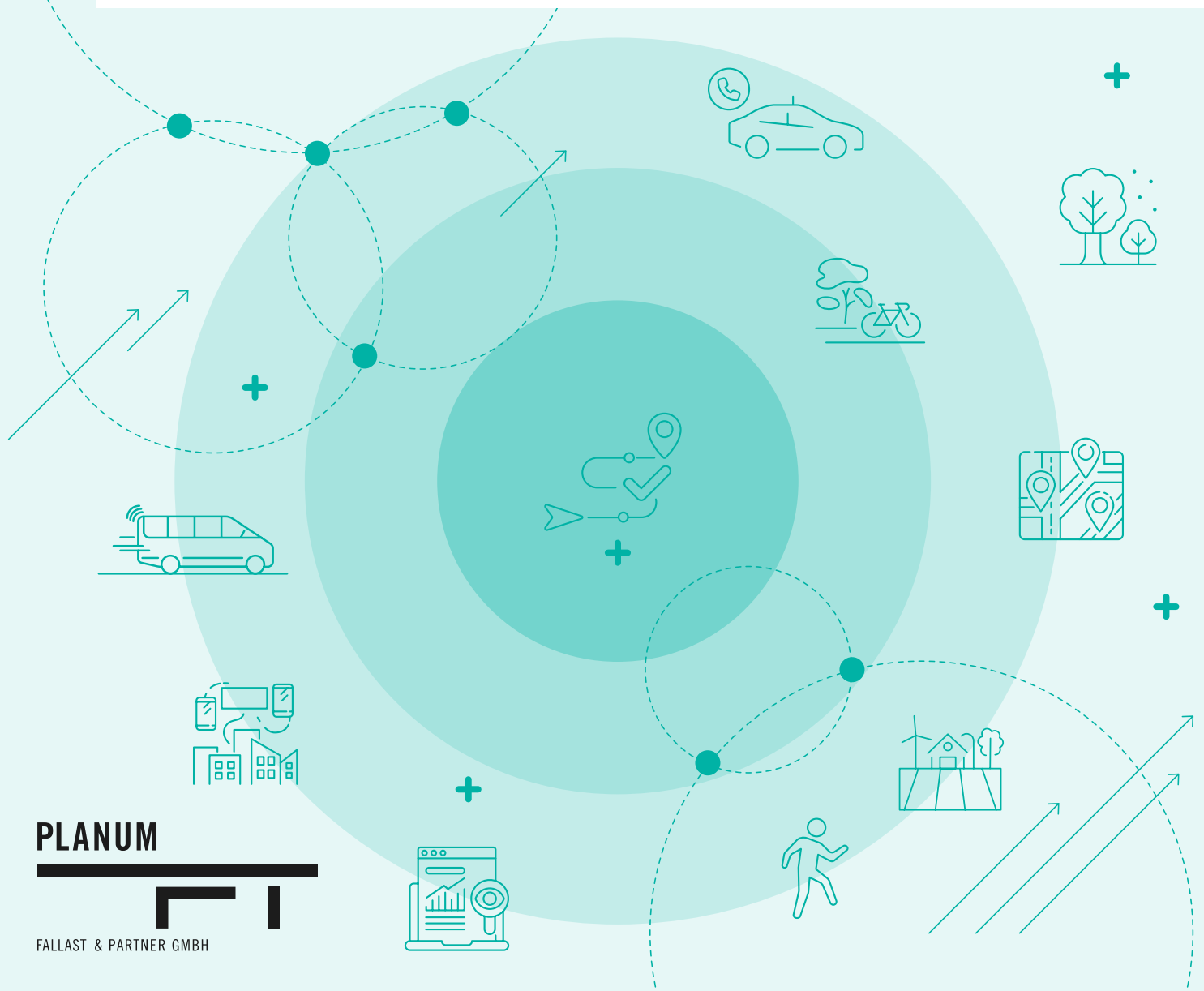


Flexibel mobil in Stadt und Land

Mikro-ÖV-Strategie für alle, die sich in
Kärnten nachhaltig fortbewegen wollen



PLANUM



FALLAST & PARTNER GMBH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Einleitung	5
 Teil 1 – Rahmenbedingungen, Bestandserhebung und Grundlegendes zu Planung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen	
Projektbeschreibung	6
Auftrag und strategische Grundlagen	6
Erweiterte Arbeitsgruppe – Stakeholder	7
Rahmenbedingungen – Grundlegendes zum Mikro-ÖV	8
Definition: Was ist Mikro-ÖV?	8
Aufgaben kleinräumiger Mobilitätsangebote	8
Bedienungsformen	10
Organisationsmodelle von Mikro-ÖV Systemen	11
Bestandserhebung: Angebot und Herausforderungen im Mikro-ÖV in Kärnten	15
 Teil 2 – Strategie, Ziele und Maßnahmen	
Strategievorgabe von Landesseite	18
Vorgaben & Parameter	18
Ziele	22
Maßnahmenplan / Förderrichtlinien	24
Erfolgsfaktoren	26
Finanzierung	28
Evaluierung	29
Kontakt und Informationen	30
Begriffsbestimmungen / Glossar	32
Quellenverzeichnis	33
Anhang	34
regioMOBIL & WEINMOBIL Südweststeiermark	35
LISA.Tulln	36
SAM – Sanfte Alltags Mobilität in der Oststeiermark	37
Impressum	38

Mobilität – so flexibel wie das Leben

Ein gut ausgebautes Öffentliches Verkehrsnetz ist ein immer wichtigerer Faktor, um einen attraktiven Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensstandort zu bieten. Der Öffentliche Verkehr trägt wesentlich zur Lebensqualität der Kärntnerinnen und Kärntner bei und stärkt die Region massiv. Egal um welche Bereiche des täglichen Lebens es sich handelt, ob in der Arbeitswelt, in der Freizeitgestaltung, bei der Ansiedlung von Unternehmen oder auch um einer Abwanderung junger Menschen entgegen zu steuern.

Im Bundesland Kärnten wurde deshalb sowohl in den ländlichen Regionen wie auch im städtischen Verkehr in den vergangenen Jahren ein starker Aufholkurs eingeschlagen und das Bahn- und Bus- Angebot massiv ausgebaut. Vor allem bessere Verbindungen für Pendlerinnen und Pendler und die optimale Anbindung der Regionen an die neue Koralmbahn stehen im Fokus. Mit der neuen Mikro-ÖV-Strategie des Landes Kärnten geht der eingeschlagene Aufholkurs nun in die nächste Phase, um gerade in ländlichen Regionen oder zu Randzeiten neue, flexible und bedarfsorientierte Angebote einzuführen. Ziel ist es, landesweit die sogenannte erste und letzte Meile bestmöglich mit flexiblen und bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten, wie Rufbussen und Sammeltaxis, auszubauen.

Flexibler, bedarfsorientierter, nachhaltiger, vernetzter und digitaler – das sind die Vorgaben für die neue Strategie. Insgesamt wurden 14 Maßnahmenfelder erarbeitet, durch die der bestehende öffentliche Verkehr optimal mit attraktiven und bedarfsorientierten

Mobilitätslösungen ergänzt wird. Mit landesweiten Planungsgrundlagen sollen erstmals einheitliche Qualitäts- und Verbindungsstandards eingeführt werden und auch das Kärnten-Ticket mit dem Mikro-ÖV nutzbar werden. Auch für den Tourismus soll das Mobilitätsangebot ausgebaut und einfacher zugänglich gemacht werden, um auch als Urlaubsland in Zeiten der Nachhaltigkeit einen Wettbewerbsvorteil zu schaffen. Die vorliegende Strategie ist vor allem ein gemeinsamer Umsetzungsplan. Deshalb haben wir von Landesseite das Budget für den Mikro-ÖV verdreifacht, um die Regionen bei der Einführung neuer Konzepte zu unterstützen und bestehende Angebote abzusichern. Vor allem sollen gemeindeübergreifende und regionale Lösungen gemeinsam mit den Gemeinden, Verbänden und regionalen Einheiten geplant, umgesetzt und gefördert werden.

Mein Dank gilt allen, die an dieser Strategie mitgewirkt haben und zukünftig noch dazu beitragen werden, dass diese in den Regionen und in den Gemeinden mit Leben erfüllt wird. Mit der neuen Mikro-ÖV Strategie wollen wir gemeinsam einen Beitrag leisten, damit mehr Kärntnerinnen und Kärntner den Öffentlichen Verkehr nutzen können. Das gelingt am besten, wenn er so flexibel wird wie das Leben selbst ist. Denn, das Leben richtet sich nicht nach starren Fahrplänen – die neue Mikro-ÖV-Strategie macht die Öffis damit so flexibel, wie das Leben.

Ihr Mobilitätslandesrat
Mag. Sebastian Schuschnig

Einleitung

Bus und Bahn prägen seit jeher das Bild vom klassischen Öffentlichen Verkehr (ÖV). Im letzten Jahrzehnt entwickelten sich zahlreiche bedarfsorientierte, alternative Angebotsformen als Ergänzung und Alternative zum klassischen ÖV, weshalb sich das Land Kärnten die Erarbeitung einer Mikro-ÖV Strategie als Aufgabe gesetzt hat.

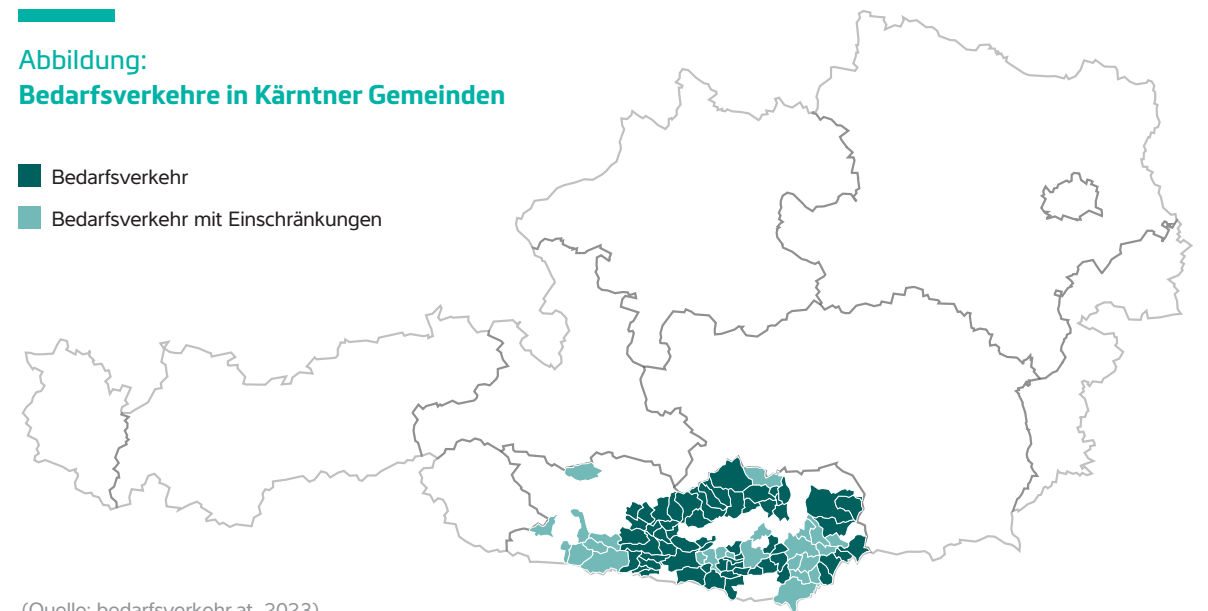
Bedarfsorientierten Verkehren und der multimodalen Mobilität kommen im Hinblick auf die notwendige Mobilitätswende immer größere Bedeutung zu, weil sie zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen, eine Reduktion der Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr erzielen und damit eine Verlagerung von

Wegen zugunsten des Öffentlichen Verkehrs bewirken. Landesweite Mobilitätsumfragen bestätigen die Bedürfnisse der Nutzer des ÖV nach einem Ausbau von bedarfsorientierten Mobilitätslösungen sowohl im ländlichen Raum, als auch zu Randzeiten. Daher soll Mikro-ÖV vor allem in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten als Ergänzung von klassischen Linienangeboten mit niedriger Kostendeckung eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten.

Mit dieser Strategie wird vom Land Kärnten ein Handlungsleitfaden vorgelegt, der eine rasche und unkomplizierte Umsetzung von dahingehenden Maßnahmen ermöglicht.

