenamtliche Angebote für den ländlichen Raum finanziell machbarer und nachhaltiger machen.

Aufbauend auf den Unterschieden zwischen diesen drei Finanzierungsoptionen ist es wichtig zu unterscheiden, wie Kapital- und Betriebskosten innerhalb jedes Modells behandelt werden. *Kommerzielle Angebote* tragen in der Regel die volle Verantwortung sowohl für die Kapitalinvestitionen als auch für die Betriebskosten; die Verkehrsunternehmen stellen ihre eigenen Flotten zur Verfügung, um ihre Dienste zu unterstützen. *Subventionierte Angebote* funktionieren zwar ähnlich, benötigen aber öffentliche Zuschüsse, um die wichtigsten Betriebskosten wie Personal, Kraftstoff, Fahrzeugwartung usw. zu decken; und/oder um die Fahrzeugfinanzierungskosten zu decken. In einigen Fällen können die Verwaltungsbehörden die Flotte finanzieren und besitzen, so dass eine gemeinsame Nutzung über verschiedene Dienste hinweg möglich ist. In einigen Ländern werden kommerzielle Dienste bevorzugt und genießen beträchtliche Freiheit. In anderen Ländern müssen kommerzielle Dienste in den Gesamtplan passen und die subventionierten Dienste nicht „stören“. Schließlich gelingt es ehrenamtliche Angebote oft, sowohl die Kapital- als auch die Betriebskosten zu minimieren, da Ehrenamtliche häufig Fahr- und Backoffice-Funktionen übernehmen - und in einigen Fällen ihre eigenen Fahrzeuge zur Verfügung stellen (für autobasierte Dienste). Dies ermöglicht ein kostengünstiges Mitfahrmodell, das sich besonders für ländliche Gemeinden eignet.

Unabhängig davon, welcher Finanzierungsrahmen vorhanden ist oder geplant ist, geht es immer um Auftrag – Geld – Kapazität:

- **Auftrag:** Wer hat den gesetzlichen Auftrag sowie organisatorische und personelle Kapazitäten, im Bereich der ländlichen Mobilität zu handeln?
- **Geld:** Wer verfügt über die die finanziellen Mittel, die für den Betrieb eines Mobilitätsangebotes benötigt werden?
- **Kapazität:** Wer verfügt über institutionelle, operative und technische Kapazitäten, um ein ländliches Mobilitätsangebot zu betreuen?

Abbildung 5 Finanzierungsrahmen für Mobilitätslösungen

Quelle: SMARTA-NET

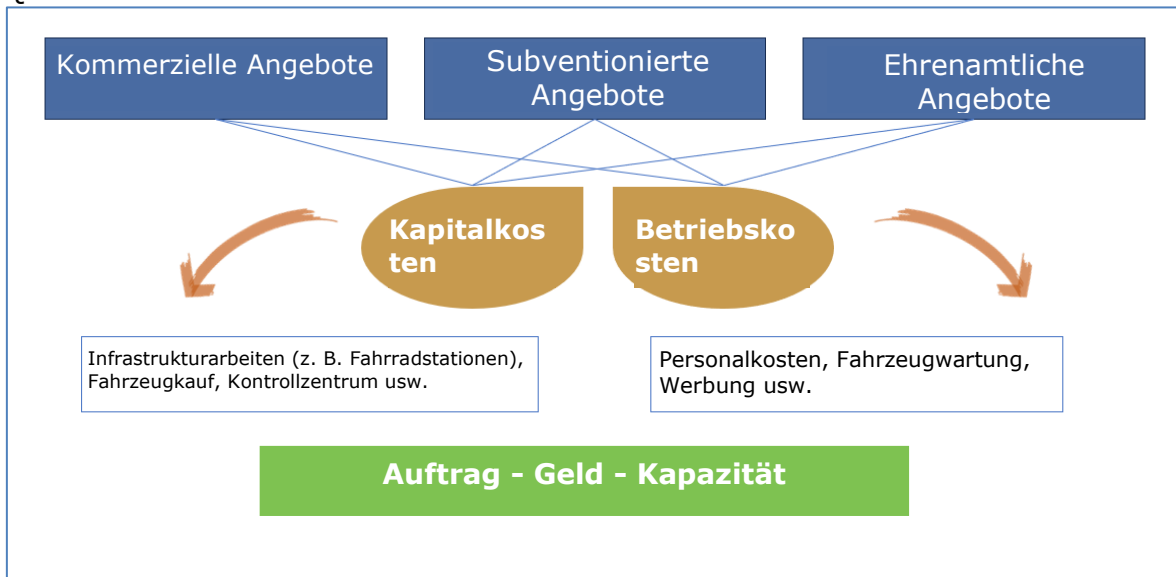


Abbildung 6 Finanzierungsrahmen für DRTs in Medio Tejo, Portugal

Lernerfahrungen aus der Praxis: Finanzielle Tragfähigkeit der DRT-Dienste in der Region Médio Tejo, Portugal

Die bedarfsgesteuerten Verkehrsdienste (Demand Responsive Transport, DRT), die in verschiedenen Gemeinden der Region Médio Tejo in Portugal implementiert wurden, haben einen öffentlichen Auftrag. Sie werden von der CIMT - *Comunidade Intermunicipal Médio Tejo* verwaltet, die sie entsprechend den von den lokalen Gemeinden geäußerten Bedürfnissen gestaltet. Die lokalen Behörden sind für die Beauftragung von Taxiunternehmen mit dem Betrieb der Bedarfsangebote zuständig.



Die finanzielle Tragfähigkeit der Dienstleistungen wird gewährleistet durch:

- Lokale Mittel der Gemeinden
- Nationale Fördermittel:
 - o Fundo Ambiental, ein nationales Programm zur Finanzierung der landesweiten Ermäßigung von Fahrkarten für öffentliche Verkehrsmittel
 - o PART, ein Programm zur Unterstützung von Fahrpreissenkungen im öffentlichen Verkehr
 - o PROTRansP, ein Programm zur Unterstützung der Verdichtung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs
- Tarifeinnahmen decken rund 16 Prozent der Betriebskosten ab
- Vereinbarung mit Taxibetreibern zur Gewährleistung hochwertiger Dienstleistungen mit reduzierten Betriebskosten

Diese gemischte Formel ermöglichte die Erweiterung des Angebotes seit der ersten Pilotumsetzung im Jahr 2012 und hat positive Trends bei den Nutzerzahlen und erfolgreiche Implementierungen in verschiedenen Regionen wie Coimbra und Médio Tejo garantiert.⁹

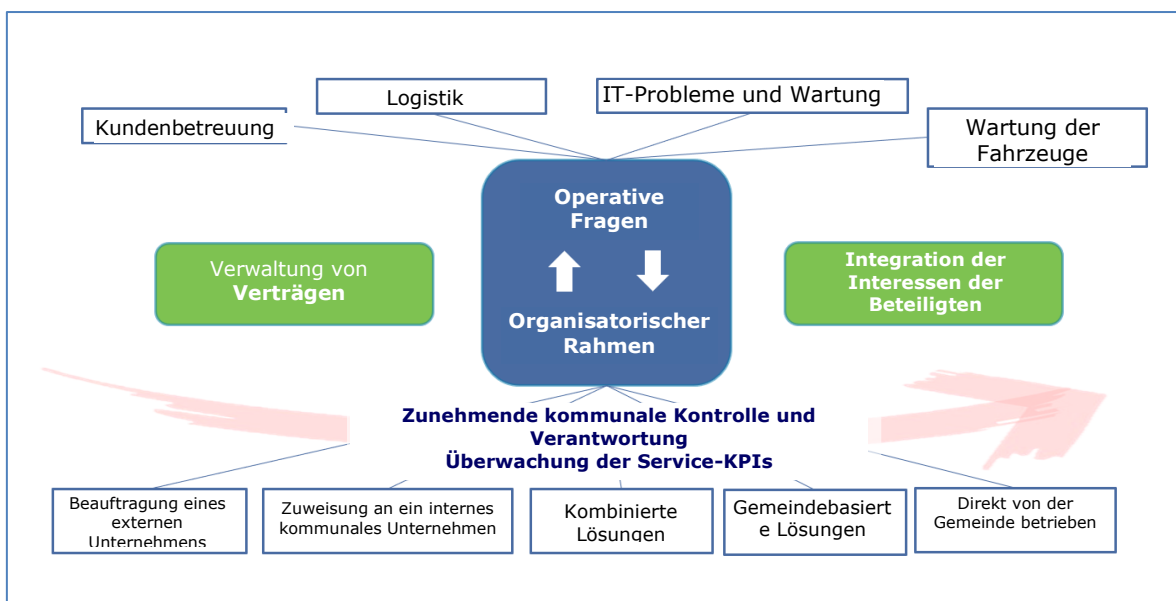
Ländliche Shared-Mobility-Lösungen können eine Vielzahl unterschiedlicher Organisationsstrukturen annehmen, um den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden. Der Betrieb eines Mobilitätsangebotes umfasst mehrere wesentliche Aufgaben, darunter Kundenbetreuung, Fahrzeuglogistik, IT-Support und die Wartung digitaler Plattformen.

Diese Aufgaben können durch verschiedene Organisationsstrukturen bewältigt werden, wie in Abbildung 7 dargestellt. Die Optionen reichen von der Auslagerung an ein externes Unternehmen über die Zuweisung von Verantwortlichkeiten an ein internes kommunales Unternehmen bis hin zur Implementierung gemeindebasierter Lösungen oder dem direkten Betrieb des Angebots durch die Gemeinde, wobei der Verantwortungsgrad der lokalen Behörde über diese Optionen hinweg zunimmt.¹⁰

Innerhalb derselben Gemeinde können verschiedene Arten von Mobilitätsangeboten auf unterschiedliche Weise vergeben und finanziert werden. Darüber hinaus sind ein effektives Vertragsmanagement und die Abstimmung der Interessen und Bedürfnisse der Beteiligten entscheidend für den Erfolg.

Abbildung 7 Management organisatorischer und operativer Fragen

Quelle: SMARTA-NET



⁹Weitere Informationen finden Sie in der Präsentation „Finanzierungsmechanismen und -möglichkeiten für ländliche Mobilitätslösungen in Portugal“ (2024), verfügbar unter https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

¹⁰ Details zu verschiedenen operativen und organisatorischen Rahmenbedingungen und finanziellen Anforderungen für ländliche Shared-Mobility-Lösungen wurden in zwei spezifischen SMARTA-NET-Berichten veröffentlicht: dem SMARTA-NET-Leitfaden für ländliche Shared-Mobility-Lösungen, 2024, und dem SMARTA-NET-Katalog ländlicher Shared-Mobility-Lösungen.

Abbildung 8 Der Sopotniki-Tür-zu-Tür-Service in Slowenien

Lernerfahrungen aus der Praxis: Der Tür-zu-Tür-Service von Sopotniki

Der Tür-zu-Tür-Transportservice Sopotniki¹¹ ist in 16 Gemeinden und darüber hinaus in Slowenien tätig und dient als gutes Beispiel für eine effiziente Organisations- und Betriebsstruktur. Sopotniki bietet kostenlose Mobilitätsdienste für ältere Menschen an, die auf einem Solidaritätsmodell basieren, das Ehrenamtliche (meist Rentner) als Fahrer einsetzt. Der Service ist seit seiner Einführung im Jahr 2017 sehr erfolgreich und die Zahl der Nutzer ist von anfänglich 312 auf über 5.300 im Jahr 2022 gestiegen. Dieser Erfolg ist hauptsächlich auf die etablierten öffentlich-privaten und privat-privaten Partnerschaften zurückzuführen, die das Geschäftsmodell des Dienstes tragen, sowie auf die enge Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden. Tatsächlich wird der Dienst vom Sopotniki NGO-Institut betrieben und erhält Unterstützung von Gemeinden und anderen privaten und öffentlichen Sponsoren. Es verfügt über ein engagiertes Team mit 19 Vollzeitmitarbeitern für die Koordination der lokalen Gruppen und die Gesamtkoordination (4 vom Sopotniki-Institut angestellt, 13 von Projektpartnern – Gemeinden, Rotes Kreuz, Sozialzentren usw.) und ein umfangreiches Netzwerk von 263 freiwilligen Fahrern.

Die wichtigsten Finanzierungsquellen sind:

- Spenden von Nutzern, privaten Unternehmen und Sponsoren, die rund 5 Prozent der Finanzierungsquellen ausmachen;
- öffentliche Mittel (Zuschüsse von Gemeinden), die rund 75 Prozent der Finanzierungsquellen ausmachen;
- Einnahmen, die rund 20 Prozent der Finanzierungsquellen ausmachen und innerhalb der Organisation reinvestiert werden, um die Dienstleistungen weiter zu unterstützen und auszubauen



¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

4. PHASENWEISE FINANZIERUNG UND FINANZSTRATEGIEN

Begrenzt sektorales Know-how und Erfahrung bei der Sicherung von Finanzmitteln für ländliche Mobilitätsangebote können erhebliche Hindernisse für ländliche Gemeinden darstellen. Sie verfügen möglicherweise über Vorerfahrungen bei der Einwerbung von Fördermitteln für Projekte in anderen Sektoren, aber der Mobilitätsbereich ist für sie möglicherweise neu. Um die Navigation im Bereich der ländlichen Mobilität zu erleichtern, wurde vom SMARTA-NET-Projekt ein schrittweiser Ansatz entwickelt. Die 10 Schritte sollen ländliche Gemeinden und Fachleute dabei unterstützen, Finanzierungsvorschläge, einschließlich Finanzstrategie, für Mobilitätsprojekte zu verstehen, vorzubereiten, einzureichen und die angestrebten Dienstleistungen für den zugesagten Zeitraum aufrechtzuerhalten. Dies ist in Abbildung 9 dargestellt.

Abbildung 9 Schrittweiser Ansatz für Finanzierungs- und Finanzierungsstrategien für ländliche Mobilität

Quelle: SMARTA-NET



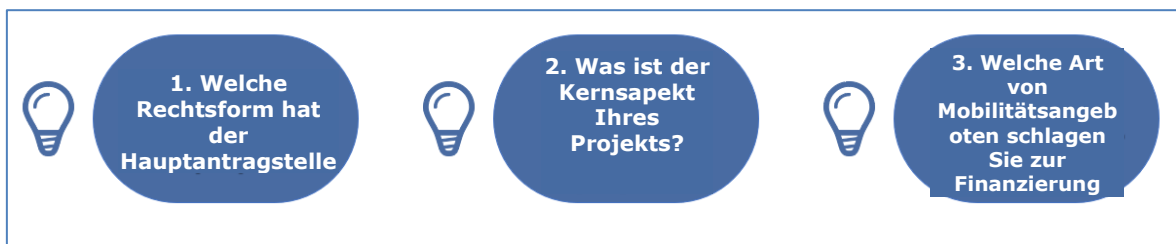
Jedes Kapitel baut auf Schlüsselementen auf, die für die Erstellung eines überzeugenden Projektplans nötig sind – von der Identifizierung von Herausforderungen und Ressourcen innerhalb ländlicher Gemeinden über die Bewertung praktischer Finanzrahmen bis hin zur Definition wesentlicher Projektkomponenten. Dieser strukturierte Ansatz unterstützt die lokalen Behörden dabei, sich in komplexen Förderlandschaften zurechtzufinden, den Finanzbedarf klar zu bewerten und überzeugende Vorschläge zu entwickeln, die es für ländliche Mobilität in spezifischen regulatorischen und marktbezogenen Aspekten zu berücksichtigen gilt.

5. DEFINITION DER WICHTIGSTEN PROJEKTELEMENTE

Die Grundlage eines erfolgreichen Förderantrags beginnt mit einer klaren und detaillierten Definition der Kernaspekte des Projekts. Es ist wichtig, den Hauptantragsteller zu identifizieren, Glaubwürdigkeit zu schaffen und die Förderkriterien für Finanzierungsmöglichkeiten festzulegen. Ebenso wichtig ist es, die Hauptart des Projekts, den geografischen Rahmen und die Ausgangslage zu formulieren, um die Übereinstimmung mit den Finanzierungsprioritäten und den programmatischen Zielen sicherzustellen. Schließlich ermöglicht die Definition der spezifischen Art der Mobilitätsangebote, die für die Finanzierung vorgesehen sind, eine präzise Ausrichtung auf die lokalen Bedürfnisse und gleichzeitig die Erfüllung der Kriterien potenzieller Geldgeber.

Abbildung 10 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 1-3

Quelle: SMARTA-NET



Schritt 1: Welche Rechtsform hat der Hauptantragsteller?