Abbildung:
Bedarfsverkehre in Kärntner Gemeinden

■ Bedarfsverkehr
■ Bedarfsverkehr mit Einschränkungen



(Quelle: bedarfsverkehr.at, 2023)

Projektbeschreibung

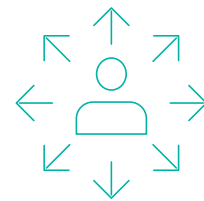
Auftrag und strategische Grundlagen

Die Kärntner Landesregierung hat sich unter dem Titel „Nachhaltigkeits-Koalition“ richtungsweisende Ziele gesetzt, um Kärnten zu einem führenden Wirtschafts- und begehrten Lebensstandort zu entwickeln. Dazu beitragen sollen unter anderem eine moderne, digitalisierte und gut ausgebaute Infrastruktur sowie ein bedarfsorientiertes und nachhaltiges Mobilitätsangebot in ganz Kärnten.

Besonders im Bereich der Mobilität und des Öffentlichen Verkehrs wurde in den letzten Jahren ein zukunftsgerichteter Reformweg eingeschlagen. Ziel ist es, weiter in ein modernes und gut ausgebautes Angebot im Schienenverkehrs- und Busbereich in den Städten und im ländlichen Raum, eine attraktive und barrierefreie Infrastruktur, multimodale Mobilitätsdrehscheiben sowie in ein modernes digitales Tarif- und Ticketing-System zu investieren. Damit soll der nötige Anreiz für den Umstieg vom Auto auf den klimafreundlichen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) geschaffen werden.

Um auch ländliche bzw. abseits der Hauptverkehrsachsen gelegene Gebiete bestmöglich zu erschließen, ist der Einsatz von bedarfsorientierten Mobilitätslösungen als Ergänzung zum klassischen ÖV unumgänglich, weshalb im Regierungsprogramm 2023 - 2028 auch die Erarbeitung einer Mikro-ÖV Strategie für Kärnten vorgesehen ist:

„Durch den Einsatz von bedarfsorientierten und flexiblen Mikro-ÖV-Lösungen kann die Mobilität in ländlichen Gebieten deutlich verbessert werden. Deklariertes Ziel der Koalitionspartner ist die Erarbeitung einer landesweiten Mikro-ÖV Strategie, die individuelle Mobilitätsbedürfnisse besonders in den ländlichen Regionen erhebt und bedarfsorientierte Verkehrslösungen in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr schafft. Diese sollen systematisch in das Gesamtangebot integriert und mit dem Kärnten Ticket tariflich nutzbar sein.“



Auch in den fachlich zugrundeliegenden Strategiepapieren des Landes ist die Forcierung von Mikro-ÖV Systemen, häufig auch Bedarfsverkehr genannt, vor allem für Randbereiche und zu Randzeiten, vorgesehen. Maßgebend sind dabei vor allem der „Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035“, kurz „MoMaK 2035“, aus dem Jahr 2016, der „Reformplan ÖV 2020^{plus}“ aus dem Jahr 2023 sowie der sich derzeit in Überarbeitung befindliche Regionalverkehrsplan (RVP).

Erweiterte Arbeitsgruppe – Stakeholder

Nachdem in einigen Regionen bzw. Gemeinden Kärntens bereits seit Jahren verschiedene, etablierte Mikro-ÖV Systeme angeboten werden, war es naheliegend, die dabei entstandenen Erfahrungswerte bei der Erstellung der Strategie mit einfließen zu lassen. Daher wurden Workshops mit Mikro-ÖV erfahrenen Stakeholdern abgehalten, denen an dieser Stelle nochmals ausdrücklich für ihre wertvollen Inputs gedankt werden soll.

Daran beteiligt waren auch Vertreter von Regionalmanagements, der Klima- und Energiemodellregionen, des Gemeindebundes, der Leader Regionen, der Verkehrsverbund Kärnten GmbH, der Wirtschaftskammer, der Tourismusregionen bzw. touristischen Mobilitätszentrale Kärnten, der zuständigen Fachabteilung sowie des politischen Referates des Landes Kärnten. Bei diesen Workshops wurde das konzipierte Grundgerüst der Strategie eingehend diskutiert und wichtige Inputs der Stakeholder für die weitere Erstellung aufgenommen. Um das Ergebnis fachlich abzurunden, wurde die Erstellung der Strategie zudem vom renommierten Ingenieurbüro PLANUM Fallast & Partner GmbH unterstützt.



Rahmenbedingungen – Grundlegendes zum Mikro-ÖV

Definition: Was ist Mikro-ÖV?

Der Begriff Mikro-ÖV steht als Synonym für verschiedenste kleinräumige Verkehrsangebote und wird in letzter Zeit immer öfter durch den Begriff Bedarfsverkehr ersetzt. Ebenso vielfältig wie die Einsatzmöglichkeiten, sind auch die Definitionen von Mikro-ÖV, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) definiert sie beispielsweise als

„...kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angewendet werden und Transportdienstleistungen für Personen zur Verfügung stellen.“ (BMK, 2023)

Im MoMaK 2035 wurden Mikro-ÖVs als „Lokale und klein(st)regionale Systeme des Öffentlichen Verkehrs in Regionen, in welchen es keinen Öffentlichen Linienverkehr gibt bzw. in Zeiten, wo der Mikro-ÖV den Linienverkehr ergänzt.“ definiert.

Aufgaben kleinräumiger Mobilitätsangebote

Wie auch der Öffentliche Verkehr im Allgemeinen, erfüllen kleinräumige Mobilitätsangebote eine Vielzahl an Funktionen und leisten einen wertvollen Beitrag zu diversen Herausforderungen der heutigen Zeit [Bedarfsverkehr.at, 2023]:

• First und Last Mile Lösung

Die Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs, auf denen die Linien mit hoher Taktung verkehren, verlaufen in der Regel entlang der Talböden. Für Personen, die nicht in fußläufiger Entfernung zu einer Haltestelle entlang einer der Hauptachsen leben, muss somit eine Lösung für den Weg von der Haustüre zur nächsten Haltestelle und zurück, häufig First und Last Mile genannt, gefunden werden.

Seitens des Landes Kärnten werden dafür verschiedene Lösungsansätze verfolgt und unter anderem auch auf die Errichtung von Park & Ride und Bike & Ride Anlagen gesetzt. Vor allem aber soll der Bedarfsverkehr zukünftig als Zu- und Abbringer zum Öffentlichen Linienverkehr dienen.

Beispiele in ganz Österreich zeigen, welche Vorteile innovative Ergänzungsverkehre gerade bei der „ersten und letzten Meile“ mit sich bringen. Der Mikro-ÖV hat Zu- und Abbringerfunktion für den liniengebundenen Öffentlichen Verkehr.

Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Fahrtenbündelung, um auch auf diesen kurzen Wegen ein klima- und ressourcenschonendes Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Erreichbarkeit für Personen außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs entlang der Linien wird wesentlich gesteigert. Mit zusätzlichen Angeboten wie Carsharing-Autos oder flächig verteilten Mobilitätsdrehscheiben steigert man die Erreichbarkeit zusätzlich.

• Erhöhung des Modal-Split zugunsten des ÖV

Das Land Kärnten verfolgt das langfristige Ziel, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split bis ins Jahr 2035 zu verdoppeln. Vor allem durch die Schaffung von First und Last Mile Lösungen besteht das Potential, bisher nicht erreichbare Bevölkerungsgruppen für den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Somit wird dem Mikro-ÖV hinsichtlich der Erreichung dieses Zieles eine bedeutende Rolle zukommen.

Neben dem positiven Effekt der Einsparung von Fahrten mit Privat-PKWs zieht die Fahrtenbündelung im Mikro-ÖV auch eine Steigerung des ÖV-Anteils an der Verkehrsmittelverteilung (Modal Split) nach sich. Mikro-ÖV soll vor allem jene Personen ansprechen, die ihre Wege derzeit mit dem eigenen (Zweit-) Auto zurücklegen. Das gilt auch für Touristen, bei denen der Anteil der ÖV-Fahrten bei der Anreise erfahrungsgemäß gering ist. Die Qualität des liniengebundenen Öffentlichen Verkehrs und die weiteren verschiedenartigen Mobilitätsangebote spielen dabei eine große Rolle und fördern die Nutzung von Mikro-ÖV-Systemen.

• Aufrechterhaltung und Sicherung der Daseinsvorsorge

Wie der Öffentliche Verkehr in seiner Gesamtheit, kommt auch Mikro-ÖV Systemen eine wichtige Rolle zur Aufrechterhaltung und Sicherung der Daseinsvorsorge zu. Der Bedarfsverkehr spielt besonders in ländlichen Gebieten, in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte und in Gebieten mit begrenztem Zugang zum Öffentlichen Verkehrsmittelnetz eine bedeutende Rolle. Er trägt dazu bei, die Mobilität zu verbessern, die Verkehrseffizienz zu steigern und die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern.

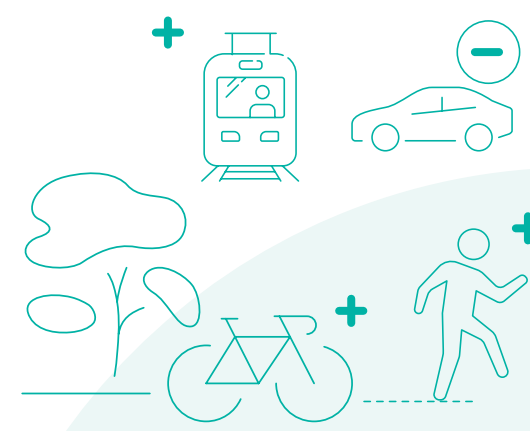
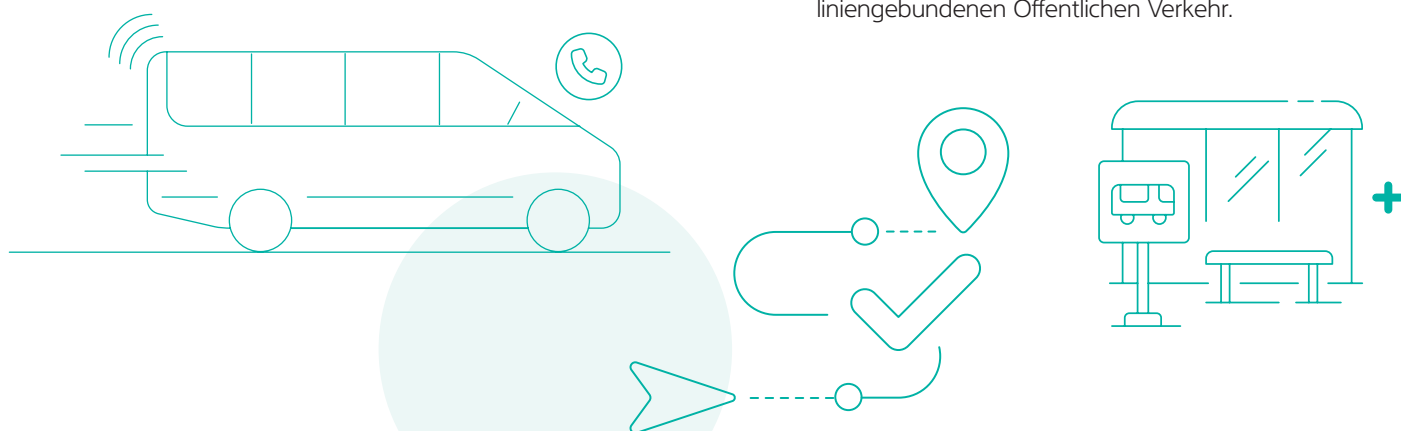
Mikro-ÖV-Lösungen können vor allem dort zur Daseinsgrundvorsorge beitragen, wo aufgrund geringer Siedlungs- und Bevölkerungsdichte der Zugang zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Nahversorgung, ärztliche Versorgung und Bildung) nicht vorhanden ist. Die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen für Nicht-Mobile und jene, die vom eigenen PKW umsteigen wollen, wird somit erweitert.

• Beitrag zur Nachhaltigkeit

Fahrten vom MIV auf den Umweltverbund zu verlagern hat erwiesenermaßen einen positiven Effekt auf das Klima. Bei Mikro-ÖV Angeboten spielt dabei vor allem der Besetzungsgrad eine wesentliche Rolle, wobei gilt, je höher, desto effizienter. Doch auch bei vergleichsweise niedrigem Besetzungsgrad tragen Bedarfsverkehrssysteme positiv zur Ressourcenschonung bei, wenn dadurch in Haushalten beispielsweise auf ein Zweit- oder Drittauto verzichtet werden kann.

• Beitrag zur sozialen Inklusion

Gerade für Personen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen und auch sonst keine Möglichkeit haben, sich fortzubewegen, bietet der Öffentliche Verkehr, und der Bedarfsverkehr im Speziellen, die Möglichkeit mobil zu sein und zu bleiben. Dabei sei vor allem an Jugendliche und generell Personen ohne Führerschein, Senioren, in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen oder aber auch an diejenigen gedacht, die sich bewusst gegen einen eigenen PKW entscheiden. Aufbauend auf die Sicherung der Daseinsvorsorge haben Mikro-ÖV-Lösungen die Aufgabe, soziale Inklusion herzustellen.



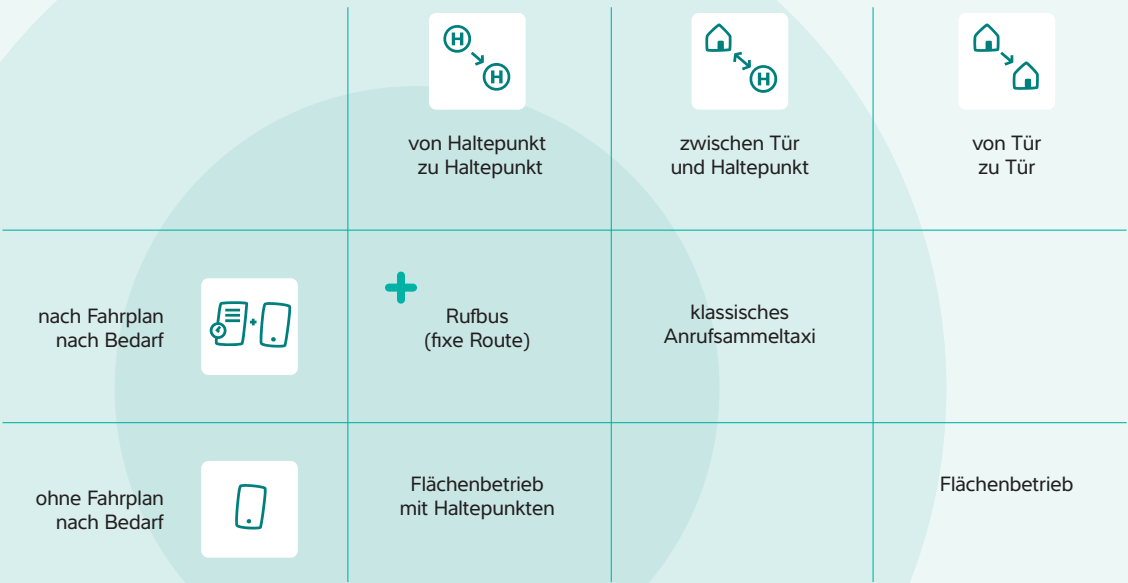
Bedienungsformen

Es gibt mehrere verschiedene Formen, wie Mikro-ÖV Systeme organisiert sein können. Welche davon für das jeweilige Projekt gewählt wird, hängt von den gegebenen Rahmenbedingungen ab, welche die Möglichkeiten oftmals begrenzen. Die Gemeinsamkeit aller Mikro-ÖV-Lösungen ist die bedarfsgerechte Gestaltung (auf Abruf) und Bündelung von Fahrten in einem bestimmten Gebiet.

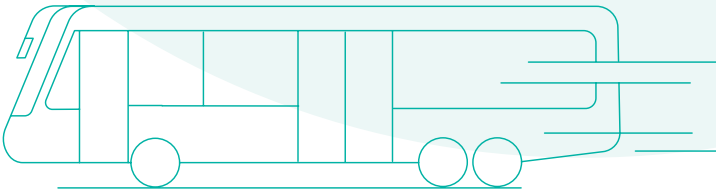
Bei den Bedienungsformen wird grundsätzlich zwischen folgenden Kriterien unterschieden:

- Nach Fahrplan
- Ohne Fahrplan
- Tür-zu-Tür
- Tür-zu-Haltepunkt
- Haltepunkt-zu-Haltepunkt

Abbildung:
Überblick über die unterschiedlichen Bedienungsformen von Mikro-ÖV-Systemen



Quelle: Bedarfsverkehr.at – Bedienungsformen, 2024



Organisationsmodelle von Mikro-ÖV Systemen

Neben der Bedienungsform spielt für den Auftraggeber auch das gewählte Organisationsmodell eine entscheidende Rolle. Dabei gilt es grundsätzlich zwischen nicht gewinnorientierten, gemeinnützigen Anbietern und gewerblichen Anbietern zu unterscheiden. Nachfolgend werden die verschiedenen Organisationsmodelle kurz vorgestellt, wobei der Fokus vor allem auf den in Kärnten üblichen Modellen liegt:

Gemeinnützige Organisation

Das in Kärnten am weitesten verbreitete Organisationsmodell ist jenes der nicht gewinnorientierten Vereinslösungen. Als Fahrer fungieren in der Regel Freiwillige, wodurch sich ein verhältnismäßig günstiges aber zeitgleich trotzdem ansprechendes Verkehrsangebot verwirklichen lässt. Die Disposition bzw. Fahrtbestellung wird dabei in der Regel über den jeweiligen Lenker abgewickelt. In Kärnten findet die-

ses Organisationsmodell vor allem unter der Dachmarke GO-MOBIL Anwendung. Dabei wird lokal je Betriebsgebiet ein Verein gegründet, als dessen Mitglieder und Finanziere die jeweilige(n) Gemeinde(n) und ebendort ansässige Wirtschaftsbetriebe auftreten; es können aber auch Einzelpersonen als so genannte „Privatmitglieder“ beitreten. Die Amtsträger des Vereins fungieren ausschließlich ehrenamtlich, das Lenkpersonal besteht ebenfalls aus Freiwilligen, die aus Haftungsgründen aber geringfügig beschäftigt sind. Der Verein ist auch Fahrzeughalter eines für diesen Dienst geeigneten PKWs. Die Fahrzeugbeschaffung und auch alle sonstigen Tätigkeiten der Vereine werden von einer zentralen „Zertifizierungsstelle“ sowohl und besonders in der Gründungsphase als auch später im laufenden Betrieb durch umfangreiche Serviceleistungen unterstützt, aber auch, insbesondere die finanzielle Gebarung betreffend, laufend überwacht.



Gewerbliche Organisationsmodelle/Anbieter

Bei der Beauftragung von gewerblichen Anbietern gibt es unterschiedliche Varianten, auf die der Besteller zurückgreifen kann.

Beauftragung eines Systemanbieters

Bei dieser Variante wird ein kommerzieller Anbieter mit der Umsetzung beauftragt. Der Umfang der Leistungen kann dabei variieren, meist wird eine online- sowie eine telefonische Buchungsmöglichkeit zur Verfügung gestellt, welche auch die Fahrzeugdisposition regelt. Die Fahrten werden in der Regel von Subunternehmern, meist lokale Anbieter aus der Region, die vom Systemanbieter beauftragt werden („Generalunternehmer“), durchgeführt. Das Bediengebiet umfasst dabei meist mehrere Gemeinden bzw. regionale Zusammenschlüsse und es befinden sich mehrere Fahrzeuge zeitgleich im Einsatz, was eine entsprechende Disposition im Hintergrund benötigt. In der Regel wird den Fahrgästen eine Bedienung Haltepunkt-zu-Haltepunkt angeboten (Tür-zu-Tür nur in Ausnahmefällen). Beispiele für dieses Organisationsmodell sind das „Postbus Shuttle“ (Bodensdorf/Ossiach, Techelsberg) oder das „Nockmobil“ (Region Nockberge).

Beauftragung eines Taxiunternehmens

Wird auf ein online-Buchungssystem, den damit gegebenen Sammeleffekt und die dazugehörige Fahrzeugdisposition verzichtet, kann vom Besteller ein Kleinfahrzeuge betreibendes Verkehrsunternehmen direkt mit der Durchführung der Fahrten und/oder mit der Einräumung besonderer Kunden-Fahrpreise beauftragt werden. Die Bestellung von Fahrten erfolgt dabei in der Regel telefonisch und wird vom Lenker direkt entgegengenommen. Dieses Modell ist einer herkömmlichen Taxi-Beförderung sehr ähnlich und schon seit Jahren in mehreren Kärntner Gemeinden etabliert (zum Beispiel: Griff-tax in Griffen).

Die Organisationsform richtet sich nach den Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer sowie den finanziellen Voraussetzungen des Auftraggebers. Aufgrund von Gemeinnützigkeit und Ehrenamtlichkeit sind auf Vereinsbasis agierende Systeme in der Regel deutlich kostengünstiger umzusetzen als gewerbliche Lösungen.

Sie unterliegen jedoch auch gewissen Einschränkungen (Personenkapazität, Betriebsgebiet usw.), sodass dieses Organisationsmodell nur für Gemeinden mit einer bestimmten geographischen und sozioökonomischen Struktur geeignet ist. Zudem bedarf es eines hohen Organisationsaufwands für den Vereinsvorstand.

Systeme die sich eines gewerblichen Anbieters bedienen, bedeuten für Gemeinden als Besteller in der Regel weniger organisatorischen, im Gegenzug aber auch einen höheren finanziellen Aufwand.



Organisationsform

Vorteile

Nachteile

Gemeinnützige Organisation

- Niederschwelliger Zugang
- Ehrenamtliche führen Fahrt durch, daher sehr kostengünstig

- Organisationsaufwand für Vereinsvorstand
- Erfordert hohes Engagement der Beteiligten

Kommunaler Eigenbetrieb

- Leichtere Kontrolle des Systems, weil in der Hand der Gemeinde(n)

- Benötigt Taxi- oder Mietwagenkonzession
- Gründung eines gemeindenahen Unternehmens nötig
- Hoher Organisationsaufwand für Gemeinde(n)
- Keine Mitwirkung Ehrenamtlicher möglich
- Finanzielles Risiko liegt bei der/den Gemeinde(n)
- Höhere Betriebskosten (Anstellung Lenker)

Organisation durch Systemanbieter

- Übernehmen Disposition und Marketing
- Kein großer Organisationsaufwand für Gemeinde(n)

- Nicht immer eine „regionale“ Lösung
- Overheadkosten höher als bei anderen Systemen

Beauftragung Transportunternehmens (Taxi- oder Mietwagenunternehmen)

- Direkter Zugang zu Betreiberunternehmen
- Fahrzeuge sind in der Regel vorhanden und müssen nicht angeschafft werden (Synergien)
- Sparsame Betriebsführung
- Verfügen über nötige Konzession für den Personentransport
- Flexibles System – Bestellerprinzip

- Weniger Einnahmepotenzial für Gemeinde(n)
- Laufende Qualitätskontrolle nötig

Organisation durch den Verkehrsverbund

- Personal- und Fahrzeugsynergien möglich (z.B. Nutzung von Kindergarten- oder Schülerbussen)
- Sparsame Betriebsführung möglich
- Einfachere Integration eines Verbundtarifes

- Overheadkosten und Betriebskosten können hoch sein

Unabhängig von der Organisationsform können diese Mikro-ÖV Systeme sowohl auf Einzelgemeinden beschränkt oder in Gemeindeverbänden betrieben werden. Eine Abgrenzung und klare Definition des Bedienungsgebietes ist unter anderem für die Verortung von Haltepunkten notwendig. Grundsätzlich gilt: Die Abgrenzung erfolgt nachfrageorientiert und es sind alle potenziellen Quellen und Ziele enthalten. Es kann auch externe Punkte in Gemeinden geben, die sich nicht an der Mikro-ÖV-Lösung beteiligen wollen.

Ein Zusammenschluss mehrerer Gemeinden oder einer Region bei der Umsetzung eines Mikro-ÖV-Systems ist vor allem in ländlichen und wenig dicht besiedelten Gebieten empfehlenswert. Da viele Wege über die Gemeindegrenzen hinausgehen und sich wichtige Ziele nicht zwangsläufig in der eigenen Gemeinde befinden, sind gemeindeübergreifende Lösungen oftmals die effizienteren. Bei größeren Gebieten empfiehlt sich die Aufteilung in Bediengebiete innerhalb der Region für mehr Effizienz und eine Attraktivitätssteigerung (kürzere Wartezeiten).

Bedienungsgebiet	Vorteile	Nachteile
Einzelne Gemeinde	• Geringer Organisationsaufwand • Leichte Evaluierung	• Kostenaufwand für einzelne Gemeinden hoch • Geringe Reichweite durch eingeschränktes Bediengebiet • Nicht gemeindeüberschreitend: schließt viele Wege und wichtige Ziele aus
Gemeindeverband oder Region	• Kostenverteilung speziell bei Anschaffungs- und Fixkosten auf alle Gemeinden • Erweiterte Zubringerfunktion durch größeres Bediengebiet	• Hoher Organisationsaufwand • Evaluierungsaufwand höher • Fordert höheres Engagement aller teilnehmenden Gemeinden • Lange Anfahrtszeiten bei großem Gebiet wodurch Effizienz und Attraktivität sinken

- Bei der Einführung ist grundsätzlich mit folgenden Kosten zu kalkulieren:
- Investitionskosten (Planung des Systems etc.) Anschaffungs- und Infrastrukturkosten (Fahrzeuge, Haltepunkt-Beschilderung, Marketingmaterialien, eventuelle Softwarekosten)
 - Fixkosten/Betriebskosten (Fahrzeughaltungskosten, Versicherungs- und Personalkosten, Kosten für laufende Bewerbung)
 - Overheadkosten (Telefonzentrale und Buchungsplattform sowie Dispositionssoftware, wenn vorhanden, Projektmanagement und -betreuung)
 - Variable Kosten (Reparaturen, Energiekosten etc.)