Die Rechtsform des Hauptantragstellers kann Aspekte wie Handlungsbefugnis, Glaubwürdigkeit, Förderfähigkeit für bestimmte Förderprogramme/-quellen und die Fähigkeit zur Einholung von Genehmigungen sowie die finanzielle Erfolgsbilanz beeinflussen. Sie kann aber auch einige Einschränkungen mit sich bringen. Dazu gehört das Tempo, mit dem die Dinge vorankommen können, einschließlich interner Genehmigungen, Beschaffung und anderer zu befolgender Verfahren, der Grad der Flexibilität und die *Ad-hoc*-Anpassung. Hinzu kommt die Fähigkeit eines Antragstellers, einen guten Antrag zu entwickeln und die Fähigkeit, diesen erfolgreich umzusetzen, soweit die Finanzierung gesichert ist.

Hier kommen Partnerschaft und Zusammenarbeit ins Spiel, um die Kapazitäten über das hinaus zu erweitern, was der Hauptantragsteller hätte, wenn er allein handeln würde. Tatsächlich können Projekte und Initiativen zur ländlichen Mobilität von verschiedenen Trägern vorgeschlagen werden, die jeweils ihre eigenen Bedürfnisse und Ziele haben. Eigenständige ländliche Mobilitätsprojekte können begrenzte Auswirkungen haben, während sie, wenn sie in Partnerschaft entwickelt werden, zu substanzielleren Ergebnissen führen können.

Tabelle 2 fasst das Handlungspotenzial jeder Art von Hauptantragsteller zusammen und hebt spezifische Bedürfnisse, Chancen und Ziele hervor. Die Tabelle zeigt die „potenziellen Einschränkungen“ für jede Art von Hauptantragsteller, insbesondere wenn er allein handelt. Die „Einschränkungen“ helfen zu erkennen, warum der Hauptantragsteller von einer Partnerschaft profitieren kann.

Tabelle 2 Potenzial, Ziele, Einschränkungen und Partnerschaft für die wichtigsten Antragsteller

Quelle: SMARTA-NET

	Handlungspotenzial	Zielvorgaben	Potenzielle Einschränkungen	Partnerschaftsmöglichkeiten
Ländliche Gemeinden	Organisieren, kofinanzieren und implementieren von lokalen Transportlösungen. Sie können Infrastrukturverbesserungen effektiv verwalten und mit anderen Einrichtungen zusammenarbeiten, um die Bereitstellung von Dienstleistungen sicherzustellen.	Verbesserung der lokalen Mobilitätsangebote, Modernisierung der Infrastruktur (z. B. öffentliche Räume, Verkehrsknotenpunkte) und Zusammenarbeit mit externen Einrichtungen, um den Bedürfnissen der Einwohner gerecht zu werden.	Mandat beschränkt auf ihr spezifisches Gebiet Wenige/keine Mitarbeiter zur Entwicklung von Projekten oder zur Umsetzung vor Ort Begrenzttes Budget für neue/erweiterte Vorhaben Keine direkte Möglichkeit zur Umsetzung einiger Mobilitätsangebote	Arbeiten Sie mit NGOs, Verkehrsbetreibern, regionalen Behörden und ggf. kommerziellen Einrichtungen zusammen, um Ressourcen zu bündeln, gemeinsam Lösungen zu entwickeln und Bewertungen des ländlichen Mobilitätsbedarfs vorzunehmen.
Verkehrsbetreiber/-behörden	Engagieren Sie sich proaktiv im Betrieb und Ausbau von Verkehrsnetzen und stellen Sie die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote im ländlichen Raum sicher.	Erweitern Sie die territoriale Verkehrsabdeckung, schließen Sie bestehende Lücken und stellen Sie gleichzeitig die Nachhaltigkeit und Skalierbarkeit der Angebote sicher.	Eingeschränkte Flexibilität für neue Mobilitätsinitiativen. Starre Rahmenbedingungen behindern Innovation Begrenzte Investitionsmittel Schwierigkeiten bei Koordinierung mit anderen Sektoren oder Interessengruppen	Arbeiten Sie zusammen mit Gemeinden, regionalen Behörden und anderen Betreibern an der Erweiterung des Serviceangebots, der Integration von Technologien und der Sicherung von regulatorischer und finanzieller Unterstützung.
NGOs / Gemeinschaftsgruppen	Setzen Sie sich für inklusive und attraktive Transportlösungen in ländlichen Gebieten ein. Sie können die Mobilitätsbedürfnisse unterversorgter Bevölkerungsgruppen vertreten und Lücken in der öffentlichen Dienstleistungser	Stellen Sie sicher, dass ländliche Verkehrslösungen den Bedürfnissen der Gemeinde entsprechen, attraktiv sind und allen Bewohnern einen angemessenen Zugang zu	Unzureichende Mittel für große oder langfristige Projekte. Begrenzte Expertise in der Entwicklung und im Betrieb von Mobilitätsdiensten. Abhängigkeit von Ehrenamtlichen, die Kontinuität und	Arbeiten Sie mit lokalen Behörden, Verkehrsbehörden oder kommerziellen Einrichtungen zusammen, um gemeinsam Transportlösungen wie ehrenamtlich betriebene Dienste oder Shared-Mobility-

	<p>bringung schließen.</p>	<p>Dienstleistungen bieten. Setzen Sie sich für politische Veränderungen ein und beteiligen Sie sich aktiv an der gemeinsamen Gestaltung von Mobilitätsangeboten.</p>	<p>Zuverlässigkeit beeinträchtigen können Mangelnde formale Befugnis zur Leitung von Mobilitätsprojekten</p>	<p>Konzepte zu entwickeln. Helfen Sie bei der Mobilisierung von Finanzmitteln.</p>
<p>Tourismusorganisationen</p>	<p>Tourismusorganisationen können daran arbeiten, nachhaltige Mobilitätsoptionen für Besucher ländlicher Gebiete zu fördern, um die Umweltbelastung zu reduzieren und gleichzeitig das Besuchererlebnis zu verbessern.</p>	<p>Stellen Sie sicher, dass der ländliche Tourismus die ökologische Nachhaltigkeit unterstützt, indem Besuchern Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie E-Shuttles, Leihfahrrädern oder Elektrofahrzeugen geboten wird.</p>	<p>Saisonaler Fokus kann zu uneinheitlicher Nachfrage führen Mangel an Fachwissen in der Verkehrsplanung Begrenzter Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten für den Verkehr. Eingeschränkte Möglichkeiten zur Koordinierung mit den Bedürfnissen der breiteren Gemeinschaft</p>	<p>Arbeiten Sie mit Verkehrsbetrieben, lokalen Behörden und anderen Einrichtungen (z. B. Unterkünften) zusammen, um integrierte Verkehrsdienste anzubieten, die Nachhaltigkeit zu verbessern und den CO₂-Fußabdruck von Reisen zu reduzieren.</p>
<p>Gewerbliche Einrichtungen</p>	<p>Fördern Sie die ländliche Mobilität durch Kofinanzierung und Lösungen, die den Zugang zu ländlichen Gebieten verbessern. Grüne Energie- und Mobilitätstechnologien lässt sich integrieren, um Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.</p>	<p>Verbessern Sie den Zugang zu ländlichen Gebieten für Mitarbeiter, Kunden und Zielgruppen. Fördern Sie Mobilitätslösungen, die mit Ihren Nachhaltigkeitszielen übereinstimmen und die betriebliche Effizienz verbessern.</p>	<p>Mobilitätsdienste sind nicht das Kerngeschäft Finanzielle Risiken bei Investitionen in nicht zum Kerngeschäft gehörende Aktivitäten Mangelnder direkter Einfluss auf Verkehrsregelungen oder die Politikgestaltung. Oft auf bestimmte Kundensegmente ausgerichtet</p>	<p>Partnerschaften mit Kommunen und Verkehrsbetrieben zur Umsetzung der notwendigen Infrastruktur (z. B. Ladestationen für E-Fahrzeuge) und zur Sicherstellung der Entwicklung kofinanzierter Verkehrslösungen für den ländlichen Raum.</p>

Abbildung 11 Gemeindebasiertes Carsharing in der ländlichen Gemeinde Villerouge-Termenès

Lernerfahrungen aus der Praxis: Gemeindebasiertes Carsharing in einer ländlichen Gemeinde

Das Carsharing-Projekt mit Elektroautos in Villerouge-Termenès ist ein hervorragendes Beispiel für eine gemeinschaftsgetragene Initiative, die sich den Herausforderungen der ländlichen Mobilität stellt. Angesichts der großen Entfernungen zu wichtigen Dienstleistungen und des begrenzten öffentlichen Verkehrs verbessert das Projekt den Zugang für die Einwohner, indem es ein Elektrofahrzeug für kurze Fahrten im Umkreis von 40 bis 80 km anbietet und so Besuche von Lebensmittelgeschäften,



Gesundheitseinrichtungen und weiteren Angeboten ermöglicht. Darüber hinaus steht das Fahrzeug Touristen zur Verfügung und fördert so die Erkundung

Quelle: Gemeindeverwaltung von Villerouge-Termenès

nahegelegener Sehenswürdigkeiten im Katharerland. Der Service verzeichnet eine beachtliche Beteiligung: Fast ein Drittel der 150 Einwohner des Dorfes ist involviert, was die Interaktion in der Gemeinde durch organisierte Diskussionen fördert. Indem die Initiative die Teams des Rathauses bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität unterstützt, erfüllt sie den Transportbedarf zu einem erschwinglichen Preis von 6 Euro pro halben Tag und fördert gleichzeitig die Nutzung von Elektrofahrzeugen. Das Projekt verbessert die Anbindung an benachbarte Gebiete, unterstützt den lokalen Tourismus und schafft soziale Interaktionen durch Fahrgemeinschaften. Die Gesamtinvestition für dieses Projekt belief sich auf 177.656 Euro. Die Finanzierung wurde aus verschiedenen Quellen sichergestellt.

Anschaffung und Installation von Photovoltaik-Carport und Ladestation		Anschaffung und Verwaltung von Elektroautos (einschließlich Online-Antrag und Website für 3 Jahre)	
Bundesregierung	61.000 Euro	ELER	29.667 Euro
Département Aude	26.600 Euro	Département Aude	2.524 Euro
SYADEN Energieversorger	10.500 Euro	Region	4.040 Euro
Gemeinde	32.200 Euro	Gemeinde	10.123 Euro
Die Kosten für das Dorf belaufen sich auf 1.000 Euro pro Jahr, um das Funktionieren dieses Angebots zu gewährleisten (Zahlung der Online-Plattform, Reinigung, Benutzerhilfe...)			

Schritt 2: Was ist der Kernaspekt Ihres Projekts?

Bei Planung und Umsetzung eines neuen Verkehrsangebotes ist es wichtig, den Schwerpunkt klar zu definieren. Dies gibt frühzeitig Aufschluss über Umfang, Mischung und Dauer des Finanzierungsbedarfs, über die wahrscheinlichen Zielnutzer und potenziellen Begünstigten sowie über die Ressourcen/Einrichtungen und potenziellen Partnerschaften, die für das Projekt am besten geeignet wären.

Ein klar definierter Schwerpunkt hilft, klare Ziele zu setzen, Ressourcen zuzuweisen und die relevanten Interessengruppen einzubeziehen. Dies wiederum hilft potenziellen Geldgebern, das Wesentliche des Vorschlags zu erfassen, frühzeitig anzugeben, welche Aspekte sie finanzieren möchten oder nicht, und möglicherweise zu beraten, wie der

Vorschlag angepasst werden könnte, um ihn besser an ihren Finanzierungskriterien auszurichten.

Im Folgenden finden Sie vier Haupttypen (nicht erschöpfende Liste) von Mobilitätsprojekten und Überlegungen. Diese Beispiele können helfen zu verdeutlichen, wie Sie Ihre Projektidee optimieren können.

Tabelle 3 Wichtige Arten von Mobilitätsprojekten in ländlichen Gebieten

Quelle: SMARTA-NET

Typ A: Allgemeiner Mobilitätsservice für ein Gebiet	
Ziel	Verbesserung des Verkehrszugangs zu einem bestimmten geografischen Gebiet.
Geltungsbereich	Ein allgemeines Mobilitätsprojekt könnte sich auf verschiedene Aspekte konzentrieren, wie z. B. die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, die Einführung von bedarfsgesteuerten Angeboten, die Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur und die Verringerung der Autoabhängigkeit, um die Erreichbarkeit für Einwohner, Pendler und Touristen zu erhöhen.
Projektstruktur	Ein flächendeckendes allgemeines Mobilitätsprojekt wird naturgemäß einen breiten geografischen Umfang haben, aus mehreren Diensten bestehen und mehrere Verkehrsmittel umfassen können. Dies birgt die Gefahr eines Fokusverlusts und Herausforderungen bei der Abwägung der Anforderungen der verschiedenen Elemente. Ein solches Projekt umfasst wahrscheinlich mehrere Interessengruppen, mehrere parallele Implementierungen und möglicherweise unterschiedliche Finanzierungsquellen/-mischungen für jeden der Dienstleistungstypen. Es erfordert daher eine starke Führung und eine effektive Koordination.
Hauptempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> • Projektgrundlage: Richten Sie das Projekt an lokalen Mobilitätsplänen und -richtlinien aus, um die Glaubwürdigkeit zu erhöhen und Unterstützung zu gewinnen. • Zielgruppe: Identifizieren Sie die wichtigsten Mobilitätsbedürfnisse klar und ordnen Sie sie bestimmten Servicetypen zu, um die Entwicklung von Geschäftsmodellen zu unterstützen. • Integration: Stellen Sie eine reibungslose institutionelle, organisatorische und finanzielle Integration in bestehende öffentliche Verkehrsnetze sicher. • Nachhaltigkeit: Integrieren Sie nachhaltige Verkehrsmittel wie emissionsarme Fahrzeuge, E-Busse oder E-Bike-Systeme, insbesondere in sensiblen Gebieten. • Langfristige Planung: Konzentration auf zukünftiges Wachstum und Entwicklung, Antizipation von Veränderungen der Nachfrage nach Dienstleistungen und des Mobilitätsbedarfs.
Typ B: Mobilitätsdienst für ein bestimmtes Ziel	
Ziel	Stellen Sie zuverlässige und bequeme Transportmöglichkeiten zu und von einem bestimmten ländlichen Zielort bereit, z. B. einem Dorf, einer Touristenattraktion oder einem Zentrum für Dienstleistungen.
Geltungsbereich	Verbessern Sie die Erreichbarkeit für Einwohner und Besucher, indem Sie das ländliche Zielgebiet mit wichtigen Verkehrsverbindungen und Knotenpunkten wie nahegelegenen

	Städten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder Bahnhöfen verbinden.
Projektstruktur	Die Struktur ist typischerweise lokaler im Vergleich zu flächendeckenden Initiativen und umfasst oft weniger, aber dafür fokussiertere Dienstleistungen. Das Projekt kann sich auf gezielte Transportlösungen wie Shuttlebusse oder flexible On-Demand-Dienste stützen, die eng mit den regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln koordiniert sind und die Nutzer mit wichtigen Verkehrsknotenpunkten verbinden. Dieser Ansatz reduziert die Komplexität, kann aber dennoch mehrere Partner einbeziehen, darunter lokale Behörden, Verkehrsdienstleister und lokale Unternehmen. Die Finanzierung könnte aus einer Mischung aus öffentlichen und privaten Quellen stammen, insbesondere wenn der Service lokale Unternehmen unterstützt oder den Tourismus fördert, und erfordert eine effiziente Koordinierung, um die Anpassungsfähigkeit des Services an saisonale Schwankungen zu gewährleisten.
Hauptempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerschaften: Arbeiten Sie mit lokalen Unternehmen zusammen, um die Kosten durch Kofinanzierung und gemeinsames Marketing zu senken. • Geringe Bevölkerungsdichte und territoriale Herausforderungen: Gestaltung flexibler, kostengünstiger Dienstleistungen (z. B. On-Demand- oder Sammelfahrten); Planung für längere Strecken und schwieriges Gelände. • Lokales Engagement: Die Dienstleistungen an die Bedürfnisse und Zeitpläne der Gemeinde anpassen. • Nachhaltigkeit: Verwenden Sie möglichst umweltfreundliche Optionen wie Elektrofahrzeuge.
Typ C: Entwicklungs-/Aktivitätsprojekt, das eine Mobilitätskomponente benötigt	
Ziel	Integrieren Sie Verkehrslösungen in die Entwicklung neuer ländlicher Infrastruktur oder Aktivitäten, wie z. B. ein Wohnprojekt, ein landwirtschaftliches Zentrum oder ein Gemeindezentrum.
Geltungsbereich	In ländlichen Gebieten müssen Mobilitätsbedürfnisse als Teil umfassenderer Entwicklungspläne betrachtet werden. Dies beinhaltet die Sicherstellung, dass jedes neue Projekt – sei es eine Wohnsiedlung, ein Gewerbegebiet oder eine Freizeiteinrichtung – ein gut durchdachtes Verkehrsangebot erhält. Ziel ist es, zugängliche, effiziente Verbindungen zur weiteren Region zu schaffen, die dazu beitragen, ländliche Isolation zu verringern und die Entwicklung des Projekts zu fördern, indem sichergestellt wird, dass Menschen den Standort einfach erreichen und verlassen können, ohne gezwungen zu sein, ihr Auto zu benutzen.
Projektstruktur	Mobilitätskomponenten in Entwicklungsprojekten sind typischerweise in den breiteren Projektrahmen integriert, was eine Abstimmung mit den Gesamtzielen und Zeitplänen der primären Initiative erfordert. Das Transportelement sollte so konzipiert sein, dass es die Erreichbarkeit der Entwicklung ergänzt und verbessert und die Anbindung an nahegelegene Siedlungen und Verkehrsnetze sicherstellt. Dies kann neue Infrastrukturen wie Shuttle-Services, Radwege oder fußgängerfreundliche Designs sowie Partnerschaften mit öffentlichen Verkehrsbetrieben umfassen. Ein starker Fokus auf die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern ist unerlässlich, da