Die Anschaffungs- und Infrastrukturmaßnahmen sind den Gemeinden zuordenbar. Bei Gemeindeverbänden kommt es durch die Aufteilung der Fix- und Betriebskosten zu geringeren Anschaffungskosten.

Den Investitionen/Kosten gegenüberzustellen sind die Erlöse, die ein Mikro-ÖV System generiert. Langfristig ist eine Integration von Verbundtarifen und Anerkennung von Zeitkarten wie dem Kärnten Ticket oder KlimaTicket Österreich empfehlenswert. Besitzer von Zeitkarten zahlen dann in der Regel nur den Komfortzuschlag für die Abholung von einem im System definierten Haltepunkt zu der gewünschten Zeit (solange in einer bestimmten Zeit davor und danach kein liniengebundener ÖV in zumutbarer Entfernung fährt).



Bestandserhebung: Angebot und Herausforderungen im Mikro-ÖV in Kärnten

Als Grundlage für jede erfolgreiche Strategie ist es von immenser Bedeutung, den aktuellen Status quo zu kennen. Daher wurde ab Sommer 2023 von der zuständigen Abteilung im Amt der Kärntner Landesregierung eine Erhebung durchgeführt, die sämtliche Mikro-ÖV Angebote in Kärnten erfassen sollte. Im Zuge der Erhebung stellte sich abermals heraus, dass manche Systeme sehr zielgruppenspezifisch ausgelegt waren/sind und die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen in den Vordergrund stellen.

Grundsätzlich lässt sich vor allem zwischen touristischen Angeboten und Angeboten für die lokale Bevölkerung unterscheiden, wobei es bei zweiten zum Teil noch weitere Einschränkungen der Zielgruppe gibt. So gibt es beispielsweise Systeme, die nur von den jeweiligen Gemeindebürgern, Vereinsmitgliedern oder Personen ab einem gewissen Alter (z.B. Maria Saal - Mobil 60 Plus, Velden am Wörther See - Veldener Bedarfstaxi) genutzt werden können.

Als Beispiel für ein klar touristisch ausgerichtetes Bedarfsverkehrssystem kann das Bahnhofshuttle Kärnten angeführt werden. Dieses dient als Zu- und Abbringerservice zu insgesamt 17 Bahnhöfen in Kärnten, von denen aus Unterkünfte und Ausflugsziele in beinahe ganz Kärnten erreicht werden können. Das Angebot muss jedoch am Vortag gebucht werden und auch die Fahrpreisgestaltung orientiert sich eher an vergünstigten Taxitarifen als am Öffentlichen Verkehr.

Primär wird somit das Problem der An- und Abreise von Urlaubsgästen gelöst, für die Mobilität vor Ort oder tägliche Wege der lokalen Bevölkerung ist das System jedoch weniger geeignet.

In 77 von 132 Gemeinden

Bei der Erhebung der Systeme, der sowohl Rückmeldungen der Gemeinden, als auch online Recherchen zugrunde liegen, wurden daher einige Merkmale mit abgefragt, um die verschiedenen Angebote kategorisieren zu können. Insgesamt (Stand Jänner 2024) verkehrt in 77 der 132 Kärntner Gemeinden zumindest ein Mikro-ÖV System, in einigen Gemeinden gibt es sogar mehrere Systeme. Einige Systeme unterliegen jedoch unterschiedlichsten Einschränkungen, sei es beispielsweise die Nutzergruppe oder die Betriebszeit betreffend.

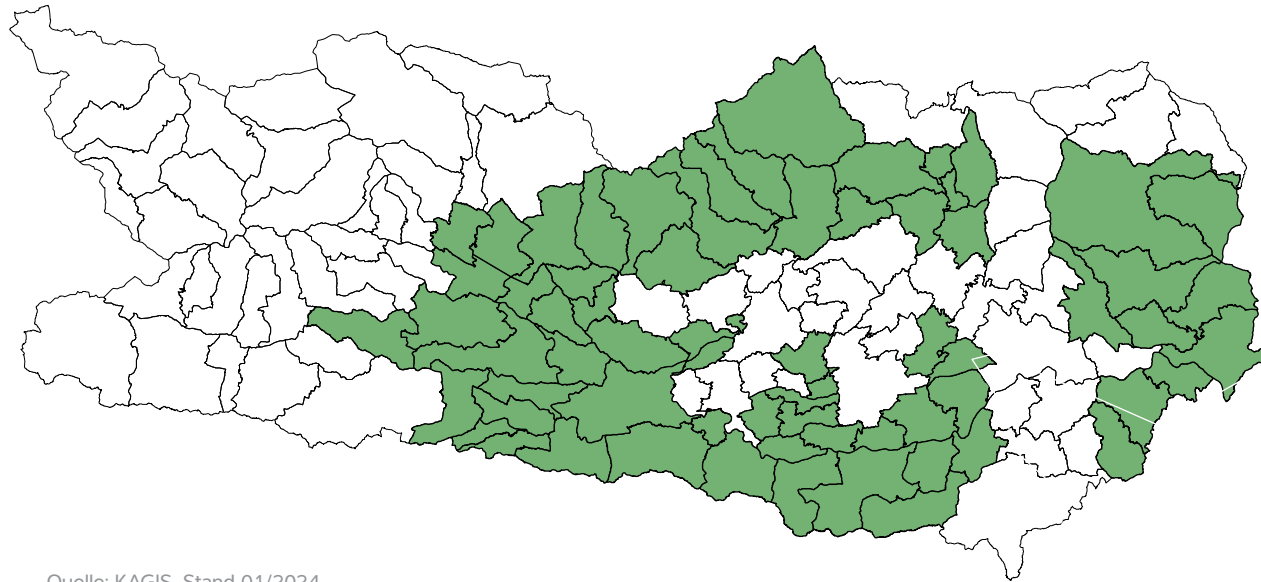
Um jedoch für die Flächenerschließung und als Zu- und Abbringer zum ÖV dienen zu können, bedarf es zukünftig deutlich ausgedehnter Betriebszeiten und uneingeschränkter Zugänglichkeit für jedermann. Die aktuell verkehrenden Systeme wurden daher auch danach kategorisiert, ob sie den dahingehend notwendigen Kriterien bereits teilweise entsprechen. Als, für diese Kategorisierung angesetzten Kriterien wurden folgende herangezogen:

- Bedienung zumindest von Montag – Freitag
- Ganzjährigkeit (keine nur saisonalen Angebote)
- Diskriminierungsfreiheit (für jedermann zugänglich)
- Mindestbetriebszeit von 6 Stunden täglich
- Maximale Vorlaufzeit für Fahrtbestellung von 60 Minuten

Insgesamt erfüllen die Bedarfsverkehrssysteme in 67 Gemeinden diese Kriterien, wodurch bereits heute in rund der Hälfte der Kärntner Gemeinden ein zumindest gewissen Mindestkriterien entsprechendes Angebot zur Verfügung steht. Ziel muss es jedoch sein, auch diese Angebote weiter auszubauen und zu verbessern.

Abbildung:

Gemeinden mit Mindestkriterien erfüllenden Mikro-ÖV Systemen



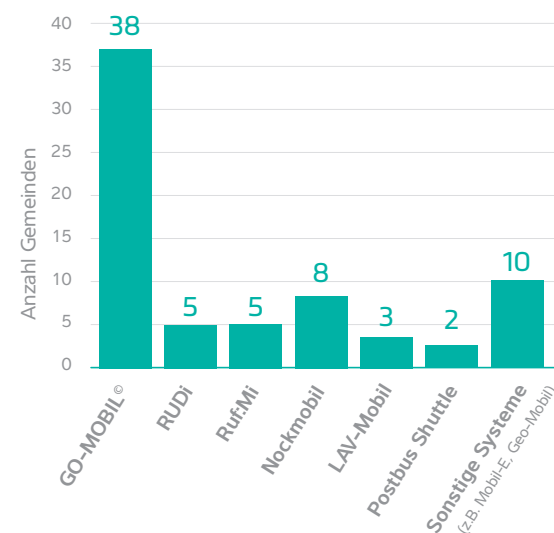
Quelle: KAGIS, Stand 01/2024

Unter den bereits verkehrenden Mikro-ÖV Angeboten ist das GO-MOBIL[®], welches bereits in 38 Gemeinden zum Einsatz kommt, das am weitesten verbreitete. Weitere Systeme, die in mehreren Gemeinden im Einsatz sind bzw. mehrere Gemeinden abdecken, sind die über die VKG organisierten Systeme RUDi im Unteren Drautal sowie Ruf:Mi im Großraum Althofen. Weiters verkehren das LAV-Mobil, Postbus Shuttle oder das Nockmobil jeweils in mehreren Gemeinden.

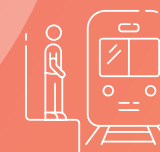
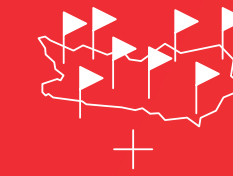
Einige dieser Systeme bieten bereits den großen Vorteil der online-Buchbarkeit, darunter die Systeme RUDi, Ruf:Mi, Nockmobil, LAV-Mobil sowie das Postbus Shuttle, allerdings werden dafür teilweise unterschiedliche Plattformen verwendet.

Abbildung:

Die nachfolgende Abbildung bildet eine Übersicht über die in den 67 Gemeinden, deren Systeme die Kriterien erfüllen, zum Einsatz kommenden Systeme.



* (Da in einigen Gemeinden mehr als ein System verkehrt, ergeben sich 71 eingesetzte Systeme in 67 Gemeinden), Stand Jänner 2024



Strategie, Ziele und Maßnahmen

Strategievorgabe von Landesseite

Der Öffentliche Verkehr im Süden Österreichs wird mit der Gesamteröffnung der Koralmbahnstrecke im Dezember 2025 eine Zeitenwende erleben. Bereits in den vergangenen Jahren wurde seitens des Landes Kärnten vermehrt in das Angebot, aber auch in eine attraktive Tarifgestaltung im Öffentlichen Verkehr investiert. Um die durch das Jahrhundertprojekt Koralmbahn befeuerte Euphorie und Chance zur Mobilitätswende auch zu nutzen, wird weiterhin kräftig in den Öffentlichen Verkehr investiert und soll das bestehende Angebot in ganz Kärnten um weitere flexible Mobilitätsangebote erweitert werden.

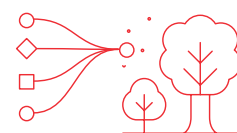
In dieser Strategie sollen die Vorgaben & Parameter dafür festgelegt werden, um sicherzustellen, dass Qualitätskriterien von sämtlichen Mikro-ÖV Systemen eingehalten werden und so die Qualität des Angebotes gewährleistet werden kann.



Vorgaben & Parameter

Mikro-ÖV nie in Konkurrenz zum Linienangebot

Bedarfsverkehr/Mikro-ÖV Systeme sollen und dürfen niemals den Öffentlichen Linienverkehr konkurrenzieren, sondern sollen als sinnvolle Ergänzung dazu dienen. Zudem sind Mikro-ÖV Systeme nicht mit einem klassischen TAXI-Angebot vergleichbar oder stehen darin in Konkurrenz. Gleichzeitig ist Parallelverkehr auf Strecken, die auch vom Öffentlichen Linienverkehr bedient werden, daher nicht zulässig, sofern in einem Zeitraum von 30 Minuten vor oder nach der gewünschten Fahrt auch eine Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehrsmittel möglich wäre. Verläuft nur eine Teilstrecke parallel zum Öffentlichen Linienverkehr, so ist grundsätzlich nur die Fahrt als Zubringer zu einem ÖV-Umsteigepunkt mit dem Mikro-ÖV zu absolvieren und die verbleibende Wegstrecke im Linienverkehr zu absolvieren. Unter besonderen berücksichtigungswürdigen Gründen sind im Einzelfall Ausnahmen möglich.



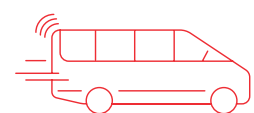
Steigerung des Besetzungsgrades zur Erhöhung der Nachhaltigkeit

Ein weiterer wichtiger Faktor zur Steigerung der Effizienz und somit sowohl der wirtschaftlichen, als auch ökologischen Nachhaltigkeit, ist die Steigerung des Besetzungsgrades. Dies ist durch die Bündelung von Fahrten zu erreichen, wozu vor allem beim Einsatz von mehreren Fahrzeugen in einer Region, eine Dispositionssoftware im Hintergrund sehr dienlich ist.



Verkehrsplanung – Abstimmung aller Stakeholder

Seitens des Landes gibt es, mit Ausnahme der in diesem Kapitel genannten Umsetzungsgrundsätze und Pflichtkriterien, keine Detailvorgaben, wie ein Projekt im konkreten ausgestaltet sein muss. Ein einheitliches Mikro-ÖV System für das gesamte Bundesland entspricht nicht dem Zielbild dieser Strategie. Vielmehr wird auf die Planungskompetenz in der jeweiligen Region, unter verpflichtender Einbeziehung der betreffenden Gemeinden, des Regionalmanagements, der Tourismusregion(en) und der VKG sowie etwaiger optionaler externer Partner/Planer gesetzt. Das Land steht dabei beratend zur Seite und richtet eine Expertenkommission ein, welche für die Beurteilung der Konzepte und ihrer Förderwürdigkeit zuständig ist.



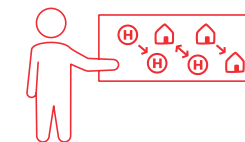
Eine Gemeinde/Region = ein System

Verkehrt in einer Gemeinde bereits ein entsprechendes System, sollte dem Ausbau dieses System Vorrang gegenüber der Einführung eines neuen Systems gegeben werden und somit das bereits aufgebaute Angebot integriert werden. Parallel-Angebote sollen vermieden werden.

Aus diesem Grund wird im Zweifelsfall bei der Vergabe der Fördermittel Gemeinden der Vorzug gegeben,

- in denen aktuell noch gar kein Bedarfsverkehr existiert, oder
- in denen ein bestehendes System ausgebaut werden soll

Die Einführung eines zusätzlichen Systems im selben Gebiet ist nur dann erwünscht und förderbar, wenn dieses das dort jeweils bestehende System inhaltlich ergänzt, verbessert und nicht konkurrenziert.



Bedienungsform

Der gewünschte Bedienungsmodus ist die „Haltepunkt zu Haltepunkt“ Bedienung. Aus den Erfahrungen der aktuell im Einsatz befindlichen Systeme führt die Haltepunktbedienung zu erheblichen Effizienzsteigerungen gegenüber der Tür-zu-Tür Bedienung, da sich die Zeit für die Fahrgastaufnahme erheblich reduziert. Dadurch wird das System als gesamtes effizienter und kann mit möglichst geringem Mitteleinsatz ein ansprechendes Angebot gewährleistet werden. Innerhalb des Bedienegebiets und der Betriebszeit kann beliebig zwischen Haltepunkten gefahren werden. Dabei kann es sich um konzessionierte Haltestellen handeln, oder um Halte- bzw. Sammelpunkte, die physisch markiert sein können oder lediglich virtuell auf einer Karte verzeichnet sind. Die Festlegung der Haltepunkte geschieht im Zuge der Konzepterstellung durch den Projektwerber. Haltepunkte können sowohl aufgrund einer gewissen Anzahl an Hauptwohnsitzen im Umkreis als auch sonstiger POIs festgelegt werden.

Ausnahmen, um beispielsweise für mobilitätseingeschränkte Personen eine Tür-zu-Tür Bedienung zu ermöglichen, sind nach Einzelfallprüfung auch bei der Haltepunktbedienung zulässig.

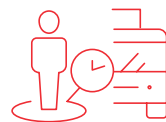
Tür-zu-Tür Bedienungskonzepte für bestimmte Zielgruppen (eigens definiert von der anbietenden Gemeinde oder Region) sind grundsätzlich möglich, bedürfen aber der Ausgabe bestimmter "Berechtigungsausweise". Aus Effizienzgründen soll aber von deren genereller Einführung Abstand genommen werden. Zudem soll ein Tür-zu-Tür Konzept nicht mit einem TAXI-Angebot in Konkurrenz stehen.



Tarifgestaltung – Anerkennung KTÖ & KTK

Langfristiges Ziel für sämtliche, vom Land Kärnten geförderten Mikro-ÖV Systeme ist die grundsätzliche Anwendung des Verbundtarifs der Kärntner Linien mit allen seinen Kartenarten und Ermäßigungskategorien. Um als förderungsfähig zu gelten sind zum Start jedenfalls die Akzeptanz des Klimaticket Kärnten (KTK) und des Klimaticket Österreich (KTÖ) Grundvoraussetzung. Aus Konkurrenzierungs- und Kapazitätsgründen kann vorerst zusätzlich zum KTK bzw. KTÖ für jede Fahrt ein sogenannter "Komfortzuschlag" von bis zu zwei Euro, für alle in gleicher Höhe, eingehoben werden, wobei dieser Zuschlag mittelfristig zu evaluieren ist.

Dies vor allem, um etwa das Risiko einer anfänglichen Überbeanspruchung zu vermindern oder um den Übergang von einem zu ersetzenden Altsystem auf das neue zu erleichtern. Die Tarifgestaltung für Fahrten ohne KTK bzw. KTÖ ist im Zuge der Konzepterstellung zu definieren.



Mindestbetriebszeiten

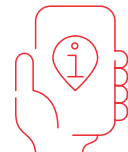
Das System hat ganzjährig zumindest von Montag – Freitag (wenn Werktag) in Betrieb zu sein und dabei eine tägliche Mindestbetriebszeit von sechs Stunden zu erreichen. Von dieser Mindestbetriebszeit sind die Morgenspitze für die Zubringung zu den Zentren und der mittlere bis späte Nachmittag für die Heimbringung jedenfalls zu berücksichtigen.

Aufbauend auf die Mindestbetriebszeiten soll die Erweiterung des Angebotes auf das Wochenende sowie an Feiertagen angestrebt werden.



Buchung & Vorlaufzeit

Langfristiges Ziel ist die digitale Buchbarkeit sämtlicher Services auf einer zentralen Buchungsplattform, wobei vorerst gleichzeitig auch die telefonische Buchung möglich sein muss. Solange diese Buchungs-/Dispositionsoftware jedoch noch nicht zur Verfügung steht, sind in der Übergangsphase die telefonische Buchung bzw. andere online-Services ebenfalls ausreichend. Die maximale Vorlaufzeit für eine Fahrtbuchung darf 60 Minuten betragen. Ausgenommen davon sind lediglich Fahrten zu Beginn der Betriebszeit, bei denen eine Fahrtanmeldung am Vorabend verlangt werden kann. Derzeit existiert noch keine landesweite Buchungsplattform für Mikro-ÖV Systeme. Wird eine solche jedoch aufgesetzt und eingeführt, sind sämtliche Angebote jedenfalls zu integrieren, um die Buchungsmöglichkeiten zu vereinfachen und zu vereinheitlichen.



Beauskunftung

Einer der wichtigsten Faktoren für den Erfolg von Bedarfsverkehren ist die einheitliche Information bzw. die Beauskunftung der jeweiligen Systeme. Auch wenn eine durchgehende Buchung der gesamten Reisekette zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich ist, so sollen sie sehr wohl auf einer Plattform auffind- und abrufbar sein. Als diese Plattform dient der Routenplaner der Kärntner Linien, erreichbar unter <https://routenplaner.karntnerlinien.at/>.

Daher ist die Integration in die Auskunftssysteme der Verkehrsauskunft Österreich (VAO, Hintergrundsystem der Routenplaner der jeweiligen Verkehrsverbünde) zwingend vorgesehen. Die dort hinterlegte Information hat zumindest die Betriebszeiten, die Bestellhotline und etwaige weiterführende Links zu enthalten. Für die Integration steht die VKG als Partner zur Verfügung.



Diskriminierungsfreiheit

Das Service muss für jedermann zugänglich sein und darf nicht auf eine spezielle Nutzergruppe eingeschränkt sein. Zusätzliche Vergünstigungen für spezielle Nutzergruppen sind jedoch zulässig (z. B. Besitzer von KTK/KTÖ, Besitzer von Gästekarten usw.).



Förderung nur von neuen Projekten oder bei Verbesserung/Aufwertung eines Bestandssystems

Grundsätzlich soll durch die Zurverfügungstellung von Fördermitteln ein Anreiz für Gemeinden geschaffen werden, neue Angebote zu entwickeln. Der Fokus sollte dabei vor allem auf gemeindeübergreifenden Angeboten liegen. Es kann jedoch auch für bereits bestehende Mikro-ÖV Systeme um eine Förderung angesucht werden, sofern dadurch eine Verbesserung des Angebotes (z. B. Ausweitung der Betriebszeit, mehr Haltpunkte udgl.) erreicht wird.



Dekarbonisierung – Verstärkter Einsatz nachhaltiger Antriebsformen

Die eingesetzten Fahrzeuge sollten, wenn möglich, vorrangig auf einen alternativen Antrieb setzen, um auch zur Einsparung von CO2 Emissionen beizutragen. Gerade in den Fahrzeugkategorien, die für die Anwendung im Mikro-ÖV Bereich in Frage kommen, gibt es mittlerweile durchaus eine breite Auswahl an möglichen Alternativen.



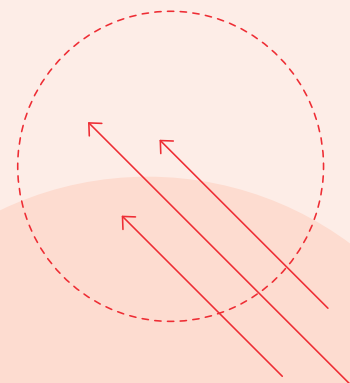
Lieferung von Fahrgastzahlen/ Statistiken

Um eine Evaluierung der Systeme zu ermöglichen, sind die Fördernehmer verpflichtet, festgelegte Daten zu liefern, wie beispielsweise Fahrgastzahlen, zurückgelegte Kilometer, am häufigsten angefahrte Haltepunkte etc. Die konkret geforderten Kennzahlen sind der Förderrichtlinie zu entnehmen. Sollte für die Datenerfassung vom Fördergeber ein technisches Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden (beispielsweise eine App), ist dieses verpflichtend einzusetzen.



Beförderung von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen

Es ist bestmöglich darauf Bedacht zu nehmen, sämtlichen Personengruppen eine Beförderung mit dem Bedarfsverkehrssystem zu ermöglichen. Beispielsweise wird empfohlen, Kindersitze für verschiedene Altersgruppen zur Verfügung zu stellen oder Personen die auf einen Rollstuhl, Rollator oder dergleichen angewiesen sind, bestmöglich zu unterstützen.





Ziele

Bedarfsverkehre können also auf vielfältige Weise zur Mobilitätswende beitragen, indem sie die Abhängigkeit von Autos verringern und den Öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Sie können für kurze Strecken, für den letzten Kilometer oder für Fahrten in ländlichen Gebieten eingesetzt werden und dabei helfen, die Verkehrswende voranzutreiben.

Damit erfüllen Mikro-ÖV Systeme auch eine Funktion in der Daseinsvorsorge, da sie eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von Mobilität für Menschen in ländlichen Gebieten und in schlecht angebundenen Stadtteilen spielt. Mikro-ÖV kann helfen, die Abhängigkeit von Autos zu verringern und die Lebensqualität in diesen Gebieten zu verbessern.



Übergeordnetes Ziel des Landes Kärnten ist es, **alle Öffentlichen Verkehrsangebote in einem Gesamtverkehrssystem zusammen zu fassen**. Dazu müssen sämtliche Verkehrsträger, seien es Bus, Bahn, Bedarfsverkehre oder touristische Angebote aufeinander abgestimmt sein und in Zukunft in ihrer Gesamtheit als der Öffentliche Verkehr verstanden werden. Im direkten Einflussbereich des Landes, vor allem im Bus- und Bahnverkehr wurde dieser Weg in den letzten Jahren bereits konsequent verfolgt. Bei zukünftigen Vergabeverfahren sind auch Mikro-ÖV-Systeme entsprechend zu integrieren.



Innerhalb der definierten Rahmenbedingungen sollen Mikro-ÖV Angebote umgesetzt werden und dazu beitragen, eine **flächendeckende Erreichbarkeit im Umkreis der im RVP definierten Siedlungskerne** zu gewährleisten.



Durch diese **nachhaltige Angebotsausweitung**, die vor allem **im ländlichen Raum und zu Randzeiten als Ergänzung und Zubringer zum Öffentlichen Linienverkehr** dienen soll, wird der Öffentliche Verkehr eine deutliche Qualitätssteigerung erfahren.



Dadurch soll der großen **Mehrheit der Kärntner Bevölkerung**, aber auch **den zahlreichen Besuchern unseres Bundeslandes, eine attraktive und kostengünstige Alternative zum MIV** zur Verfügung stehen.



Die Rolle von **Bedarfsverkehren** ist dabei eine immens wichtige, da sie oftmals **den ersten und letzten Weg entlang einer Mobilitätskette abdecken** und erst dadurch der ÖV zu einer **tatsächlichen Alternative** wird.