	<p>das Projekt oft Entwickler, lokale Behörden und Endnutzer einbezieht. Die Finanzierung kann aus verschiedenen Quellen stammen, darunter öffentliche Zuschüsse, private Investitionen oder Beiträge aus dem Entwicklungsprojekt selbst.</p>
Hauptempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzte vorhandene Infrastruktur: Ländliche Gebiete verfügen oft über kein öffentliches Verkehrsangebot. Daher müssen Transportlösungen diese Lücke schließen. Optionen könnten die Einrichtung einer neuen Buslinie, On-Demand-Verkehr oder gemeinsam genutzte Fahrzeuge sein. • Integration mit dem umliegenden Gebiet: Stellen Sie sicher, dass die Entwicklung an wichtige Dienstleistungen wie Gesundheitsversorgung, Bildung und Beschäftigungszentren in nahegelegenen Städten oder Gemeinden angebunden ist. • Einbindung der Interessengruppen: Arbeiten Sie eng mit Anwohnern, Gemeinderäten und Unternehmen zusammen, um die Mobilitätslösung an den Bedürfnissen der Gemeinde und den lokalen Gegebenheiten auszurichten.
Typ D: Nischen-gewerbliche Mobilität (z. B. Carsharing)	
Ziel	<p>Bieten Sie spezialisierte Transportdienste an, die auf die spezifischen kommerziellen oder gemeinschaftlichen Bedürfnisse in ländlichen Gebieten zugeschnitten sind.</p>
Geltungsbereich	<p>Im ländlichen Raum konzentrieren sich Nischenmobilitätsangebote oft darauf, Lücken im Verkehr für bestimmte Benutzergruppen oder Aktivitäten zu schließen. Dazu könnten Carsharing für Gemeinden mit eingeschränktem Fahrzeugzugang oder landwirtschaftliche Transportdienste gehören, die lokalen Landwirten helfen, ihre Produkte zu den Märkten zu transportieren. Angesichts der geringen Bevölkerungsdichte und der großen Entfernungen in ländlichen Gebieten müssen diese Dienste kosteneffektiv und auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnitten sein, um sicherzustellen, dass sie sowohl praktisch als auch finanziell tragfähig sind.</p>
Projektstruktur	<p>Nischenmobilitätsprojekte sind auf zielgerichtete, klein angelegte Dienstleistungen ausgerichtet, die auf spezifische Benutzerbedürfnisse oder -aktivitäten zugeschnitten sind. Diese Projekte beinhalten oft weniger Interessengruppen, wobei ein einzelner Betreiber oder ein Verein die Dienstleistung verwaltet. Je nach Kontext können sie sich auf gemeinschaftsgetragene Modelle, Partnerschaften mit lokalen Unternehmen oder öffentlich-private Kooperationen stützen. Aufgrund ihres spezialisierten Charakters erfordern diese Projekte eine klare Identifizierung der Benutzergruppen und der Nachfrage sowie flexible Servicemodelle, die sich an Veränderungen anpassen können. Die Finanzierung erfolgt in der Regel aus einer Mischung aus Gemeindebeiträgen, lokalen Subventionen und privaten Investitionen. Um rentabel zu bleiben, sollte die Projektstruktur einen robusten Geschäftsplan umfassen, der auf Kosteneffizienz, Skalierbarkeit und Serviceanpassungsfähigkeit ausgerichtet ist.</p>
Hauptempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> • Lückenschluss im ländlichen Raum: Identifizieren Sie spezifische Mobilitätsprobleme in ländlichen Gebieten, wie z. B. den öffentlichen Nahverkehr mit geringer Frequenz oder den Mangel an privaten Fahrzeugen, und entwickeln

Sie Lösungen, die auf den lokalen Kontext zugeschnitten sind.

- **Gemeinschaftsbasierte Lösungen:** Binden Sie lokale Unternehmen, Unterkünfte, Einrichtungen und Gemeindegruppen in die Erstellung und Verwaltung des Services ein. Beispielsweise können gemeinschaftliche Carsharing- oder Fahrgemeinschaftsangebote von lokalen Akteuren entwickelt und betrieben werden.
- **Technologie und Barrierefreiheit:** Nutzen Sie Technologien wie mobile Apps, um Fahrgemeinschaften zu koordinieren, berücksichtigen Sie aber auch die Grenzen der digitalen Breitbandversorgung. Stellen Sie sicher, dass die Dienste für ältere Menschen oder Personen ohne digitalen Zugang zugänglich sind.
- **Skalierbarkeit:** Beginnen Sie klein und skalieren Sie mit wachsendem Bedarf, wobei die Betriebskosten durch flexible Modelle mit gemeinsamer Nutzung niedrig gehalten werden.

Abbildung 12 VysoMarch-Projekt an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei

Lernerfahrungen aus der Praxis: Das VysoMarch-Projekt an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei

Das Hauptziel des VysoMarch-Projekts ist die Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität und die Stärkung der grenzüberschreitenden Vernetzung zwischen Österreich und der Slowakei. Die neue Fußgänger- und Radbrücke über die March soll eine attraktive, sichere Verbindung für den alltäglichen Radverkehr schaffen und gleichzeitig die ökologische Nachhaltigkeit gewährleisten.

Der Projektumfang umfasst: i) Bau der Hängebrücke (273 Meter lang, 4 Meter breit) zur Verbindung der Rad- und Fußwege zwischen der slowakischen Gemeinde Hochstetten und der österreichischen Gemeinde Marchegg; ii) Begleitmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, wie z. B. einen separaten Radweg für mehr Sicherheit, eine schnelle Verbindung zum Bahnhof Marchegg, abschließbare Fahrradboxen, Fahrradzahlstellen und ein grenzüberschreitendes Beschilderungssystem; iii) Naturschutz- und Vogelschutzmaßnahmen: Schutzmaßnahmen während der Bauzeit und ökologische Rekultivierung nach Abschluss der Bauarbeiten, einschließlich Vogelwarnkugeln und -fahnen zur Vermeidung von Kollisionen.



Quelle: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

Die Projektpartner sind der Selbstverwaltungskreis Bratislava und die niederösterreichische Landesregierung. Die Projektkosten beliefen sich auf insgesamt 5,9 Millionen Euro, davon 5 Millionen Euro aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Das Projekt wurde mit Unterstützung der Europäischen Union, des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des grenzüberschreitenden Kooperationsprogramms Interreg V-A Slowakei-Österreich 2014-2020 durchgeführt.

Schritt 3: Welche Art von Mobilitätsdiensten schlagen Sie zur Finanzierung vor?

In verschiedenen ländlichen EU-Kontexten gibt es bereits eine breite Palette von ländlichen Mobilitätslösungen, die in drei Haupttypen zusammengefasst werden können:

- **Flexible Verkehrsangebote**, einschließlich On-Demand-Verkehre;
- **Mitfahrangebote**, wie Fahrgemeinschaften und Sammeltaxis;

- **Mobilitätsangebote zur gemeinsamen Nutzung**, einschließlich Carsharing und Bikesharing.

Diese werden effektiver, wenn sie mit den Linienbus- und Bahnverbindungen koordiniert oder integriert werden.

Darüber hinaus ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die baulichen Infrastrukturen, die **aktive Mobilität** ermöglichen, wie Rad- und Wanderwege sowie Mobilitätsknotenpunkte und Umsteigepunkte;
- Der **Informations- und Kommunikationsebene**, einschließlich IT-Systeme für Buchung, Ticketing, Benutzerinformationen usw.

Der Finanzierungs- und Förderbedarf variiert je nach Dienstleistungstyp. Eine Gemeinde könnte erwägen mit Schritt 3 zu beginnen, wenn sie beispielsweise bereits weiß (oder zu wissen glaubt), welches Mobilitätsangebot zur Förderung vorgeschlagen werden soll. Wir würden dennoch empfehlen, die Schritte 1 und 2 durchzugehen, da sie dazu beitragen könnten, die optimale Zusammensetzung der Teilnehmer zu überdenken und auch Zielvorgaben zu entwickeln. Dies wird später hilfreich sein, wenn der Antragsteller die Finanzierungsquellen überzeugen möchte.

Die wichtigsten Finanzierungs- und Finanzanforderungen pro Dienstleistungstyp sind im Folgenden zusammengefasst.

Abbildung 13 Finanzierungsbedarf für ländliche Shared-Mobility-Lösungen.

Quelle: MemEx

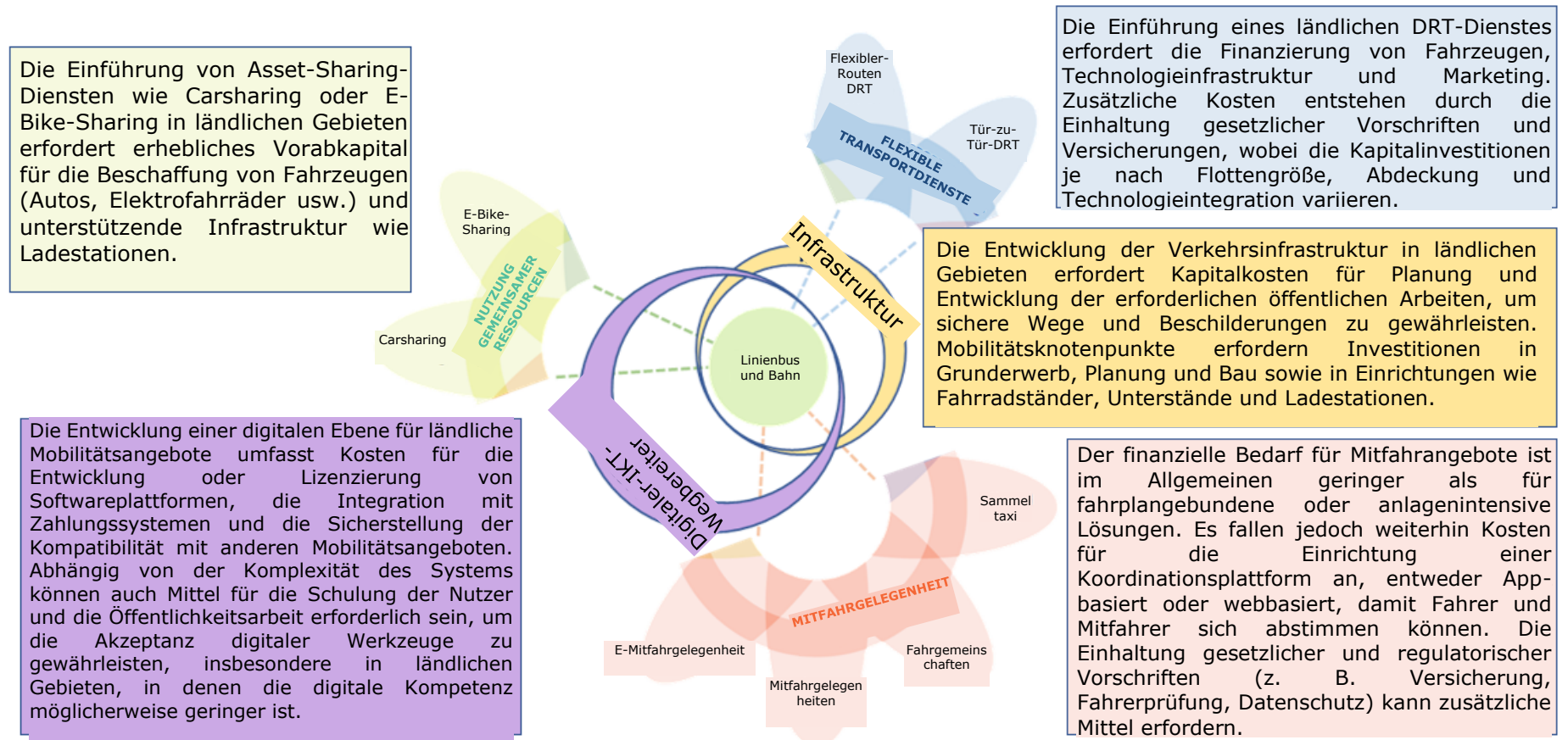


Abbildung 14 Finanzielle Fragen für ländliche Shared-Mobility-Lösungen.

Quelle: MemEx

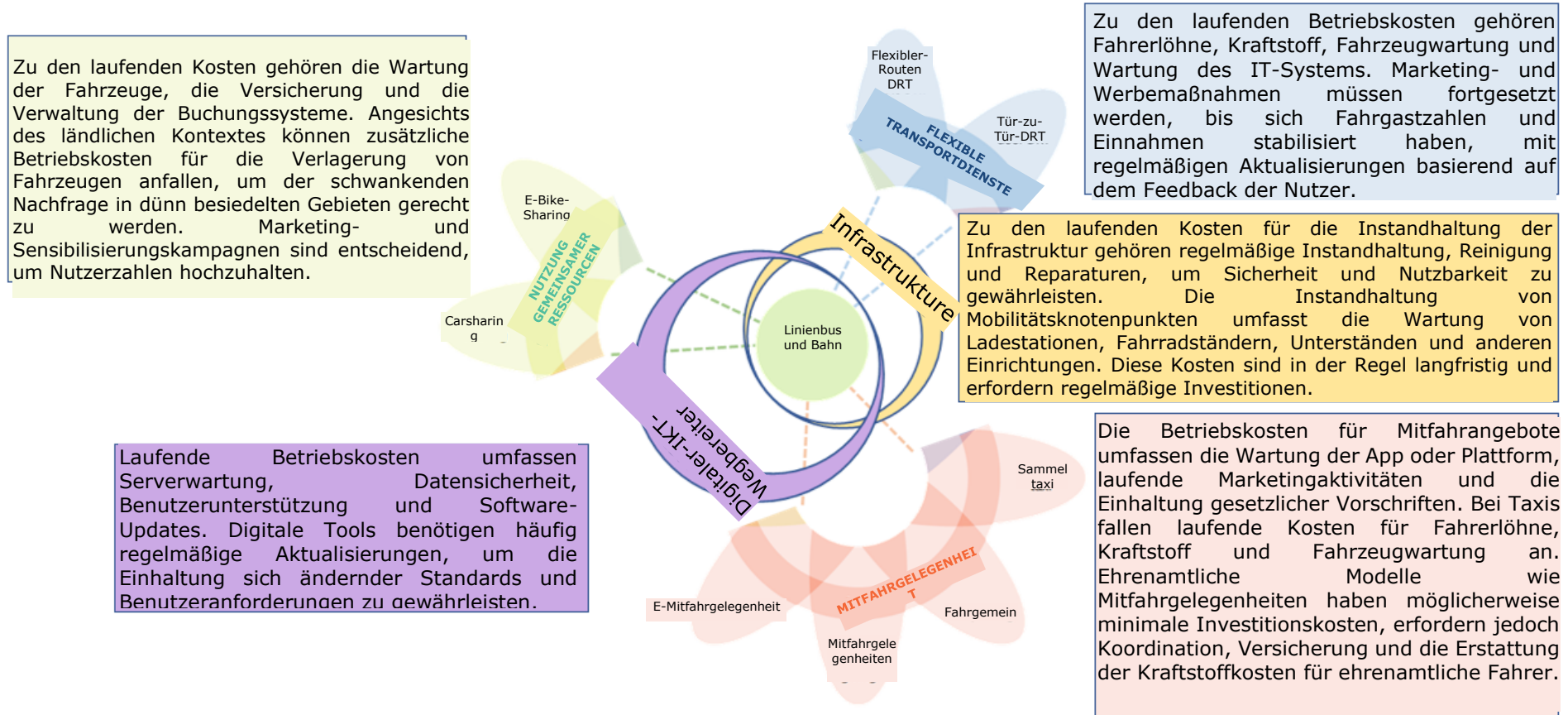


Abbildung 15 Das SMART-Mobilitätsprojekt im Garfagnana-Tal, Italien.