Zudem wird damit auch **den neuen Lebensrealitäten** Rechnung getragen, bei denen der **Besitz eines Führerscheins oder gar eines eigenen Autos oftmals nicht mehr als Selbstverständlichkeit gilt**. War dies in den vergangenen Jahren vor allem in den Ballungsräumen der Fall, findet dieser Lebensstil nach und nach auch abseits davon in ländlichen Regionen mehr und mehr Anklang. Dass der Öffentliche Verkehr in Sachen Flexibilität und/oder Reisezeit mit dem privaten PKW zum Teil nicht mithalten kann, wird vermehrt in Kauf genommen, da sich im Gegenzug die Reisezeit produktiv anderweitig nutzen lässt.



Zusätzlich wird mit dieser Mikro-ÖV Strategie das klare Ziel verfolgt, **Synergieeffekte besser zu nutzen und zur Vermeidung bzw. dem Abbau von Doppelgleisigkeiten im Angebot beizutragen**. In einigen Gemeinden bestehen parallele Systeme, welche jeweils einen klaren Fokus auf entweder die lokale Bevölkerung oder eine sehr klare Ausrichtung auf touristische Nutzer legen. Um die jeweiligen Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen bestmöglich in Einklang zu bringen, wurden relevante Stakeholder in die Erstellung dieser Strategie mit eingebunden.



Durch die **Förderung von Mikro-ÖV Systemen soll in Zukunft auch auf den Bedarfsverkehr und spezielle touristische Angebote dahingehend eingewirkt werden**. Beim Organisationsmodell wird von Landesseite auch weiterhin auf das auch bisher schon äußerst erfolgreiche duale System aus gemeinnützigen und gewerblichen Anbietern gesetzt. **Ziel ist es daher, für jede Gemeinde das entsprechend den örtlichen Gegebenheiten ideale System in Umsetzung zu bringen**.

Um diese Ziele zu erreichen, werden nachfolgende Maßnahmen seitens des Landes ergriffen.



Maßnahmenplan/ Förderrichtlinien

A

Berücksichtigung von Mikro-ÖV im Regionalverkehrsplan und in Vergabeverfahren für Verkehrsregionen

Neben dem klassischen Öffentlichen Linienverkehr soll zukünftig auch Bedarfsverkehr bei der Vergabe von Verkehrsregionen eine wesentliche Rolle spielen, da er Optionen für die Erschließung von Randbereichen und zu Schwachlastzeiten bietet. Im Zuge dieser Strategie/Förderung ins Leben gerufene Angebote bilden somit gewissermaßen einen Testlauf dafür.

- Sicherstellung von langfristiger Finanzierung funktionierender Systeme durch Berücksichtigung bei der Vergabe von Verkehrsregionen

B

Bereitstellung eines Förderbudgets

Seitens des Mobilitätsreferates des Landes wird zusätzliches Budget zur Unterstützung von Mikro-ÖV Lösungen bereitgestellt:

- zur Förderung von gemeindeweiten,
- gemeindeübergreifenden Mikro-ÖV Lösungen

C

Förderung von Planung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen – Erstellung einer Förderrichtlinie

Um das bestmögliche Konzept für jede Gemeinde/Region in Umsetzung zu bringen, wird bereits die Konzepterstellung seitens des Landes gefördert. Darauf aufbauend erfolgt die Förderung des Betriebes.

- Konzepterstellung
- Konzeptumsetzung
 - i. Förderung für Probebetrieb von 3 Jahren
 - ii. Evaluierung – mit Weitergewährung einer Förderung für 2 Jahre bei positiver Beurteilung
 - iii. Übernahme in Regelbetrieb oder Einstellung (Ziele / Nichtziele)

D

Tarifintegration

Neben einem ansprechenden Angebot spielt auch ein attraktiver und leicht verständlicher Tarif eine wesentliche Rolle für den Erfolg von Angeboten des Öffentlichen Verkehrs. Daher ist die Anerkennung des Verbundtarifs in Mikro-ÖV Angeboten das langfristige Ziel des Landes Kärnten.

- Kurzfristig: Start mit Anerkennung von Klimaticket Kärnten & Klimaticket Österreich
- Langfristig: grundsätzliche Anwendung des Verbundtarifs der Kärntner Linien mit allen seinen Kartenarten

E

TÖV – Tourismus und Öffentlicher Verkehr

Zur Bündelung von Leistungen und Nutzungen von Synergien zwischen Öffentlichem Verkehr und touristischen Mobilitätsangeboten wurde das Projekt „TÖV“ ins Leben gerufen. Dieses zielt vor allem ab auf:

- Integration touristischer Mobilitätsangebote in Gesamtverkehrskonzept
- Unterstützungsleistung der VKG bei Planung und Bestellung touristischer Zusatzmodule
- Es wird ein zweckgebundener Finanztopf für touristische Angebote eingerichtet

F

Einheitliche Fahrgastinformation

Zur Vereinheitlichung der Fahrgastinformation und vor allem auch zur besseren Information von Ortsfremden, ist die Integration der Angebote in gängige Auskunftssysteme für Öffentliche Verkehrsangebote vorgesehen.

- Integration in die Auskunftssysteme der Verkehrsauskunft Österreich (VAO)

G

Anreize für den Einsatz von umweltschonenden Antriebsformen & Anrechenbarkeit für die e5 Zertifizierung

Die Durchführung der Verkehre mit Fahrzeugen mit umweltschonenden Antriebsformen wirkt sich sowohl positiv auf die Fördersumme, als auch die e5 Zertifizierung bei den betreffenden Gemeinden aus.

H

Einheitliche Buchungs- und Dispositionsoftware (langfristig)

Die Effizienz von Mikro-ÖV Angeboten kann durch eine einheitliche Buchungs- und Dispositionsoftware im Hintergrund deutlich gesteigert werden, da sich dadurch vor allem die Fahrtenbündelung und Konkurrenzprüfung gegenüber dem Öffentlichen Linienverkehr deutlich effizienter gestalten lassen.

- Etablierung einer Buchungs- und Dispositionslösung zur einheitlichen Durchführung des Buchungsprozesses und Optimierung der Fahrzeugdisposition

I

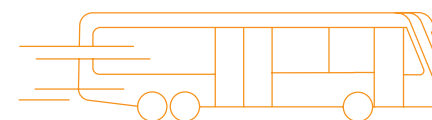
Pilotregionen

Um Pilotprojekte als Orientierungshilfe und Praxisbeispiele für projektwerbende Gemeinden zu erzeugen, wird das Land Kärnten selbst nach den hier gegenständlichen Förderrichtlinien vorgehen und in bestimmten Gebieten damit Mikro-ÖV Angebote initiieren. Den Gemeinden und sonstigen Akteuren dieser Pilotregionen werden dabei ebenfalls genau die gleichen Bedingungen geboten bzw. abverlangt, die anderswo für projektwerbende Gemeinden im Rahmen der Förderrichtlinien gelten.

J

Gesonderte Betrachtung von Nahverkehrsregionen

Aufgrund ihrer besonderen Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Verkehr sollen mit den Nahverkehrsregionen gesonderte Vereinbarungen getroffen werden. Die Anforderungen an Mikro-ÖV Systeme im urbanen Raum unterscheiden sich zwar nicht grundlegend von jenen in ländlichen Regionen, bei der Umsetzung Bedarf es allerdings einer deutlich intensiveren Abstimmung mit dem Öffentlichen Linienverkehr. Zudem sind die Kosten aufgrund der potentiellen Nutzer und damit auch des nötigen Fahrzeugeinsatzes in der Regel deutlich höher als in kleinen Landgemeinden, weshalb Vereinbarungen abseits der einheitlichen Förderrichtlinie als sinnvoll erachtet werden.



K

Konstituierung einer Fachjury

Die genannte Förderrichtlinie soll den förderwerbenden Gemeinden einen Leitfaden mit klaren Handlungsoptionen und Abläufen bieten sowie insbesondere auch die in dieser Strategie genannten erwünschten Eigenschaften (betreffend Organisationsmodell, Bedienungsform, Betriebszeiten, Tarifgestaltung etc.) genau definieren und von unerwünschten – daher nicht förderbaren – Eigenschaften abgrenzen. Die Einhaltung der strategischen Vorgaben sowie die Gesamtbeurteilung der zur Förderung vorgelegten Konzepte wird von einer Fachjury beurteilt. Eine positive Beurteilung durch die Jury ist dabei Grundvoraussetzung für die Gewährung einer Förderung.

L

Einrichtung eines Mikro-ÖV Koordinators im Land Kärnten

Im Amt der Kärntner Landesregierung soll eine Stelle eingerichtet werden, die als Mikro-ÖV Koordinator dient. Diese wird künftig als zentraler Ansprechpartner für Gemeinden zum Thema Mikro-ÖV dienen. Von der ersten Idee, über die Konzepterstellung bis hin zu Fragen zur Förderung.

M

Bestandssicherung & Entflechtung der Finanzströme

Um neben der Förderung von neuen Systemen auch jene Gemeinden zu unterstützen, die bereits seit Jahren in die Mobilität ihrer Bevölkerung investieren, werden diese mit einer eigenen Förderschiene seitens des Landes gestützt. Details dazu sind der entsprechenden Förderrichtlinie für bestehende Mikro-ÖV Angebote zu entnehmen.

N

Einrichtung von Mobilitätslaboren

In ländlichen Regionen bilden sich die Mobilitätsbedürfnisse anders ab als im städtischen Bereich. Deshalb ist die Einrichtung von regionalen Mobilitätslaboren geplant, die sich im Speziellen der Mobilität im ländlichen Raum widmen soll.



Erfolgsfaktoren

Durch die Vorgabe von Rahmenbedingungen und die daran geknüpfte Vergabe von Fördermitteln, soll von Landesseite ein Lenkungseffekt bei der Etablierung neuer bzw. Anpassung bestehender Bedarfsverkehrsangebote erzielt werden. Pluralität von Systemen und auf besondere regionale Gegebenheiten abzielende Angebote sind dabei ausdrücklich gewünscht.

Durch die Vorgabe der Rahmenbedingungen soll jedoch kärntenweit ein gewisses Maß an Einheitlichkeit bei erfolgsrelevanten Kriterien wie Mindestbetriebszeiten, Tarifgestaltung oder einheitlicher Beauskunftung gewährleistet werden. Durch Strategievorgabe von Landesseite werden erstmals einheitliche Mindeststandards für die wichtigsten Erfolgskriterien eines Mikro-ÖV Systems definiert. Gemeinsam mit dem Planungsbüro PLANUM Fallast & Partner GmbH wurden aus Studien, bisherigen eigenen Erfahrungen sowie Best-Practice Beispielen (siehe auch Anhang) Handlungsempfehlungen für die erfolgreiche Etablierung von Mikro-ÖV Lösungen erarbeitet.

Neben Mindestbetriebszeiten, Tarifgestaltung und einheitlicher Beauskunftung gibt es eine Reihe weiterer Erfolgsfaktoren, die gleichzeitig als Handlungsempfehlung zur nachhaltigen Implementierung von Bedarfsverkehren verstanden werden sollten:



Vorausschauende Planung – ausgewogene Finanzierung

Im Zuge der Planung werden allgemeine Ziele sowie jene für Spezialgruppen definiert, die mit dem Mikro-ÖV Angebot abgedeckt werden sollen. Von zentraler Bedeutung dabei ist die Zubringerfunktion zum ÖV.

In einigen Regionen wird dies zum Beispiel vor allem die Erschließung von touristischen Zielen sein, was in anderen Regionen/Gemeinden weniger relevant sein wird. Die Qualität des vorhandenen liniengebundenen ÖVs spielt eine große Rolle. Da Mikro-ÖV Systeme eine wichtige Zubringerfunktion erfüllen, gleichzeitig aber keine Konkurrenzierung darstellen dürfen, ist eine Überprüfung der ÖV-Achsen und des höherrangigen Verkehrs (Bus und Bahn) eine wichtige Rahmenbedingung für die Umsetzung eines Mikro-ÖV Systems.

Im Zuge der Planung und Konzepterstellung spielt auch die Finanzierung eine wesentliche Rolle und sollte von Anfang an transparent und realistisch eingeschätzt werden. Die drei wichtigsten Fragen, die zu Beginn gestellt und beantwortet werden sollen sind:

Bediengebiet – welche Gebiete bzw. Quellen und Ziele soll das System erschließen?

Bedienzeit – wann soll ein Angebot verfügbar sein? Nur ein Grundangebot oder sehr ausgedehnte Betriebszeiten? Montag – Freitag? Täglich?

Kosten – wie viel Geld steht für die Umsetzung zur Verfügung? Ist dieses Budget auch mittel- bzw. langfristig verfügbar?

Erst wenn diese Fragen grundsätzlich beantwortet sind, sollte mit der Konzeption des Angebotes begonnen werden. Diese drei Parameter beeinflussen sich in massiver Form gegenseitig und es sollte eine ausgewogene Mischung zwischen ansprechendem Angebot für die Nutzer und vertretbaren Kosten für den Besteller gefunden werden. Dem Fokus auf eine umfassende Planung wird im Zuge der Strategie dahingehend Rechnung getragen, dass bereits die Konzepterstellung gefördert wird.



Einbindung aller relevanter Stakeholder und der örtlichen Wirtschaft

Aus praktischen Erfahrungen zeigt sich, dass Mikro-ÖV Angebote umso erfolgreicher sind, je besser sie in der jeweiligen Region verankert sind. Daher ist es jedenfalls empfehlenswert, einen weitreichenden Personenkreis möglichst frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen. Dazu zählen neben potentiellen Fahrgästen/Zielgruppen beispielsweise auch örtliche Wirtschaftsbetriebe mit speziellen Bedürfnissen. Für touristische oder andere private Besteller bzw. (Mit-)Finanzierer bestehender Systeme gilt für einen allfälligen Umstieg auf ein Neues, der hier vorliegenden Strategie entsprechendes Mikro-ÖV System der Grundsatz, dass deren neuer Beitrag gegenüber ihrem bisherigen Beitrag zumindest nicht gesenkt wird. Im Zuge der Konzepterstellung sollte auch ein lokaler „Kümmerer“ ernannt werden, der als erste Ansprechperson bei Fragen zum Angebot dient und bei dem sämtliche Informationen zusammen laufen.



Bewerbung und Marketing

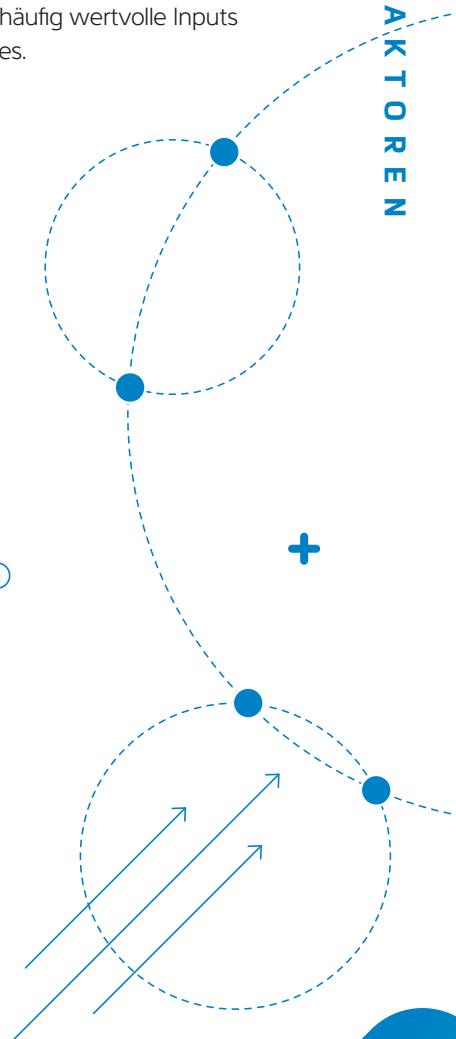
Die Bewerbung und die Bekanntheit der Systeme sind wesentliche Bestandteile für einen erfolgreichen Betrieb. Dabei ist es ratsam, auf unterschiedliche Kommunikationskanäle zu setzen, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen. Für jüngere Generationen empfehlen sich vor allem online-Maßnahmen, während vor allem Senioren beispielsweise häufiger durch Postwurfsendungen oder Informationen in der Gemeindezeitung zu erreichen sind. Vor allem in ländlichen Regionen ist auch die Mundpropaganda ein nicht zu unterschätzender Faktor zur Meinungsbildung, sowohl in positiver als auch in negativer Hinsicht. Als positive Multiplikatoren können dabei zu Beginn vor allem auch direkt bei der Konzepterstellung involvierte Gemeindebürger fungieren. (Handlungsempfehlungen, Studie MOBICAR: Ganzheitliche Mobilität in Kärnten)



Evaluierung – Effizienzsteigerung

Da die wichtigsten Kennzahlen für die Evaluierung durch den Fördergeber ohnehin erhoben werden müssen, sollten die Angebote schon aus Eigeninteresse durch den Auftraggeber selbst laufend evaluiert und gemonitort werden. Die Kennzahlen sind dabei unter anderem die zurückgelegten Kilometer, Anzahl der Fahrten, Anzahl der beförderten Personen, zeitliche Verteilung der Fahrten, Start- und Zielpunkte, anfallenden laufende Kosten, Besetzungsgrad etc. So können laufend Anpassungen zur Effizienzsteigerung (z. B. durch Fahrtbündelung) und Angebotsverbesserung vorgenommen werden.

Neben diesen klassischen betrieblichen Kennzahlen liefern in der Regel auch die Erfahrungen der Nutzer, aber auch des Lenkpersonals, häufig wertvolle Inputs zur Optimierung des Angebotes.



Finanzierung

Wie der Öffentliche Verkehr im Allgemeinen, sind auch Bedarfsverkehrssysteme in der Regel nicht alleine aus Tarifierlösen kostendeckend zu betreiben. Die Höhe des Kostendeckungsgrades wird von verschiedenen Faktoren wesentlich beeinflusst und kann daher nicht pauschal genannt werden. Hauptsächlich abhängig ist der Kostendeckungsgrad jedenfalls unter anderem vom konkreten Betreibermodell, der Größe, Einwohnerzahl/Dichte der bedienten Region sowie dem angewandten Tarif.

Die Finanzierung des über das allein vom Land Kärnten finanzierten Regionalverkehrs-Grundangebot hinausgehenden Verkehrs, insbesondere des Nahverkehrs (Mobilitätsbedürfnisse innerhalb des selben Gemeindegebiets), obliegt laut ÖPNRV-G 1999 grundsätzlich der jeweiligen Gemeinde – und bei Mikro-ÖV im Sinne dieser Strategie handelt es sich in der Regel um Nahverkehr.

Die derzeit bestehenden Systeme werden neben den Gemeinden teilweise auch von Wirtschaftsunternehmen, vor allem Tourismusbetrieben oder Tourismusorganisationen finanziert. Durch die diversen Finanzierungsquellen entstehen, wie bereits mehrfach erwähnt, jedoch zum Teil auch Doppelgleisigkeiten im Angebot bzw. sind Angebote auf (die Interessen) bestimmter Nutzergruppen eingeschränkt.

Um dies zukünftig zu vermeiden und für einen effizienten Mitteleinsatz zu sorgen, ist für Bedarfsverkehre im Sinne dieser Strategie eine Co-Finanzierung vorgesehen. Im Idealfall beteiligen sich alle vorgenannten Akteure an der Finanzierung des Angebotes.

Um den Gemeinden die Umsetzung zu erleichtern und die Wichtigkeit von Mikro-ÖV Lösungen im Gesamtkonzept Öffentlicher Verkehr zu unterstreichen, erklärt sich das Land bereit, im Zuge eines Ko-Finanzierungsbeitrags gemäß zu erstellender einheitlicher Förderrichtlinien einen Teil der Kosten zeitlich und inhaltlich gestaffelt für diese Systeme zu übernehmen. Die Förderung des Landes zielt vor allem auf die Deckung der Mindestbetriebszeiten ab und soll ein entsprechendes Grundangebot gewährleisten.

Für über dieses Grundangebot hinausgehende Leistungen ist eine Zuzahlung von weiteren Aufgabenträgern vorgesehen, allen voran den Gemeinden und Tourismusorganisationen. Um die bessere Einbindung touristischer Verkehre in das Gesamtverkehrssystem weiter voran zu treiben und zu verbessern, wurde seitens des Landes im Jahr 2023 auch das Projekt „TÖV – Tourismus und Öffentlicher Verkehr“ gestartet, dass sich intensiv mit einer Reform in diesem Bereich beschäftigt.



Evaluierung

Die Systeme sollen laufend evaluiert werden, in der zweiten Jahreshälfte des dritten Betriebsjahres muss jedenfalls eine eingehende Prüfung vorgenommen und festgelegte Kennzahlen dargelegt werden. Die Evaluierung dient auch der Weiterentwicklung eines Systems, wenn aufgrund von Erfahrungswerten an gewissen Stellschrauben und Parametern Änderungen vorgenommen werden sollen. Durch die Erfassung und Analyse von Indikatoren und Parametern (qualitativ und quantitativ) werden höhere Service-niveaus erreicht, aber auch Rückschlüsse auf die Effizienz des Systems geliefert. Es gibt grundlegende Indikatoren, die bei Planung und Design des Systems mit einbezogen werden und es gibt chancenerhöhende Faktoren, die die Attraktivität und Zufriedenheit mit dem System steigern, weil sie nicht selbstverständlich sind. [Blue Globe Manual, 2011, S. 17]

Grundsätzlich können in der Regel folgende Kennzahlen erhoben werden, Details dazu sind der Förderrichtlinie zu entnehmen:

Quantitative Kennzahlen:

- Fahrgäste pro Jahr oder Beförderungsfälle je Einwohner/Jahr
- Beförderte Fahrgäste je Fahrt (~Besetzungsgrad)
- Anzahl der Fahrten, aufgeschlüsselt nach Stundenschichten
- Start- und Zielpunkte
- Fahrzeugkilometer pro Jahr
- Gesamtkosten des Betriebes
- Kosten je Fahrt (für Besteller bzw. für Nutzer)
- Kostendeckungsgrad durch Einnahmen

Neben den quantitativen Kennzahlen, gibt es auch eine Reihe qualitativer Kennzahlen, die erhoben werden können:

- Umwegrentabilität (Belebung Wirtschaft, Steigerung der Erreichbarkeit, Erhöhung Lebensqualität etc.)
- Schaffung von Arbeitsplätzen (Lenker und Lenkerinnen)
- Verbesserter Zugang zu Dienstleistungen
- u.v.m.

Zur Datenerhebung gibt es verschiedene Möglichkeiten, darunter:

- Handschriftliche Aufzeichnungen bei manueller Disposition

- Automatische Aufzeichnung durch Dispositionssoftware
 - Aufzeichnung durch spezielle Apps
 - Befragungen der Nutzer oder Nicht-Nutzer (Gründe für Nicht-Nutzung)
- [Bedarfsverkehr.at, 2023]

Die handschriftliche Aufzeichnung hat dabei ihre Schwächen, da von allen Lenkern der Fahrzeuge und auch schon bei der Disposition verlässlich alle Buchungen erfasst werden müssen. Fertige Formulare helfen dabei, vor allem, wenn sie für die Planung der Fahrt (Start und Ende, Anzahl Personen etc.) herangezogen werden können. Idealerweise werden alle quantitativen Kennzahlen erhoben, um daraus die Parameter für das System ableiten zu können.

Eine einheitliche Buchungsplattform und Dispositionssoftware haben hier klare Vorteile der automatischen Erfassung von Kennzahlen – es wird alles erfasst und kann belegt werden, was auch für die genaue Abrechnung wichtig ist. Darüber hinaus können von den Software-Anbietern weitere Kennzahlen ermittelt werden. Daher wird seitens des Landes auch das langfristige Ziel der Etablierung einer einheitlichen Buchungs- und Dispositionssoftware verfolgt.

Anhand dieser Kennzahlen wird überprüft, ob eine weitere Finanzierung des Systems durch das Land Kärnten als gerechtfertigt erachtet wird bzw. welche Adaptionen für eine weitere Gewährung der Förderung vorzunehmen sind. Gleichzeitig bildet diese Evaluierung die Grundlage für die Entscheidung, ob eine Mikro-ÖV Lösung in eine zukünftige Verkehrsausschreibung mit aufgenommen werden sollte. Steht für eine Verkehrsregion nämlich die Neuvergabe des Regionalbusverkehrs bevor, ergeben sich auch für die Einführung von Mikro-ÖV Angeboten besondere Möglichkeiten: Durch Bündelung der Vergabe von ÖV und Mikro-ÖV ergeben sich Finanzierungsmöglichkeiten aus verschiedenen Quellen, die andernfalls in dieser Form nicht zugänglich wären. Dadurch und durch die Nutzung von Synergien mit dem herkömmlichen Regionalbusverkehr lässt sich in der Regel ein attraktives Mikro-ÖV Angebot zu verhältnismäßig günstigen Konditionen schaffen, wozu diese Strategie den ersten wichtigen Schritt bildet.

Kontakt und Informationen

Für weiterführende Informationen und konkrete Fragen zu Ihrem Projekt wenden Sie sich mit Ihren Anliegen bitte an die zuständige Fachabteilung am Amt der Kärntner Landesregierung (Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, Unterabteilung Verkehrsplanung) oder an die Verkehrsverbund Kärnten GmbH (VKG).