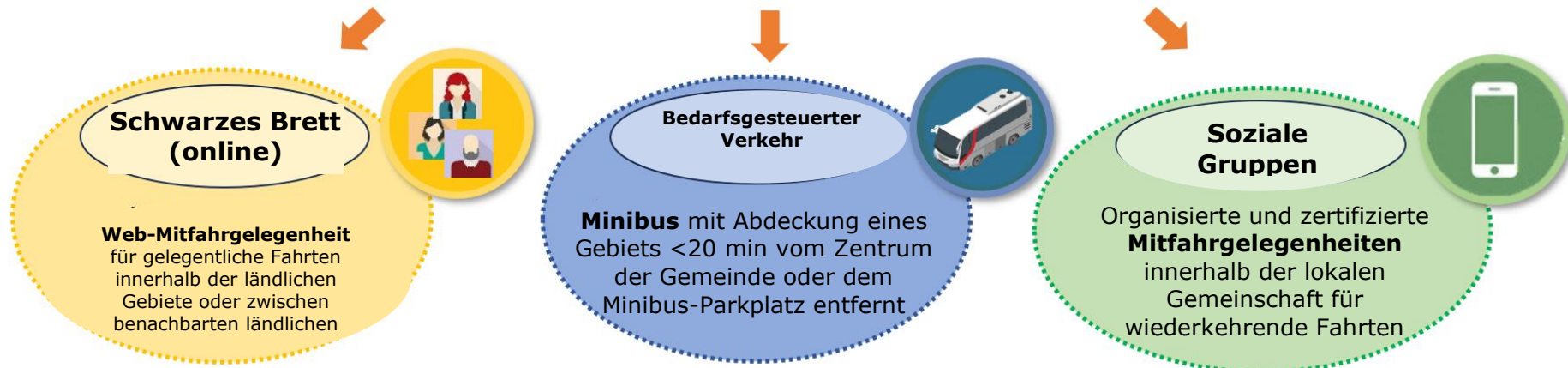
Quelle: MemEx

Lernerfahrungen aus der Praxis: Das SMART-Mobilitätsprojekt im Garfagnana-Tal, Italien

- Initiative unter der Leitung der **Gemeinschaft der Gemeinden der Garfagnana**
- Finanzierung von etwa **600.000 Euro** durch die **italienische Strategie für Binnengebiete (SNAI) - 2014-2020**
- Geförderte Maßnahmen: i) Definition des **Serviceszenarios** für intelligente Mobilität; ii) Einrichtung des **Mobilitätsmanagers** des Gebiets; iii) **Investitionen** in intelligente Mobilität (Fahrzeuge und IT-Plattform);
- **Nutzer** als potenzielle Mobilitätsdienstleister



Art der Mobilitätsdienste: **Mix aus Lösungen**

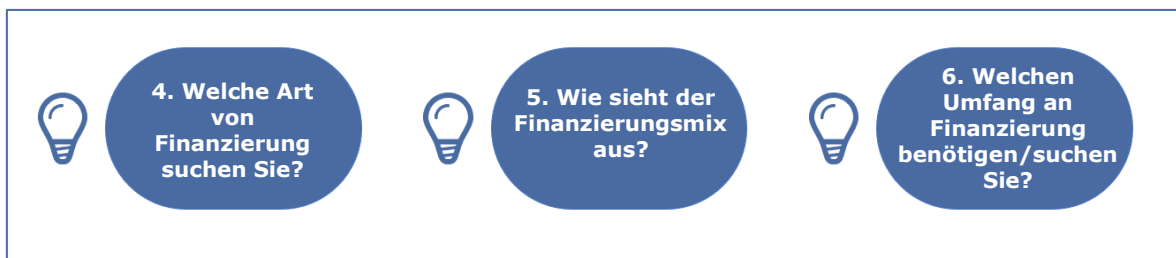


6. BEWERTUNG DES FINANZIERUNGSBEDARFS UND DER FINANZIERUNGSPÄNE

Ein gründliches Verständnis der Förderbedingungen ist entscheidend für die Sicherstellung der finanziellen Tragfähigkeit und Nachhaltigkeit eines Projekts. Dazu gehört die Bestimmung der Art der benötigten Finanzierung, die Auswirkungen der Investitionsausgaben (Capex) und der Betriebskosten (Opex) sowie die Ermittlung des geeigneten Finanzierungsmixes, um öffentliche und private Beiträge auszugleichen. Die Festlegung des Umfangs der benötigten Finanzierung hilft, die Projektziele mit realistischen Finanzierungsmöglichkeiten in Einklang zu bringen und einen maßgeschneiderten und realisierbaren Finanzierungsplan zu gewährleisten. Wie bereits erwähnt, verfügen Projektantragsteller möglicherweise über Vorerfahrungen in anderen Bereichen. Dieser Abschnitt soll Einblicke in Aspekte geben, die spezifisch für die ländliche Mobilität sind.

Abbildung 16 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 4-6

Quelle: SMARTA-NET¹



Schritt 4: Welche Art von Finanzierung suchen Sie?

Bei der Planung von ländlichen Shared-Mobility-Lösungen stehen Kommunen vor der Herausforderung, den Bedarf vorzusehen und während der verschiedenen Projektphasen eine angemessene und geeignete Finanzierung sicherzustellen. Dieser Schritt des Leitfadens beschreibt die wichtigsten Überlegungen zur Finanzierung von ländlichen Shared-Mobility-Diensten. Er soll die lokalen Behörden dabei unterstützen, sich in den verschiedenen Finanzierungsbedürfnissen von der Konzeption bis zum langfristigen Betrieb zurechtzufinden. Das Verständnis der unterschiedlichen finanziellen Anforderungen in jeder Phase – Konzeptentwicklung, Planung und laufender Betrieb – stellt sicher, dass die Kommunen ihre Ressourcen effektiv einsetzen können.

Relevante Finanzierungsarten werden in Abbildung 17 kurz vorgestellt.

Abbildung 17 Finanzierungsarten für ländliche Mobilitätslösungen

Quelle: SMARTA-NET

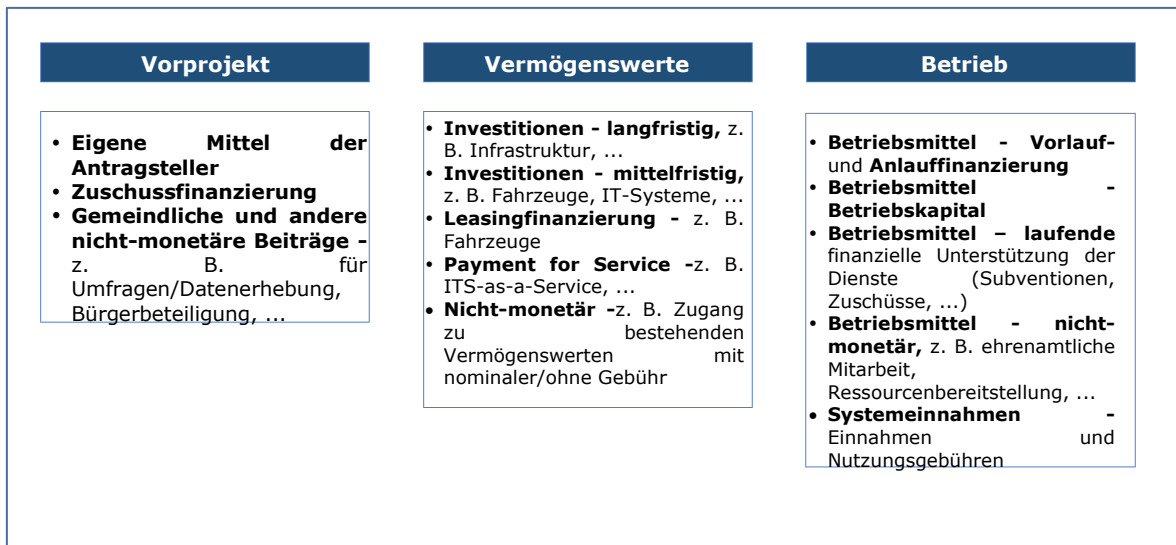


Abbildung 18 bietet einen Überblick über den Finanzierungsbedarf in diesen Phasen und beschreibt detailliert die Dauer, den Zweck und die Art der benötigten Finanzierung für jede Phase. Sie zeigt auf, wie Kommunen ihre Finanzierung strukturieren können, von den ersten Machbarkeitsstudien und Investitionsausgaben bis hin zu den Betriebskosten und der langfristigen Nachhaltigkeit der Dienstleistungen.

Der Finanzierungsbedarf von ländlichen Shared-Mobility-Lösungen entwickelt sich über verschiedene Phasen – Konzept, Planung und Betrieb –, die jeweils auf der vorherigen Phase aufbauen. In der Konzeptphase konzentrieren sich die Kosten zunächst auf Machbarkeitsstudien, um die Realisierbarkeit des Angebots zu bewerten. Es wird auch eine erste Einschätzung der Möglichkeiten zum Zugang zu Finanzmitteln vorgenommen, um die notwendigen „Realitätsprüfungen“ sicherzustellen. Diese Kosten beeinflussen direkt die Planungsphase, in der die detaillierte Dienstleistungsgestaltung und die Investitionsausgaben, wie z. B. für Fahrzeuge und IT-Infrastruktur, erfolgen. Eine effektive Planung stellt sicher, dass die in dieser Phase getätigten Investitionen mit dem vorgesehenen Betriebsmodell übereinstimmen.

Mit dem Übergang des Projekts in die Betriebsphase entstehen laufende Kosten wie Fahrergehälter, Kraftstoff, Wartung und Überwachung. Der Erfolg dieser Phase hängt stark davon ab, wie gut die Ressourcen in den früheren Phasen verwaltet wurden. So können beispielsweise Investitionen in effiziente Fahrzeuge oder digitale Infrastruktur die langfristigen Betriebskosten senken und die finanzielle Nachhaltigkeit des Dienstes verbessern. Somit ist jede Phase miteinander verbunden, wobei sich die in der Konzept- und Planungsphase getroffenen Entscheidungen direkt auf die Effizienz und das Finanzmanagement der Betriebsphase auswirken. Es ist wichtig, dass alle Entscheidungen auf realistischen Einschätzungen basieren.

Abbildung 18 Überblick über den Finanzierungsbedarf in den verschiedenen Projektphasen

Quelle: SMARTA-NET

	KONZEPT	PLANUNG	BETRIEB Überwachung		
Dauer	M1-M6	M6-M18	M18-M36		
Art/Zweck der Finanzierung	Machbarkeitsstudie	Planung des Services	Startphase	Betriebskosten	
		Investitionsausgaben		Pilotprojekt	
	Gestaltung	Einrichtungsphase			Langfristiger Betrieb
					Monitoring und Bewertung

Abbildung 19 Bikesharing-System Sprottenflotte in der Region Kiel, Deutschland

Lernerfahrungen aus der Praxis: Bikesharing-System Sprottenflotte in der Region Kiel, Deutschland

Die SprottenFlotte ist das Fahrradverleihsystem der Kiel Region. Rund 1.200 Fahrräder stehen an rund 200 Stationen in der Stadt Kiel, den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie in der Schleiregion zum Ausleihen und Zurückgeben bereit. Darunter befinden sich auch einige Pedelecs, Lastenräder und E-Lastenräder. Die Fahrräder können kostenlos oder zu sehr günstigen Konditionen ausgeliehen werden.

- Art der Finanzierung: 50 Prozent Bundesmittel (Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)) + 50 Prozent kommunale Mittel (ca. 350.000 Euro jeweils).
- Konzept und Gestaltung: Der Mobilitätsmasterplan der Kiel Region diene als strategische Grundlage. Die Detailplanung für einzelne Städte wurde in enger Abstimmung mit den Stakeholdern und unter Einbeziehung der Nutzer entwickelt.
- Pilotphase: SprottenFlotte wurde 2019 in einer Pilotphase in Kiel und den umliegenden Gemeinden gestartet. In dieser Phase wurden Erfahrungen gesammelt und Kooperationspartner gewonnen, bevor das System 2021 dauerhaft eingeführt und erweitert wurde. Das Projekt begann als Pilotprojekt und wurde durch Finanzierung und laufende Kooperationsmodelle nachhaltig fortgeführt. Der Betrieb wurde nach der Pilotphase stabilisiert und schließlich auf weitere Gemeinden ausgeweitet.
- Investitionskosten (Capex): Die anfängliche Investition umfasste die Infrastrukturkosten für Stationen, Fahrräder und eine große Marketingkampagne zur Einführung des Systems.
- Betriebskosten (laufende Betriebskosten): Die Betriebskosten umfassen Leasingkosten für die Fahrräder, Personalkosten sowie kleinere laufende Marketingmaßnahmen und die Kosten für die Erstellung eines Leitfadens.



Quelle: [KielRegion](#)

Wichtige Empfehlungen für das Management der Projektfinanzierung sind:

- *Umfassende Planung*: Beginnen Sie mit einer gründlichen Machbarkeitsstudie, um sicherzustellen, dass alle Aspekte des Services, von der Infrastruktur bis zur Nachfrage, berücksichtigt werden, bevor Sie größere Investitionen tätigen. Dies hilft, unerwartete Kosten später zu vermeiden.
- *Stufenweise Finanzierung*: Sichern Sie sich eine phasenweise Finanzierung, um die Kosten in jeder Phase zu decken und sicherzustellen, dass die Ressourcen verfügbar sind, während das Projekt vom Konzept bis zum langfristigen Betrieb fortschreitet. Dieser Ansatz ermöglicht auch Flexibilität, um sich an unvorhergesehene Änderungen der Nachfrage oder des Betriebsbedarfs anzupassen.
- *Investitionen optimieren*: Investieren Sie in skalierbare und kosteneffiziente Technologien und Infrastrukturen, um zukünftige Betriebskosten zu senken. Beginnen Sie außerdem mit einer einfachen Struktur und erweitern Sie dann den Service und die Zielgruppe schrittweise.

- *Überwachen und Anpassen:* Regelmäßiges Monitoring während der Betriebsphase ist entscheidend. Datengestützte Entscheidungen über Routen, Servicehäufigkeit und Fahrzeugeffizienz können dazu beitragen, die Servicebereitstellung zu optimieren und unnötige Ausgaben zu reduzieren.
- *Partnerschaften nutzen:* Arbeiten Sie mit lokalen Unternehmen, weiteren Gemeinden und Regierungsprogrammen zusammen, um Aspekte des Projekts mitzufinanzieren. Partnerschaften können die finanzielle Belastung verringern und die lokale Unterstützung für den Service stärken.

Schritt 5: Wie sieht der Finanzierungsmix aus?

Konventionelle Verkehrsbudgets auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene haben noch nie ausgereicht, um eine angemessene Abdeckung oder einen angemessenen Service für die ländliche Mobilität¹² zu gewährleisten. Eine Erhöhung dieser Budgets zu warten könnte unrealistisch oder zu optimistisch sein, da dies erhebliche politische Veränderungen erfordern würde, die nur langsam umzusetzen sind und wahrscheinlich nicht so bald eintreten werden. Um einen echten Wandel in der ländlichen Mobilität herbeizuführen, ist es unerlässlich, einen breiteren Mix von Finanzierungsquellen zu erschließen und öffentliche, private und alternative Investitionen für einen integrierten Ansatz zu kombinieren.

Tabelle 4 Kombinierte Finanzierungsquellen für ländliche Mobilitätslösungen

Quelle: SMARTA-NET

	Was	Zeitplan	Art der abgedeckten Finanzierung			Zu finanzierende Kostenkategorien
			C	P	O	
Öffentliche Einzelquelle	Öffentliche Gelder, die von der EU, der nationalen, regionalen oder lokalen (kommunalen) Ebene mobilisiert werden	Einmalig oder wiederkehrend im Falle öffentlicher Zuschüsse				Alles, einschließlich physischer Infrastrukturen und IT-Lösungen
Mehrere Förderquellen	Es wird eine Mischung aus öffentlichen Finanzierungsquellen verwendet. Beispielsweise werden EU-Mittel für das Konzept und die Planung verwendet, und die Betriebskosten (OpEx)	Ein einmaliger oder im Falle öffentlicher Zuschüsse wiederkehrender				Alles, einschließlich physischer Infrastrukturen und IT-Lösungen

¹²Dies wurde vom SMARTA-Projekt (2018-2020) festgestellt, das unter anderem den Rahmen untersuchte, in dem sich die ländliche Mobilität für jeden EU-Mitgliedstaat befindet. Siehe SMARTA-Projekt, „Policy Recommendations for Sustainable Shared Mobility and Public Transport in European rural areas“ (2020), heruntergeladen unter <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Einzelberichte der Mitgliedstaaten sind verfügbar unter <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page>.

	werden durch öffentliche Subventionen auf nationaler oder regionaler Ebene unterstützt.					
Investitionen der Privatwirtschaft	Bewilligte Fördermittel für den Kauf von Fahrzeugen oder die Renovierung öffentlicher Bereiche	Ein Versuch				Alles, einschließlich physischer Infrastrukturen und IT-Lösungen
Kommerzielle Sponsoren	Von Automobilherstellern, Technologieunternehmen, Energie- und Versorgungsunternehmen usw. mobilisierte Ressourcen	Einmalige Kosten für Investitionen oder wiederkehrende Kosten				Vermögenswerte (einschließlich Fahrzeuge und IT-Plattformen)
Weitere Unterstützung aus dem öffentlichen Sektor	Mittel werden von anderen öffentlichen Verbänden mobilisiert (z. B. Verkehrsverbände, regionale Entwicklungsagenturen, Umweltbehörden usw.)	Einmalig oder wiederkehrend im Falle öffentlicher Zuschüsse				Alles, einschließlich physischer Infrastrukturen und IT-Lösungen
Ehrenamtliche Mitarbeit	Freiwillige, die eingesetzt werden, um einige der operativen Aspekte des Dienstes abzudecken	Häufig				(üblicherweise) Betrieb von Mobilitätsdiensten
Nutzungsgebühren	Reisende zahlen eine Gebühr für die Nutzung des Services	Mit einer bestimmten Häufigkeit. Der Betrag ist variabel.				Betrieb von Mobilitätsdiensten

Abbildung 20 Nutzung von Finanzierungsquellen in Rethymno, Griechenland

Lernerfahrungen aus der Praxis: Nutzung von Finanzierungsquellen in Rethymno, Griechenland

Das erste dockless E-Bike-Sharing-System in Griechenland wurde in Rethymno eingeführt und ersetzte ein Vorgängersystem ohne feste Stationen. Ziel des Sharing-Systems ist es, eine Verkehrsverlagerung hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zu fördern. Die Umsetzung wurde durch eine Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor ermöglicht, die durch europäische Fördermittel unterstützt wurde, die im Rahmen der griechischen Partnerschaftsvereinbarung 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) im Rahmen des regionalen operationellen Programms „Kreta“ kofinanziert durch den EFRE bereitgestellt wurden.

Die europäischen Fördermittel halfen, die Fahrradinitiative in der Region zu starten. Nachdem diese Mittel jedoch aufgebraucht waren, wurde deutlich, dass es nicht möglich war, sich ausschließlich auf private Betreiber zu verlassen, um den Dienst fortzuführen. Dieses E-Bike-Sharing-System erschloss jedoch das Potenzial der gemeinsam genutzten Fahrzeuge in der Region. Das Engagement der Gemeinde und die kontinuierlichen Bemühungen zur Förderung der Shared Mobility zogen private Anbieter von Shared Mobility an und führten zu neuen Investitionen in entsprechende Dienstleistungen.

Zum Beispiel wurde in Rethymno im Juli 2019 eine neue private Investition für ein E-Scooter-Sharing-System eingeführt. Später im Jahr 2024 wurde ein brandneues Fahrradverleihsystem (44 E-Bikes/6 Dockingstationen) mit Unterstützung einer weiteren europäischen Finanzierung aus der griechischen Partnerschaftsvereinbarung 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) im Rahmen des sektoralen operationellen Programms: „Verkehrsinfrastruktur, Umwelt und nachhaltige Entwicklung“ und kofinanziert durch den Kohäsionsfonds installiert¹³.



Quelle: Gemeinde Rethymno und kofinanziert durch den

Diese neue Finanzierungsquelle ermöglichte es der Initiative, das wachsende Potenzial des Radfahrens in der Region zu nutzen und so ihren anhaltenden Erfolg sicherzustellen. Die Gemeinde Rethymno versucht einen Weg zu finden, wie das frühere System (ohne feste Stationen) in das neue integriert werden kann.

Diese Fallstudie ist besonders relevant, da sie die Bedeutung der Nutzung mehrerer Finanzierungsquellen zur Gewährleistung langfristiger finanzieller Nachhaltigkeit hervorhebt.

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

Abbildung 21 Aufrechterhaltung eines ländlichen E-Carsharing-Systems: Das FLUGS-Modell in Osttirol

Lernerfahrungen aus der Praxis: Flugs e-Carsharing

Flugs¹⁴ ist ein stationsbasiertes Elektroauto-Carsharing-System, das in der Region Osttirol in Österreich betrieben wird. Das Hauptziel des Flugs-Systems ist es, die Anzahl der Fahrten mit privaten Pkw von Einzelpersonen und Familien zu reduzieren und eine alternative Lösung zum Besitz des Zweit- oder Drittwagens anzubieten.

Der Service wurde 2015 gestartet und wird von der Regionalenergie Osttirol verwaltet, die den FLUGS eCarsharing-Service anbietet und sich um die Wartungsaktivitäten, die



Standortbetreuung, die Bearbeitung, die Abrechnung, die Auswertungen, die Öffentlichkeitsarbeit, das Marketing und andere interne Ressourcen kümmert.

Derzeit betreibt die Regionalenergie Osttirol den Dienst hauptsächlich aus kommerziellen Gründen (d. h. um als Energieversorger in der Region präsent zu sein) und nicht wegen des Carsharing-Geschäfts an sich. Die Schwierigkeit einen Carsharing-Anbieter zu finden und aktiv einzubinden, liegt in der geringen Nachfrage in ländlichen Gebieten, die private Betreiber daran hindert, eine solide Geschäftsgrundlage für Investitionen zu schaffen.

Bildnachweis: Flugs E-Carsharing in Osttirol, Österreich - © E. Bachmann

FLUGS eCarsharing wird teilweise ausgelagert (die Buchungsplattform und die Telemetrie). Der einzige Sponsor ist das Regionalmanagement Osttirol (RMO), die Regionalentwicklungsagentur mit Kompetenzen für nachhaltige Mobilitätsprojekte, -initiativen und -strategien. Das RMO kümmert sich um Werbe- und Verbreitungsaktivitäten.

Die Einnahmen decken nur teilweise die Fixkosten der Flotte.

Schritt 6: Welchen Finanzierungsbedarf haben/suchen Sie?

Ländliche Mobilitätslösungen erfordern einen strategischen Ansatz für Finanzierung und Investitionen, da der Umfang der benötigten Investitionen je nach Umfang und Art des Projekts erheblich variiert. Dieses Kapitel bietet eine Anleitung zur Abschätzung und Vorbereitung des Finanzbedarfs Ihres Projekts und gibt Einblicke in typische Kostenkategorien, Benchmarks und betriebliche Überlegungen.

Das Verständnis des Finanzierungsumfangs beinhaltet die Unterscheidung zwischen Vorprojektinvestitionen, die die Grundlage für die Initiative bilden, und den Betriebskosten, die ihre laufende Tragfähigkeit sicherstellen. Jede Entwicklungsphase – von Machbarkeitsstudien bis zur Umsetzung und dem täglichen Betrieb – ist mit unterschiedlichen finanziellen Anforderungen verbunden. In Abbildung 14 und 15 stellen wir die wichtigsten Bereiche vor, in denen Finanzmittel benötigt werden, zusammen mit ungefähren Kostenspannen für gängige Aktivitäten und Dienstleistungen. Der tatsächliche Finanzierungsbedarf hängt jedoch von mehreren Faktoren ab, darunter die Art des vorgesehenen Services, der geografische und demografische Kontext und die verfügbaren Ressourcen.

¹⁴<https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>; <https://flugs.mogo.de/>
<https://flugs.mogo.de/cars>

Abbildung 22 Benötigte Finanzierung für Vorprojekt- und Investitionskosten

Quelle: SMARTA-NET

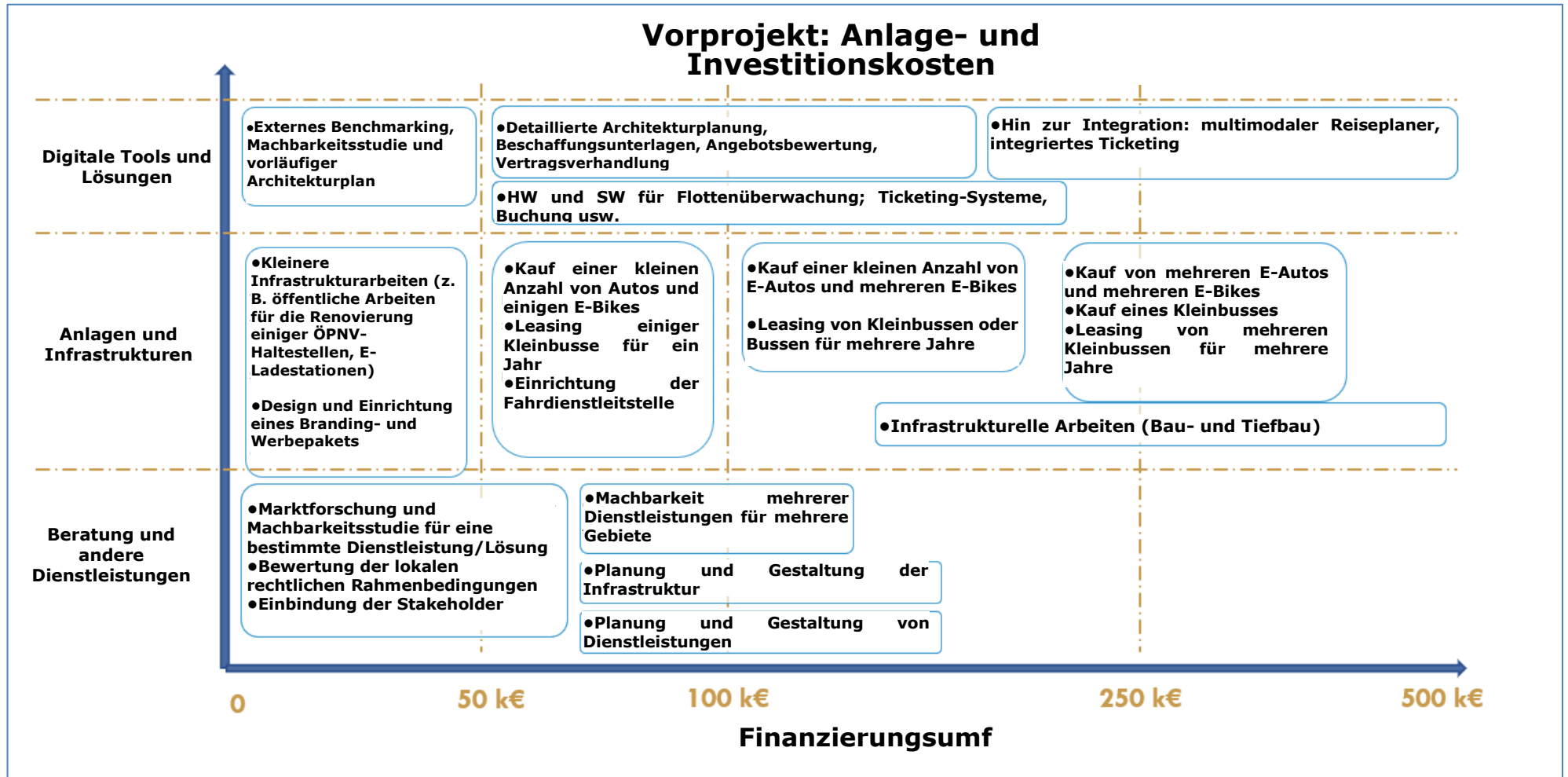


Abbildung 23 Benötigte Finanzierung für Betriebskosten flexibler Verkehrsdienste

Quelle: SMARTA-NET

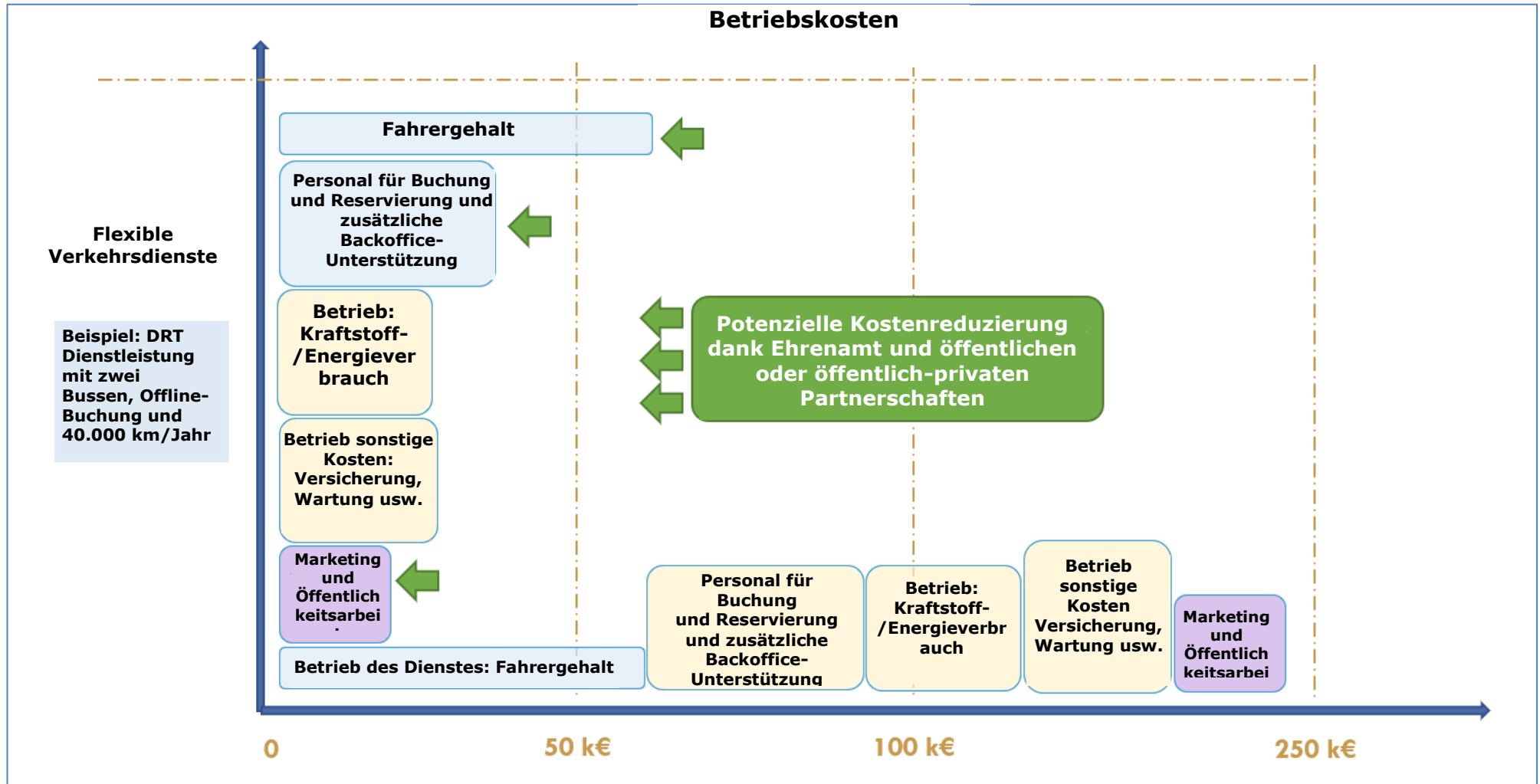
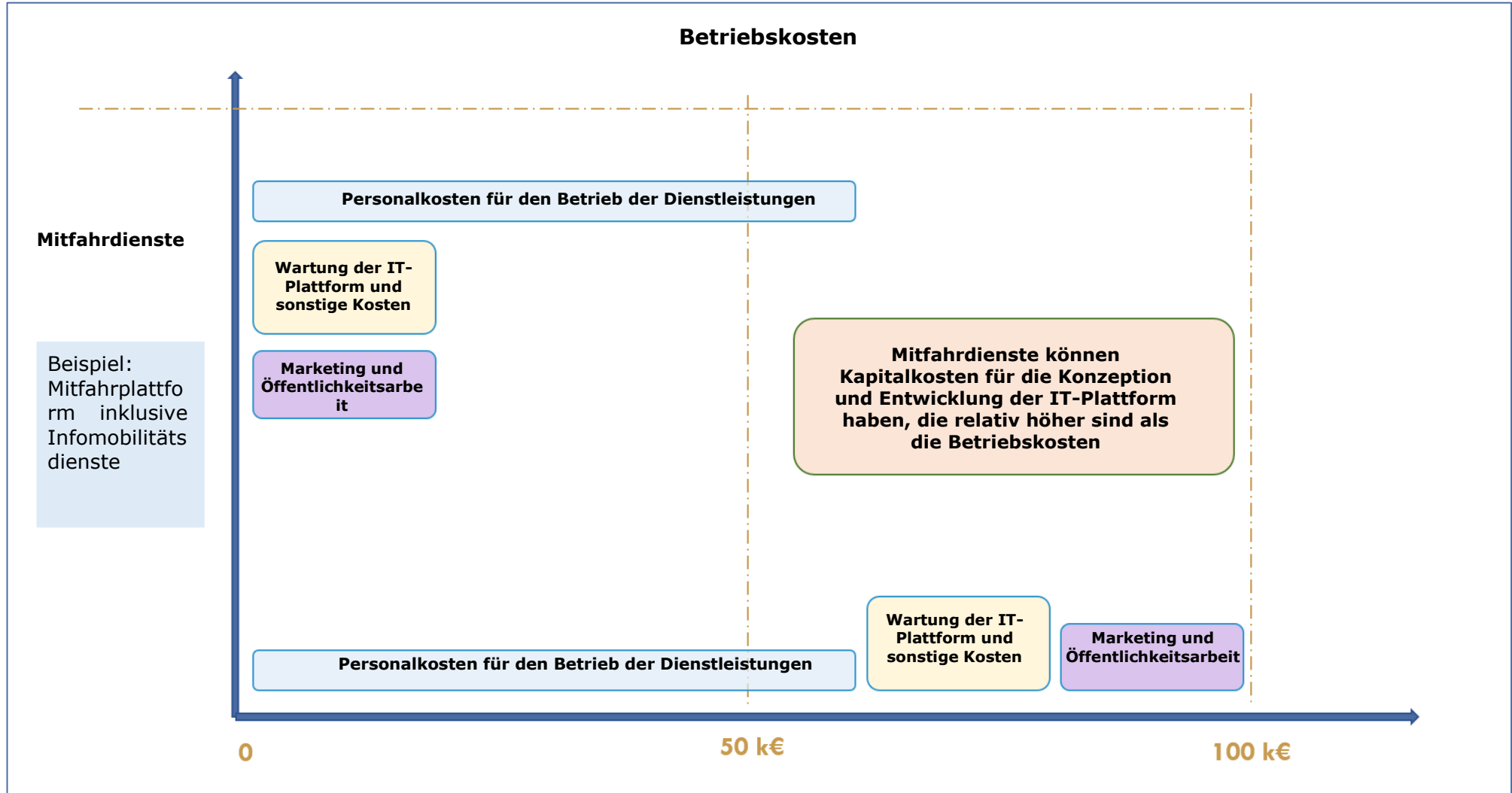


Abbildung 24 Benötigte Finanzierung für Betriebskosten bei Mitfahrdiensten

Quelle: SMARTA-NET

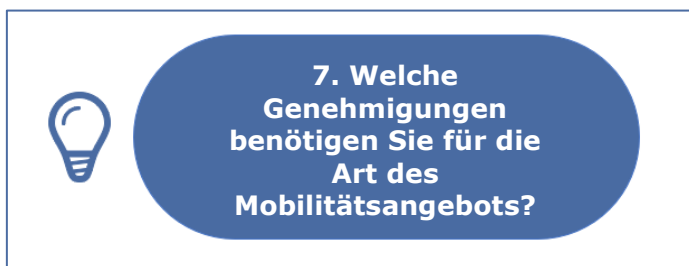


7. NAVIGATION IN EINEM STARK REGULIERTEN MARKT

Mobilitätsangebote im ländlichen Raum müssen innerhalb eines komplexen rechtlichen Rahmens entwickelt und angeboten werden. Die notwendigen Genehmigungen zur Umsetzung der entsprechenden Angebote ist ein entscheidender Schritt, um die Einhaltung der gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen zu gewährleisten. Dazu gehört das Verständnis der lokalen, regionalen und nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen, um Verzögerungen oder Hindernisse während der Einführungsphase des Projekts zu vermeiden.

Abbildung 25 Definition der wichtigsten Projektelemente – Schritt 7

Quelle: SMARTA-NET



Nationale Rahmenbedingungen in europäischen Ländern, wie in den SMARTA Insight Papers¹⁵ beschrieben, verpflichten lokale Regierungen und Behörden (einschließlich Gemeinden, Provinzen und Regionen) zur Organisation von Mobilitätsangeboten. Organisation und Bereitstellung von Mobilitätsangeboten muss auf einer höheren Ebene als der einzelnen Gemeinde erfolgen, und zwar von einer Institution mit Ressourcen und Stabilität, um die Angebote langfristig zu gewährleisten. Tatsächlich benötigen ländliche Gebiete Verbindungen zu anderen Orten, die nicht von einzelnen Gemeinden erreicht werden können, die ad hoc handeln. Während eine Gemeinde Carsharing, E-Bikes oder ehrenamtliche Mitfahrgelegenheiten für lokale Zwecke organisieren kann, kann sie nicht die alle Mobilitätsangebote bereitstellen, die in der gesamten Gemeinde benötigt werden. Dies erfordert eine höhere Ebene bei Planung und Organisation, auch wenn ein Teil davon auf lokaler Ebene erfolgt.

Jedes Mobilitätsangebot im ländlichen Raum erfordert eine andere Kombination aus Genehmigungen, Versicherungen, Verträgen und Sicherheitszertifizierungen. Die spezifischen Genehmigungen hängen von der Art des Angebots, dem Umfang und den lokalen Vorschriften ab. Durch die Einhaltung dieser Genehmigungen können Mobilitätsanbieter sicherstellen, dass ihre Angebote sicher, rechtlich zulässig und gut in andere regionale Verkehrsangebote integriert sind. Nachfolgend finden Sie eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Genehmigungen, die für verschiedene Arten von Mobilitätsdiensten erforderlich sind.

- **Genehmigung oder Gewerbeerlaubnis**

Bevor Mobilitätsdienste angeboten werden können, muss jeder Anbieter die erforderlichen Genehmigungen oder Gewerbeerlaubnisse von den lokalen, regionalen oder nationalen Behörden einholen. Diese Genehmigungen stellen sicher, dass der Dienst den lokalen Verkehrsgesetzen und -vorschriften entspricht. Die spezifische Genehmigung kann je nach Art des Dienstes variieren:

¹⁵Weitere Informationen finden Sie unter: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Bedarfsgesteuerter Verkehr (DRT): Eine Genehmigung zum Betrieb als öffentlicher Verkehrsdienstleister, die häufig von den Verkehrsbehörden reguliert wird, ist erforderlich.
- Carsharing und Bikesharing: Lizenzen für den Fahrzeug- und Fahrradverleih müssen beschafft werden, insbesondere in Gebieten/Ländern, in denen die Verkehrsplanung streng reguliert ist.
- Fahrgemeinschaften und Sammeltaxi: In einigen Ländern kann eine spezielle Genehmigung für Mitfahrgelegenheiten oder Sammeltransporte erforderlich sein, zusammen mit der Genehmigung der öffentlichen Verkehrsbehörden, wenn diese in Abstimmung mit bestehenden Diensten betrieben werden.

- **Fahrzeug- und Fahrerversicherung**

Alle Mobilitätsdienste müssen über eine umfassende Fahrzeugversicherung verfügen, die sowohl das Fahrzeug als auch seine Fahrgäste abdeckt. Zum Beispiel:

- Carsharing: Eine Versicherung, die das gemeinsam genutzte Fahrzeug gegen Schäden, Unfälle, Diebstahl und Haftung für den Fahrer und die Fahrgäste abdeckt, ist erforderlich.
- Bikesharing: Versicherungspolizen können die Haftung im Falle von Unfällen abdecken, insbesondere in stark befahrenen Gebieten oder auf Landstraßen.
- Sammeltaxi- und DRT-Dienste: Eine gewerbliche Versicherung, die alle Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Taxis oder DRT-Dienstes abdeckt, einschließlich der Deckung für Berufskraftfahrer, ist obligatorisch.

In einigen Ländern ist auch eine Versicherung für beförderte Fahrgäste und Güter erforderlich. Wichtig ist, dass Fahrer, insbesondere für DRT- oder Sammeltaxidienste, über Führerscheine verfügen, die eine zusätzliche Überprüfung oder Genehmigung durch die Behörden erfordern können.

- **Verträge**

Für Mobilitätsangebote, die von der Infrastruktur abhängig sind, wie z. B. Bikesharing- oder DRT-Dienste, können Verträge mit lokalen Behörden oder privaten Betreibern erforderlich sein. Diese Vereinbarungen könnten Folgendes umfassen: i) Nutzung der öffentlichen Infrastruktur: Vereinbarungen mit lokalen Behörden über die Nutzung von Parkplätzen, Straßenzugängen und Fahrradabstellplätzen; ii) Partnerschaften mit öffentlichen Verkehrsbetreibern: Für DRT- und Sammeltaxidienste sind häufig Vereinbarungen mit regionalen Verkehrsbehörden für integrierte Fahrkarten oder ergänzende Dienste erforderlich; iii) Zusammenarbeit mit dem Privatsektor: Carsharing-Unternehmen benötigen möglicherweise Vereinbarungen mit Fahrzeugleasingunternehmen oder Wartungsdienstleistern, um die Betriebskapazität ihrer Flotte sicherzustellen.

- **Sicherheitszertifizierungen und Einhaltung von Normen**

Jedes Mobilitätsangebot muss strenge Sicherheitsstandards einhalten, insbesondere für die Personenbeförderung. Zu den wichtigsten Genehmigungen und Zertifizierungen im Zusammenhang mit der Sicherheit gehören:

- Sicherheitsstandards für Fahrer: Fahrer, die DRT- oder Sammeltaxidienste betreiben, müssen bestimmte Qualifikationen erfüllen, einschließlich Gesundheitsüberprüfungen, Fahrsicherheitsschulungen und Einhaltung der Straßenverkehrsgesetze.
- Fahrzeugsicherheitszertifizierung: Fahrzeuge müssen regelmäßige Sicherheitsinspektionen bestehen, um sicherzustellen, dass sie die erforderlichen Betriebsstandards erfüllen. Dazu gehören

Fahrzeugwartungsprüfungen, insbesondere für DRT- und Sammeltaxidienste, bei denen die Verkehrstüchtigkeit entscheidend ist.

- Fahrrad- und E-Bike-Sicherheit: Bei Bikesharing-Programmen ist es wichtig sicherzustellen, dass die Fahrräder mit Sicherheitsmerkmalen wie Lichtern, Schlössern und regelmäßigen Wartungschecks ausgestattet sind.

Je nach Region müssen Mobilitätsdienstleister möglicherweise Umweltvorschriften einhalten, die darauf abzielen, Emissionen zu reduzieren. Dies hat jedoch relevante Auswirkungen auf die städtische Mobilität und nicht in ländlichen Gebieten. In einigen Städten kann beispielsweise die Nutzung emissionsarmer oder emissionsfreier Fahrzeuge für Carsharing-Dienste vorgeschrieben sein. Dies könnte auch Subventionen oder Anreize für die Nutzung von Elektrofahrzeugen umfassen.

Vor allem sollten wir auch Haftungsfragen berücksichtigen. Gemeinden und NGOs könnten sich persönlich haftbar machen, wenn etwas schief geht oder es einen Unfall gibt usw. Sie sind besser geschützt, wenn sie mit einer Institution oder einem kommerziellen Unternehmen zusammenarbeiten können, die besser in der Lage ist, die Haftung zu verwalten.

Abbildung 26 Bedarfsgesteuerter Verkehr in Médio Tejo, Portugal

Lernerfahrungen aus der Praxis: Bedarfsgesteuerter Verkehr in Médio Tejo, Portugal

Die Region Médio Tejo ist eine NUTS3-Subregion in Zentralportugal und gehört zur NUTS2-Region Centro. Sie umfasst sechs Kleinstädte: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento und Fátima, jede mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 45.000. Die bedarfsgesteuerten responsiven Verkehrsdienste in der Region werden von der Bezirksbehörde 'CIM Médio Tejo', einem Verband lokaler Gemeinden und Behörden, gefördert, der den öffentlichen Verkehr mit einer Flotte von beauftragten Taxis und Minivans verwaltet.

Konzentration auf den regulatorischen Rahmen

- Gemäß dem portugiesischen Landesgesetz (RJSPTP) sind die zuständigen Stellen für die Umsetzung und Koordinierung von DRT-Diensten die Verkehrsbehörden (Gemeinden oder Bezirksräte). Die Verkehrsbehörden können DRT-Dienste mit ihren eigenen Mitteln durchführen, nämlich durch kommunale oder interkommunale Dienste oder durch Verträge mit lokalen Unternehmen (Verkehrsunternehmen oder Taxi), in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften.
- Betreiber, die beabsichtigen, neben den Personenbeförderungsdiensten, für die sie lizenziert sind, DRT-Dienste anzubieten, müssen das Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), die nationale Behörde für die Überwachung des öffentlichen Verkehrs, benachrichtigen. Dies geschieht durch eine einfache vorherige Mitteilung an das IMT, I.P., die auf jedem gesetzlich vorgesehenen Weg erfolgen kann, nämlich per E-Mail an die auf der Website des IMT, I.P. angegebene Adresse.
- Falls eine Dienstleistung an ein privates Transportunternehmen oder Taxiunternehmen vergeben wird, sollte eine Machbarkeitsstudie zur finanziellen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit durchgeführt werden, um die Notwendigkeit einer öffentlichen Ausgleichszahlung zu bewerten. Vor Beginn des öffentlichen Auftrags unterliegen die technischen und administrativen Spezifikationen der Aufsicht der nationalen Verkehrsbehörde (AMT), die für die wirtschaftliche und finanzielle Überwachung zuständig ist.
- Wenn der Vertrag einen bestimmten Betrag überschreitet, muss der Rechnungshof (Tribunal de Contas) konsultiert werden.
- Die neuen öffentlichen Personenverkehrsdienste, einschließlich DRT-Dienste mit vordefinierten Linien, unterliegen ebenfalls der Registrierungspflicht in einem Informationssystem von nationaler Reichweite, das vom IMT, I.P. verwaltet wird.



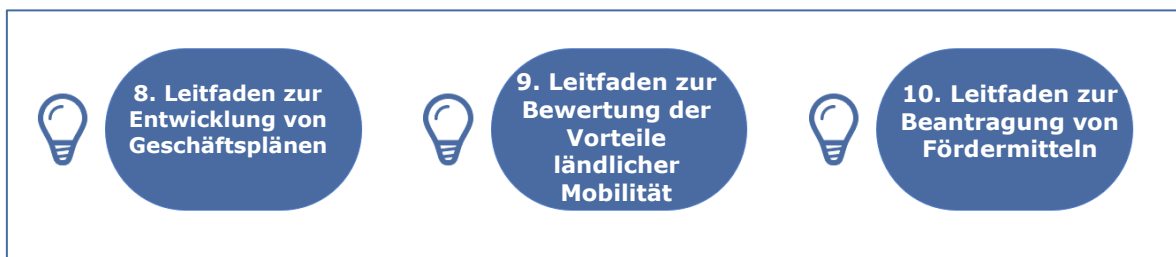
Quelle: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. VORSCHLÄGEN GEHÖR VERSCHAFFEN

Die Umsetzung eines gut durchdachten Projekts in einen überzeugenden Finanzierungsantrag erfordert strategische Vorbereitung und Präsentation. Die Entwicklung eines robusten Geschäftsplans zeigt die wirtschaftliche und operative Machbarkeit des Projekts. Die Monetarisierung seiner Vorteile unterstreicht seinen breiteren Wert für verschiedene Interessengruppen, wie z. B. reduzierte Emissionen, verbesserte Zugänglichkeit oder Wirtschaftswachstum und ländliche Entwicklung. Die Beratung bei der effektiven Beantragung von Fördermitteln ist der letzte Schritt zur Erstellung eines überzeugenden Antrags, der bei den Geldgebern Anklang findet und die Wahrscheinlichkeit einer Unterstützung erhöht.

Abbildung 27 Definition der Projektschlüsselemente – Schritt 8-10

Quelle: SMARTA-NET



Schritt 8: Leitfaden zur Entwicklung von Geschäftsplänen

Ein Geschäftsplan ist ein formelles schriftliches Dokument, das die Ziele eines Unternehmens, die Methoden zur Erreichung dieser Ziele und den Zeitrahmen für die Erreichung der Ziele enthält. Er beschreibt auch die Art des Geschäfts, Hintergrundinformationen zur Organisation, die Finanzprognosen der Organisation und die Strategien, die sie zur Erreichung der festgelegten Ziele umsetzen will. In seiner Gesamtheit dient dieses Dokument als Roadmap (Plan), die dem Unternehmen die Richtung vorgibt¹⁶.

Dieser Schritt zielt nicht darauf ab, eine umfassende Anleitung zu einem so vielschichtigen Thema zu geben. Vielmehr fasst er die wichtigsten Aspekte zusammen, die bei der Entwicklung von Geschäftsplänen berücksichtigt werden müssen, und nennt relevante Informationsquellen, um das Wissen zum Thema zu vertiefen und sich von anderen Erfahrungen in Europa inspirieren zu lassen.

Die Definition eines Geschäftsplans und -modells für eine Shared-Mobility-Lösung im ländlichen Raum ist ein komplexer Prozess, der mehrere Faktoren umfasst. Zu den wichtigsten Überlegungen gehören die Art der angebotenen Dienstleistung, die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse des Zielmarktes und die Betriebsstruktur der Dienstleistung. Darüber hinaus sind organisatorische Fragen und die Einhaltung der gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen entscheidend, um die Tragfähigkeit und Nachhaltigkeit der Lösung zu gewährleisten. Jedes dieser Elemente muss sorgfältig berücksichtigt werden, um einen effektiven und funktionierenden ländlichen Mobilitätsdienst zu schaffen.

¹⁶ Geschäftsplan-Definition - Enzyklopädie für Kleinunternehmen von Entrepreneur, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

In den meisten Fällen gibt es kein profitables Geschäftsmodell für ländliche Shared-Mobility-Lösungen. Dies liegt hauptsächlich an den Herausforderungen, mit denen Anbieter beim Betrieb eines Shared-Mobility-Geschäfts konfrontiert sind, vor allem aufgrund geringer oder nicht vorhandener Gewinnmargen – es ist schwierig, genügend Einnahmen aus Sharing-Diensten zu erzielen. In ländlichen Gebieten führt die geringe Bevölkerungsdichte dazu, dass die Einnahmen der Nutzer nicht ausreichen, um die Betriebskosten zu decken. Infolgedessen sind lokale Rechtskörperschaften ohne kommerzielle Ziele häufiger anzutreffen, und Behörden wie Gemeinden, Verkehrsverwaltungen und Betreiber des öffentlichen Sektors sind eher in der Lage, Shared-Mobility-Dienste zu initiieren oder zu organisieren.

Es ist wichtig zu beachten, dass der Dienst nicht profitabel ist, wenn alle Kosten berücksichtigt werden. Einige Elemente können jedoch für diejenigen profitabel sein, die eine bestimmte Dienstleistung oder Infrastruktur anbieten. So würde beispielsweise der Anbieter eines IT-Systems oder eine Firma, die die Fahrzeuge wartet, zum kommerziellen Satz bezahlt werden.

Daher könnten wir innerhalb desselben Projekts mehrere Geschäftsfälle haben. Jemand muss den Gesamt-Business-Case erstellen und alle Fördermittel rechtfertigen, was einen sozioökonomischen Business-Case erfordern kann. Andere, wie z. B. Verkehrsbetriebe, IT-Anbieter usw., müssen einen gewinnorientierten Business-Case erstellen oder intern einen überzeugenden Fall für die Akzeptanz einer verlustreichen/gewinnlosen Beteiligung in Erwartung einer zukünftigen Amortisation vorlegen.

Bei der Gestaltung eines Geschäftsmodells für einen ländlichen Mobilitätsdienst kann der Prozess in drei Hauptaufgaben unterteilt werden: (i) Definition des Geschäftskonzepts, (ii) Bewertung der Organisationsstruktur und (iii) Überprüfung der rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen. Jede dieser Aufgaben umfasst eine Reihe von Schritten, die vor der Implementierung der Lösung durchgeführt werden müssen. Identifizieren Sie zunächst die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse, die Sie adressieren möchten, und bewerten Sie, ob bestehende Verkehrsdienste diese Bedürfnisse erfüllen. Wählen Sie auf der Grundlage dieser Analyse das Servicemodell, das diese Bedürfnisse am besten erfüllt, schätzen Sie die Nachfrage anhand von Marktforschung oder früheren Umfragen und entwerfen Sie eine erste Kostenstruktur und einen Finanzplan. Binden Sie anschließend die relevanten Interessengruppen ein, weisen Sie Rollen und Verantwortlichkeiten zu und skizzieren Sie den organisatorischen Rahmen. Prüfen Sie gleichzeitig die regulatorischen und gesetzlichen Anforderungen, prüfen Sie die Förderfähigkeit und prüfen Sie Möglichkeiten der öffentlichen Finanzierung.

Abbildung 28 Aufgaben zur Erstellung eines Geschäftsplans für ländliche Mobilitätsdienste

Quelle: SMARTA-NET



Lernen aus der Praxis: Das CONNECT-Projekt

Das CONNECT-Projekt wurde im 6. Rahmenprogramm der Europäischen Kommission durch die GD-Forschung finanziert. Der Hauptzweck bestand darin, Wissen und Erfahrungen in Bezug auf flexiblen Verkehr (einschließlich DRT) zu sammeln, um bewährte Verfahren zu identifizieren und die Methoden für die Geschäftsentwicklung weiterzuentwickeln. Das CONNECT-Konsortium bestand hauptsächlich aus Branchenexperten. Es verfügte nicht über Demonstrationsstandorte, sondern stützte sich auf eine breite Palette von Fallstudien, ergänzt durch Branchenumfragen. Das Projekt erstellte zwei spezifische Berichte, die wichtige Empfehlungen für die Entwicklung von Geschäftsplänen für flexible Verkehrsdienste (im Stil von DRT- und Mitfahrangeboten) hervorhoben:

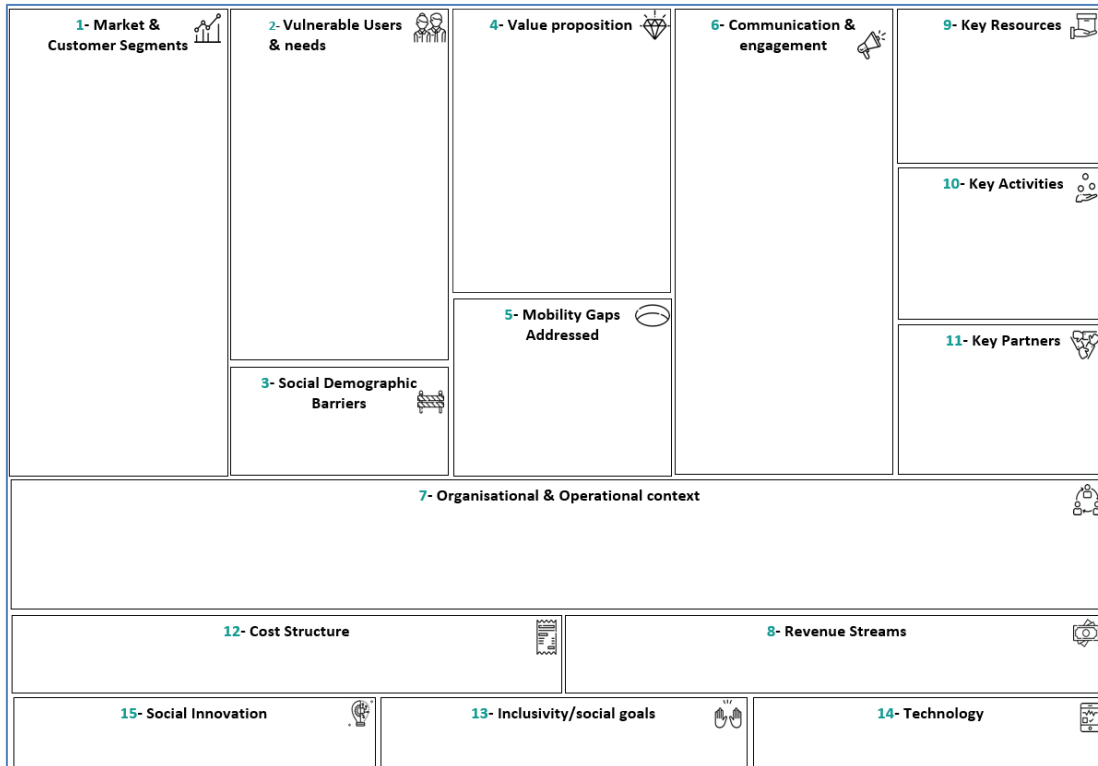
- D10: Innovative Lösungen und Testfälle zur Geschäftsentwicklung¹⁷: Die Untersuchung präsentiert Ergebnisse aus 19 Fallstudien von bedarfsgesteuerten Verkehrssystemen (10 in Europa, 9 in den USA). Sie untersucht Geschäftsmodelle, organisatorische Rahmenbedingungen sowie die regulatorischen und rechtlichen Zusammenhänge und hebt dabei die wichtigsten Einschränkungen hervor.
- D14: Empfehlungen für die Geschäftsentwicklung: Basierend auf den im CONNECT-Projekt entwickelten Erkenntnissen und externen Perspektiven, die durch Workshops gewonnen wurden, werden die wichtigsten Punkte in den Bereichen Geschäftsmodell, organisatorische Aspekte sowie rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen synthetisiert. Anschließend wird ein Überblick über die Branchensituation in ganz Europa gegeben (basierend auf den D10-Fallstudien und einer zusätzlichen Umfrage) und abschließend werden Überlegungen zu den wichtigsten Aspekten der Geschäftsentwicklung von DRT vorgestellt.

Um die oben genannten Aspekte zu optimieren, kann es sinnvoll sein, eine gemeinsame Zusammenarbeit mit lokalen Interessengruppen (einschließlich Vertretern der Gemeinden, Gemeindegruppen, Verkehrsbetrieben usw.) zu starten, indem ein spezifisches Canvas-Modell ausgefüllt wird. Ein Beispiel ist unten aufgeführt.

¹⁷Diese CONNECT-Berichte sind unter <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/verfügbar>.

Abbildung 29 Canvas-Modell für ländliche Mobilitätslösungen.

Quelle: INCLUSION H2020 Projekt¹⁸



Die wichtigsten Empfehlungen für die Entwicklung von Geschäftsplänen für ländliche Shared-Mobility-Lösungen sind im Folgenden zusammengefasst.

- **Wertschöpfung:** Geschäftsmodelle für ländliche Mobilitätslösungen sollten sich darauf konzentrieren, verschiedene Formen von Wert - sowohl monetär als auch nicht-monetär (z. B. sozialer Wert) - für verschiedene Interessengruppen zu schaffen. Zu diesen Interessengruppen können Förderbehörden, öffentliche Verwaltungen, Mobilitätsbetreiber, lokale Unternehmen und Bürger gehören. Anstatt sich ausschließlich auf einen finanziellen Vergleich von Kosten und Einnahmen zu verlassen, ist es entscheidend, den breiteren sozialen und gemeinschaftlichen Nutzen dieser Dienstleistungen zu erkennen.
- **Einbeziehung mehrerer Akteure:** Effektive Geschäftsmodelle sollten das gesamte Ökosystem der Mobilitätsakteure berücksichtigen und sich nicht auf eine einzelne Dienstleistung oder ein einzelnes Produkt konzentrieren. Um die Zugänglichkeit in ländlichen Gebieten zu gewährleisten, ist es wichtig, sowohl den Nutzen als auch die Herausforderungen aus der Perspektive jedes beteiligten Akteurs zu bewerten. Dies kann die Verknüpfung mehrerer Dienstleistungen oder Lösungen beinhalten, um ein umfassendes Geschäftsmodell zu schaffen, das die vielfältigen Bedürfnisse der Gemeinde erfüllt.
- **Einbeziehung von gemeinnützigen Organisationen:** Auch wenn es kontraproduktiv erscheinen mag, kann die Einbeziehung von gemeinnützigen Organisationen als Schlüsselakteure in Geschäftsmodelle für ländliche Mobilität von Vorteil sein. Öffentliche Mittel sind oft unerlässlich, um Dienstleistungen in ländlichen Gebieten mit geringer Nachfrage zu unterstützen. Geschäftsmodelle sollten die Umverteilung öffentlicher Mittel berücksichtigen und innerhalb der

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

regulatorischen Beschränkungen Flexibilität anstreben, um den Betrieb aufrechtzuerhalten.

- *Langfristige Nachhaltigkeit*: Um die langfristige Nachhaltigkeit von ländlichen Mobilitätsdiensten zu gewährleisten, sollten Geschäftsmodelle die Beteiligung von Sozialunternehmern fördern. Die Integration dieser Akteure in die Leistungserbringung, sofern dies durch nationale Vorschriften zulässig ist, kann die Lebensfähigkeit dieser Dienste verbessern. Wo es notwendig ist, kann die Befürwortung von regulatorischen Anpassungen, um eine solche Beteiligung zu ermöglichen, die Nachhaltigkeit des Geschäftsmodells weiter stärken.

Schritt 9: Wie man den Vorteilen der ländlichen Mobilität einen Wert beimisst

Ländliche Gebiete sind aktive Wirtschaftsräume mit einer Vielzahl von landwirtschaftlichen, industriellen, rohstoffgewinnenden und freizeitbezogenen Unternehmen, die mit ihren natürlichen Ressourcen und den unternehmerischen Traditionen der Region verbunden sind.

Ländliche Mobilität kann als „Ermöglicher“ oder als „Multiplikator“ betrachtet werden, der Ergebnisse ermöglichen oder verbessern und den Wert anderer Investitionen steigern kann¹⁹. Tatsächlich ist der Mobilitätsservice in vielen Fällen eine wertschöpfende Komponente für andere wirtschaftliche, soziale, touristische oder ökologische Projekte und Maßnahmen.

Zu den verkehrsbezogenen Ergebnissen von Fördermaßnahmen für die ländliche Mobilität gehören unter anderem:

- Reduzierung der gefahrenen Fahrzeugkilometer
- Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen
- Weniger Verkehr, weniger Umweltverschmutzung, weniger Lärm, weniger Unfälle
- Lokale Straßen werden sicherer für Fußgänger und Radfahrer.
- Geringere Infrastrukturausgaben erforderlich
- Erhaltung oder Erweiterung des Kundenstamms für Unternehmen und Dienstleistungen

Ländliche Mobilitätsangebote werden in erster Linie eingeführt, um sozialen Nutzen in Gebieten zu bringen, die von sozialer Ausgrenzung oder Chancenungleichheit bedroht sind. Dennoch werden die Dienste oft wegen ihrer hohen Kostenbasis kritisiert, selbst wenn sie ihren sozialen Auftrag erfüllen.

Einige der Vorteile, die mit einem verbesserten Angebot an Verkehrsdienstleistungen für ländliche Gebiete verbunden sind, sind in Abbildung 30 aufgeführt und nach bestimmten Kategorien (Zugänglichkeit, Komfort usw.) klassifiziert. Es ist wichtig zu verstehen, wie diese Vorteile die Einführung/Entwicklung einer Mobilitätslösung beeinflussen können.

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Empfehlungen zur nachhaltigen geteilten Mobilität und zum öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten Europas“, SMARTA-Projektveröffentlichung.

Abbildung 30 Sozialer Nutzen der ländlichen Mobilität

Quelle: SMARTA-NET

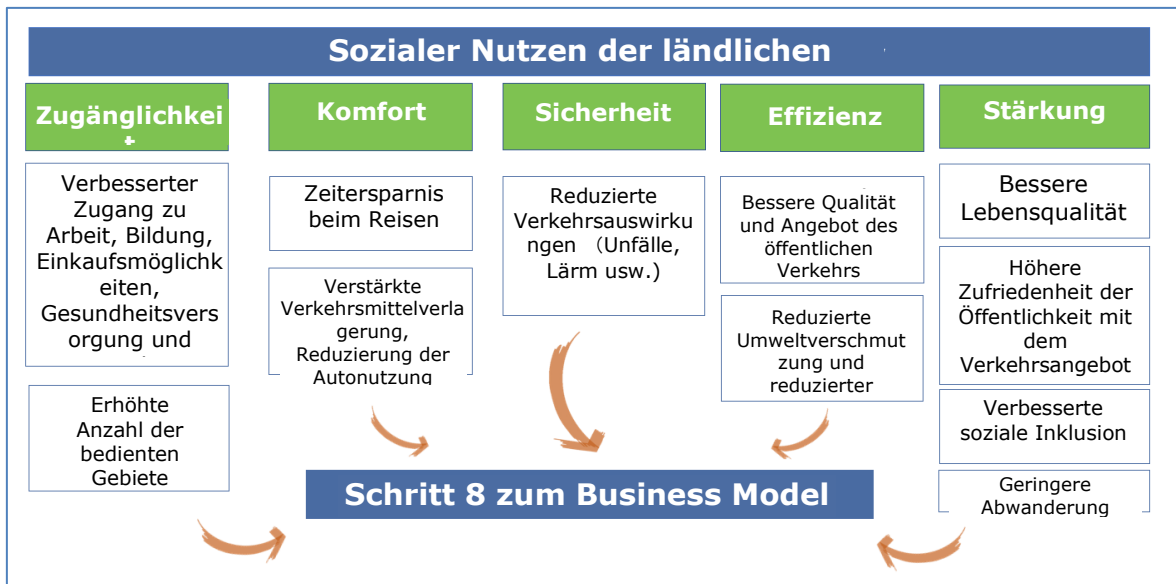


Abbildung 31 Grüne Eisenbahn in Valmiera, Lettland

Lernerfahrungen aus der Praxis: Grüne Eisenbahn in Valmiera, Lettland

Die Initiative „Grüne Bahnstrecken“ in Valmiera, Lettland, revitalisiert stillgelegte Bahnstrecken zu einem 32 km langen Netz von Wander- und Radwegen in der Region Vidzeme. Dieses Projekt, Teil eines größeren, 750 km langen Vorhabens in Südostland und Lettland, zielt darauf ab, die lokale Mobilität zu verbessern und nachhaltigen Tourismus zu fördern. Zu den wichtigsten Merkmalen gehören die Beseitigung von Hindernissen, die Installation von Holzbrücken und die Schaffung von Erholungsgebieten mit Ruhebänken. Das Projekt „Grüne Bahnstrecken“ ist eine gemeinschaftliche grenzüberschreitende Initiative, die vom Tourismusverband Vidzeme in Zusammenarbeit mit 25 lokalen Behörden der Region Vidzeme in Lettland und Südostland unter der Unterstützung des lettischen Vereins Grüne Straßen durchgeführt wird. Diese Initiative, die von lokalen Behörden und NGOs unterstützt wird, würdigt die historische Bedeutung der Eisenbahn für die Region und fördert gleichzeitig das Engagement der Gemeinde und das Wirtschaftswachstum durch mehr Tourismusmöglichkeiten und eine gesündere Lebensweise.

Auf dem 32 km langen Streckenabschnitt der Bahnstrecke, der von dieser lokalen intelligenten Mobilitätslösung abgedeckt wird (Teil der Strecke Valmiera-Kocēni-Ainaži), wurden sieben Brücken für die sichere Passage von Radfahrern und Fußgängern wiederaufgebaut. Die Investitionskosten wurden auf 47.000 Euro geschätzt, was etwa 4 Prozent der Gesamtprojektkosten von 1.174.938 Euro entspricht. Die Hauptfinanzierungsquelle stammte aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung Interreg Estland-Lettland, der 40.000 Euro beisteuerte, zusammen mit 7.000 Euro von anderen Partnern.

Das Projekt „Grüne Schienen“ **verbessert die Lebensqualität** in den Zielgebieten, indem es die Mobilität erhöht und neue Möglichkeiten für die Bewohner schafft. Die Initiative fördert Gemeinschaften durch vermehrte Aktivitäten im Freien. Die Einheimischen entdecken schnell, dass die restaurierten Wege hervorragende Möglichkeiten zum Spaziergehen, Radfahren und sogar zum Langlaufen in den Wintermonaten bieten.

Das Projekt fördert auch das Wirtschaftswachstum. Mit dem Zustrom von Touristen, die von den malerischen Routen angezogen werden, beginnen lokale Unternehmen, neue Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln, darunter Unterkünfte und gastronomische Angebote. Dieser

Tourismusanstieg bringt der Region mehr wirtschaftliche Vitalität, schafft Arbeitsplätze und stimuliert die lokale Wirtschaft.

Darüber hinaus verbindet das Netzwerk die Region Vidzeme mit Südostland und erweitert die Mobilitätsoptionen für Einwohner und Besucher gleichermaßen. Die verbesserte Erreichbarkeit ermöglicht es den Menschen, ein größeres Gebiet zu erkunden, was die Beteiligung und Interaktion der Gemeinschaft fördert. Insgesamt positioniert das Green-Railways-Projekt Mobilität als einen wichtigen Faktor für die Erreichung umfassenderer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele und verwandelt die Region in ein florierendes Zentrum für Erholung im Freien und Tourismus das ganze Jahr über.



Quelle: J. Sijats, S. Lawrence

Schritt 10: Anleitung zur Beantragung von Fördermitteln

Der Antrag auf Fördermittel für eine ländliche Mobilitätslösung erfordert einen gut strukturierten Ansatz, um die Komplexität der EU-, nationalen oder regionalen Förderprogramme zu bewältigen. Dieser Schritt beschreibt die wesentlichen Aufgaben zur Vorbereitung eines erfolgreichen Antrags, von der Ermittlung der am besten geeigneten Fördermöglichkeiten bis zur Einreichung eines überzeugenden Antrags.

Durch die systematische Bewertung der Förderquellen, die Überprüfung der Förderfähigkeit und die Abstimmung der Ziele mit den Programmanforderungen können die Antragsteller sicherstellen, dass ihre Anträge inhaltlich überzeugen. Ob durch Zuschüsse, Finanzinstrumente oder öffentliche Aufträge, die unten aufgeführten Schritte erhöhen die Chancen auf eine erfolgreiche Finanzierung innovativer Mobilitätslösungen, die auf die Bedürfnisse des ländlichen Raums zugeschnitten sind.

Abbildung 32 Wichtigste Schritte zur Vorbereitung eines Antrags

Quelle: SMARTA-NET

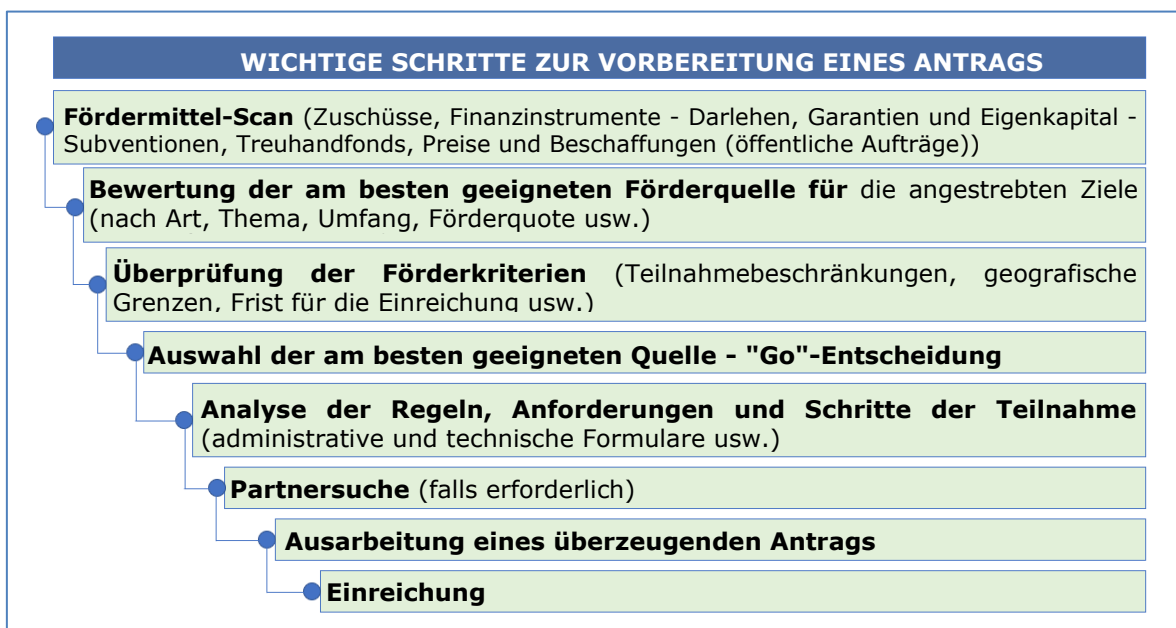


Abbildung 33 Beispiel: Navigation durch das Spektrum der EU-Förderprogramme

Lernerfahrungen aus der Praxis: Navigation durch das Spektrum der EU-Förderprogramme

Das **Toolkit für den ländlichen Raum** ist der umfassende Leitfaden zu EU-Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten für ländliche Gebiete in der Europäischen Union. Es soll lokalen Behörden, Institutionen und Interessengruppen, Unternehmen und Einzelpersonen helfen, bestehende EU-Fonds, -Programme und andere Förder- und Unterstützungsinitiativen zu identifizieren und zu nutzen und die Entwicklung in ländlichen Gebieten zu fördern.



Rural toolkit

Nutzer können die am besten geeigneten EU-Fördermöglichkeiten finden, um ihre spezifischen Projekte und Initiativen zu unterstützen. Es bietet umfassende Informationen zu Zuschüssen, Subventionen und Programmen, die die Entwicklung und Revitalisierung ländlicher Gebiete und Gemeinden ermöglichen.

Das Toolkit ist verfügbar unter: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Weitere nützliche Links zur Erkundung von EU-Fördermöglichkeiten:

- Allgemeine Informationen zum Bewerbungsverfahren- Europäische Kommission: [Link](#)
- Finanzierungsmöglichkeiten für öffentliche Einrichtungen - Europäische Kommission: [Link](#)
- EU-Fördermöglichkeiten für den öffentlichen Nahverkehr – UITP: [Link](#)

Während der skizzierte schrittweise Ansatz einen allgemeinen Rahmen bietet, sind für jede Förderebene spezifische Anpassungen erforderlich.

- Für EU-Fördermittel sind transnationale Partnerschaften und die Einhaltung komplexer administrativer Richtlinien entscheidend.
- Bei nationalen Fördermitteln wird häufig die Übereinstimmung mit nationalen Strategien betont, so dass die Antragsteller nachweisen müssen, wie ihre Projekte zu den nationalen Mobilitätszielen beitragen.
- Regionale Fördermittel erfordern in der Regel eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden und eine starke Betonung der Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse.

Der Zugang zu Unterstützung ist für ländliche Gemeinden, die erfolgreiche Förderanträge entwickeln wollen, von entscheidender Bedeutung. Für die Begleitung des Prozesses stehen verschiedene Ressourcen zur Verfügung:

- Veröffentlichung einer speziellen Interessenbekundung für externe Experten/Beratungsagenturen, um Unterstützung bei der Antragsentwicklung zu erhalten
- Kontaktieren Sie die nationalen/regionalen Kontaktstellen der Programme für (administrative oder technische) Klärungen.

- Kontaktieren Sie die nationalen Agenturen, die die Teilnahme an EU-F&E-Programmen fördern und Informations-, Bildungs- und Unterstützungsdienste anbieten.²⁰
- Teilnahme an Webinaren und Veranstaltungen (EU, national oder regional) zu den Programmen (zur Vernetzung mit anderen potenziellen Partnern, um weitere Einblicke in die Ausschreibungen zu erhalten).
- Mitgliedschaften (kommunale Spitzenverbände, relevante EU-Netzwerke²¹ usw.).

²⁰Die Europäische Kommission bietet ein Webportal für Helpdesk & Support an, das auch Details zu den nationalen Kontaktstellen (NKS) für verschiedene EU-Förderprogramme enthält: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Sie bietet außerdem ein Netzwerk von NKS an, das speziell auf Horizont Europa ausgerichtet ist: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹Beispiele für solche Netzwerke sind: die Smart Village Netzwerke (<https://www.smart-village-network.eu/>) das POLIS Netzwerk (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – die EU-Vereinigung der historischen Städte und Regionen (<https://www.historic-towns.org/>)

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Dieser Leitfaden wurde entwickelt, um Kommunen Wissen und Werkzeuge zu vermitteln, die sie benötigen, um nachhaltige, attraktive und integrierte Mobilitätslösungen in ländlichen Gebieten zu entwickeln und umzusetzen.

Mit dem Fokus auf das Thema der Finanzierung – insbesondere für ländliche Mobilitätsinitiativen und Mobilität zur Unterstützung des ländlichen Tourismus – befasst sich der Leitfaden mit einem erheblichen Hindernis: dem Mangel an Ressourcen und spezifischem Fachwissen bei der Sicherung von Finanzmitteln. Diese Herausforderungen hindern ländliche Gemeinden oft daran, maßgeschneiderte Mobilitätsdienste zu schaffen.

Anhand eines schrittweisen Ansatzes befähigt dieses Dokument ländliche Gemeinden und Fachleute, sich in komplexen Finanzierungslandschaften zurechtzufinden, den Finanzbedarf zu bewerten und überzeugende Projektvorschläge zu erstellen. Von der Identifizierung lokaler Herausforderungen und Ressourcen über die Definition wesentlicher Projektkomponenten bis hin zur Berücksichtigung regulatorischer und marktbezogener Aspekte zielt dieser Leitfaden darauf ab, die langfristige Nachhaltigkeit von Mobilitätsangeboten zu fördern. Durch die Befolgung dieser strukturierten Methodik können ländliche Gemeinden Mobilitätsherausforderungen in Chancen für Wachstum und Vernetzung verwandeln.

Eine Reihe von wichtigen Empfehlungen und Schlussfolgerungen wird vorgeschlagen, um einige der wichtigsten Ratschläge dieses Dokuments zusammenzufassen.

Festlegung klarer und umsetzbarer Ziele

- Gut definierte Indikatoren und Schlüsselkennzahlen
- Konkrete operative Verfahren
- Hervorhebung der umfassenden Vision, die über das Projektziel hinausgeht
- Gut etablierte Verbindungen zwischen spezifischen Zielen und Ergebnissen

Gemeindebasierte Initiativen

- Bottom-up-Ansatz, der Bedürfnisse und Herausforderungen ländlicher Gemeinden berücksichtigt
- Aktive Beteiligung der lokalen Bevölkerung (z. B. Foren, Vereine usw.), die Gruppen mit unterschiedlichem Hintergrund repräsentieren

Multi-Stakeholder-Ansatz

- Partnerschaften mit verschiedenen und relevanten Akteuren, einschließlich lokaler Politiker und Gemeindevertreter
- Sicherstellung der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Zielgruppen und Fachleuten

Kostenbewertungen

- Sicherstellung eines realistischen und umfassenden Finanzbedarfs
- Genaue Budgetschätzungen

Effektive Planung

- Bewertung und Planung aller benötigten Ressourcen und Aktivitäten
 - Personalressourcen
 - Technische Kompetenzen
 - Fähigkeiten in multidisziplinären Teams nutzen
- Vernetzung
- Genauer Zeitplan

Politische und räumliche Kontexte

- Verständnis des politischen Rahmens und der räumlichen Dynamik
- Ausrichtung des Projekts an den übergeordneten politischen Zielen und den lokalen Bedürfnissen

KONTAKT MIT DER EU-AUFNAHMEN

Persönlich

Überall in der Europäischen Union gibt es Hunderte von Europe-Direct-Informationszentren. Die Adresse des nächstgelegenen Zentrums finden Sie unter: https://europa.eu/european-union/contact_en

Telefonisch oder per E-Mail

Europe Direct ist ein Dienst, der Ihre Fragen zur Europäischen Union beantwortet. Sie können diesen Dienst kontaktieren:

- über die kostenlose Telefonnummer: 00 800 6 7 8 9 10 11 (bestimmte Betreiber können diese Anrufe in Rechnung stellen),
- unter der folgenden Standardnummer: +32 22999696, oder
- per E-Mail über: https://europa.eu/european-union/contact_en

INFORMATIONEN ÜBER DIE EU-FINDEN

Online

Informationen über die Europäische Union in allen Amtssprachen der EU sind auf der Europa-Website verfügbar unter: https://europa.eu/european-union/index_en

Veröffentlichungen der EU

Sie können kostenlose und kostenpflichtige Veröffentlichungen der EU herunterladen oder bestellen unter: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Mehrere Exemplare kostenloser Veröffentlichungen können Sie bei Europe Direct oder Ihrem lokalen Informationszentrum erhalten (siehe https://europa.eu/european-union/contact_en).

EU-Recht und damit zusammenhängende Dokumente

Um Zugang zu Rechtsvorschriften der EU zu erhalten, einschließlich aller EU-Rechtsvorschriften seit 1952 in allen amtlichen Sprachfassungen, besuchen Sie EUR-Lex unter: <http://eur-lex.europa.eu>

Offene Daten der EU

Das EU-Open-Data-Portal (<http://data.europa.eu/euodp/en>) bietet Zugang zu Datensätzen der Eide Daten können kostenlos heruntergeladen und sowohl für kommerzielle als auch für nicht-kommerzielle Zwecke wiederverwendet werden.



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union

ISBN: 978-92-68-27207-7

doi: 10.2832/0573449