Namentliche Ansprechpartner:

**Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus
und Mobilität**

Timotheus Zankl
Verkehrsplanung
Öffentlicher Verkehr
+43 664 8053617087
timotheus.zankl@ktn.gv.at

Allgemeine Fragen zur vorliegenden Strategie
und Öffentlicher Verkehr

Verkehrsverbund Kärnten GmbH

Hannes Guggenberger
+43 650 2500037
hannes.guggenberger@vkgmbh.at

Michael Leeb
+43 676 6086790
michael.leeb@vkgmbh.at

Fragen zu Bedarfsverkehr als Schnittstelle zwischen
Besteller und Verkehrsunternehmen sowohl in der
Organisation als auch in der Durchführung

Weiters darf auch auf die Plattformen bedarfsverkehr.at (<https://www.bedarfsverkehr.at/content/Hauptseite>) sowie das weiterführende Handbuch On-Demand (<https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Handbuch>) verwiesen werden, wo wertvolle Informationen für die erfolgreiche Umsetzung von Bedarfsverkehren bereitgestellt werden.

Begriffsbestimmungen / Glossar

Bedarfsverkehr/Mikro-ÖV

Die Begriffe Bedarfsverkehr und Mikro-ÖV werden synonym verwendet. Dabei handelt es sich um kleinräumige, flexible Angebote, die nur nach Voranmeldung verkehren. Häufig wird neuerdings auch die Abkürzung aus der englischen Bezeichnung „Demand-Responsive-Transport“, kurz DRT, verwendet

Besetzungsgrad

Anzahl der Personen pro Fahrzeug

Daseinsvorsorge

Öffentliche Aufgabe der Bereitstellung der für ein menschliches Dasein als notwendig erachteten Güter und Leistungen

Modal Split

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr, Anteil der Wege je Verkehrsmittel in Prozent

ÖPNRV

Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr versorgt eine Region oder den ländlichen Raum mit Transportmitteln, wie Autobussen und Eisenbahnen

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist (öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn)

VKG

Verkehrsverbund Kärnten GmbH – Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft in Kärnten

Die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (VKG) fungiert als dienstleistende Schnittstelle zwischen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und lokalen Systempartnern (wie etwa Tourismusbetrieben oder -verbänden, Seilbahnunternehmen u.s.w.) Sie organisiert und koordiniert nach Maßgabe der bundes- und landesgesetzlichen Regelungen (insb. ÖPNRV-G und VVK-G) sowie des Grund- und Finanzierungsvertrages (GuF) für den Verkehrsverbund Kärntner Linien die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen im Verbundraum der Kärntner Linien im Sinne der im Regionalverkehrsplan definierten Ziele

Quellenverzeichnis

Bedarfsverkehr.at (2023): Handbuch On-Demand. <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Handbuchm>, Zugriff: 12/2023

Bedarfsverkehr.at – Bedienungsformen (2024): Beschreibung der Bedienungsformen von Mikro-ÖV-Systemen. <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Bedienungsform>; Zugriff: 01/2024

Blue Globe Manual (2011): Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum. Von Wolf-Eberl, S. et. al., 44 S.

BMK (2023): Mikro-ÖV – Definition und Funktionen. https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikrooev/definition.html; Zugriff: 11/2023

Drehscheibe (03/2023): Regional mobil in der Südweststeiermark. S. 4-5; Magazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, 27 S.

GKB (2024): SAM Ossteiermark; <https://www.gkb.at/index.php/unternehmen/regionalmobilitaet/sam-bring-dich-weiter>; Zugriff: 04/2024

LISA.Tulln (2024): Projekt LISA.Tulln. <https://www.lisa-tulln.at/projekt-lisa>; Zugriff: 04/2024

Regiomobil.st (2024): Wie funktioniert regioMOBIL? Allgemeine Informationen. <https://www.regiomobil.st/wie-funktioniert-regiomobil/>; Zugriff: 01/2024

Regions Entwicklungs- und Management Oststeiermark GmbH (2024): Infofolder SAM; https://www.bad-waltersdorf.gv.at/fileadmin/user_upload/PDF/Formulare/Infofolder_SAM.pdf

Ruf.mi (2024): Rufbus Mittelkärnten. www.rufmi.at; Zugriff: 01/2024

Statusreport Bedarfsverkehr (2023): https://www.bedarfsverkehr.at/w/images/4/48/Statusreport_Bedarfsverkehr_2023.pdf, 3 S.; Zugriff: 12/2023

Universität Klagenfurt; Institut für Produktions-, Energie- und Umweltmanagement Abteilung für Nachhaltiges Energiemanagement (AAU-NEM) (2022): MOBICAR: Ganzheitliche Mobilität in Kärnten

VOR (2024): LISA.Tulln Folder. <https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/LISA-Tulln-Folder.pdf>

Anhang

Best Practice-Beispiele von Mikro-ÖV Systemen in Österreich

Es haben sich mittlerweile viele Bedarfsverkehre in Österreich etabliert und werden erfolgreich betrieben. Dabei gibt es die unterschiedlichsten Organisations- und Betriebsformen – vom klassischen Rufbus oder Anrufsammeltaxi hin zu Systemlösungen. Den größten Anteil an Bedarfsverkehren machen Flächenbetriebe mit Tür-zu-Tür-Bedienung aus, gefolgt vom Flächenbetrieb mit definierten Haltepunkten.

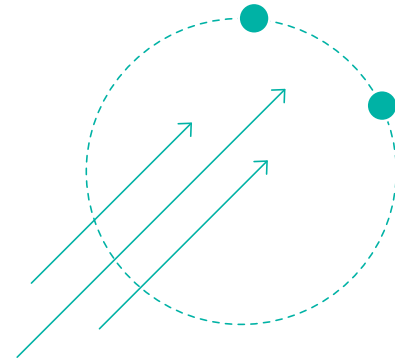
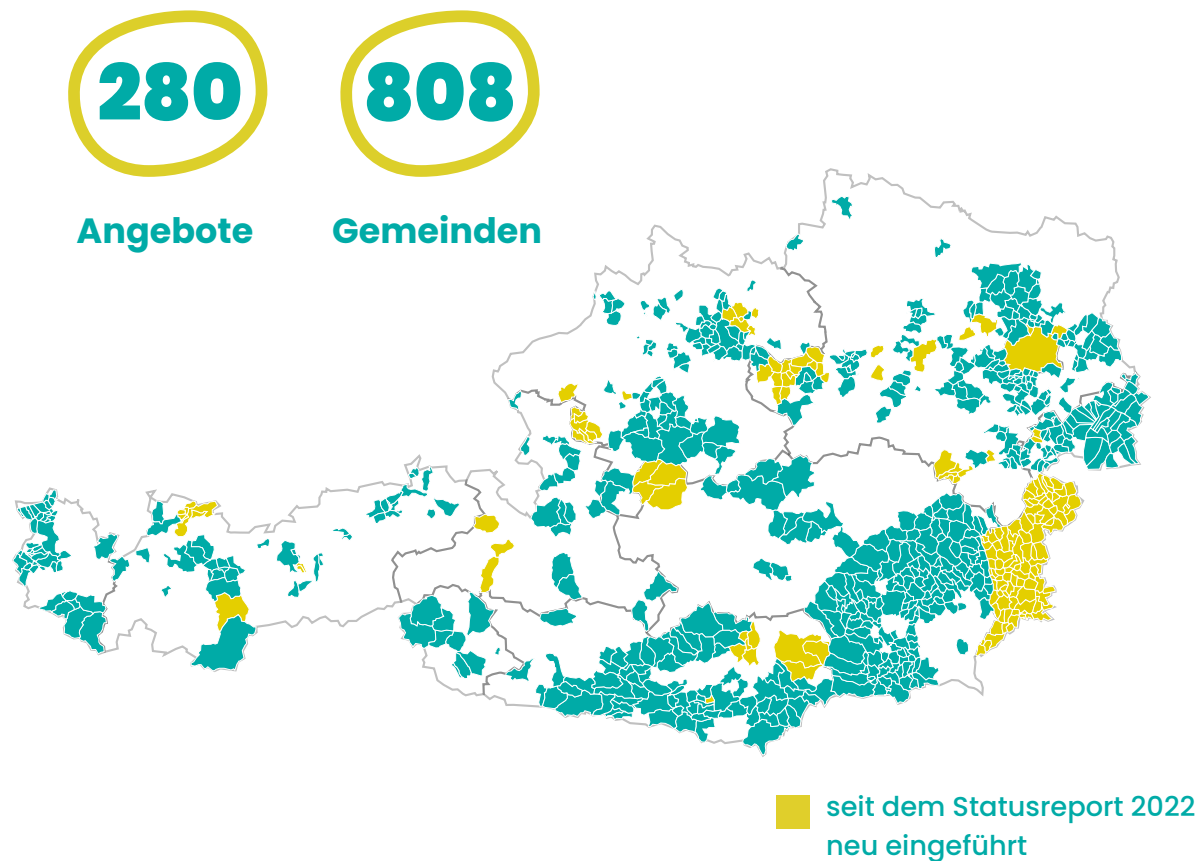


Abbildung:
Bedarfsverkehre in Österreich aus dem Statusreport 2023 von Bedarfsverkehr.at



Quelle: Statusreport Bedarfsverkehr, 2023, S.1

regioMOBIL & WEINMOBIL Südweststeiermark

Systemanbieter Graz-Köflach-Bahn, GKB, betrieben durch regionale Taxiunternehmen

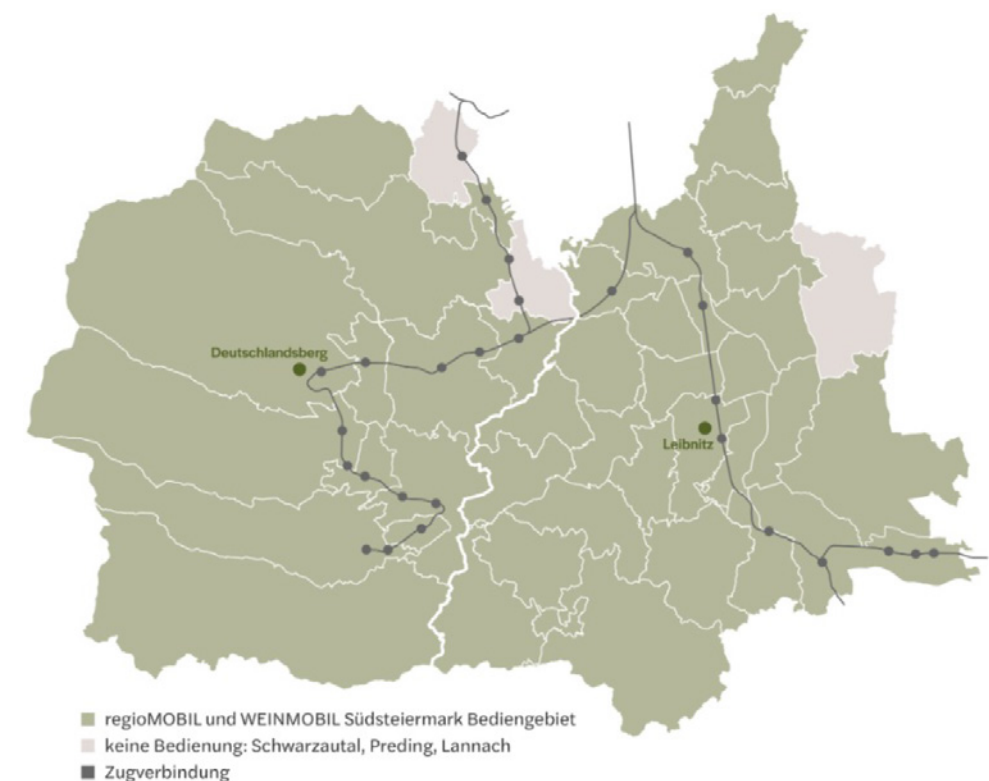
regioMobil und Weinmobil werden seit Juli 2020 von der GKB als Flächenergänzung zum klassischen ÖV in den steirischen Bezirken Deutschlandsberg und Leibnitz in 41 Gemeinden betrieben und können jährlich einen Fahrgastzuwachs (35% 2022 zu 2021) verzeichnen. Durchschnittlich werden kurze Strecken von ca. vier Kilometern gebucht bzw. zurückgelegt und das System wird für die erste und letzte Meile bzw. als Zu- und Abbringer zum ÖV genutzt.

Es ist ein gemeindeübergreifendes System mit Haltepunkt-Bedienung (3.300 Alltags- und ca. 2.000 touristische Ziele).

Das WEINMOBIL, ebenfalls von der GKB bzw. regionalen Taxiunternehmen betrieben, ist ein touristisches Mobilitätsangebot und bietet den Gästen die Möglichkeit, ohne PKW in der Region mobil zu sein und das gastronomische Angebot in Anspruch zu nehmen. Deswegen sind mittlerweile auch die Gastronomiebetriebe und einige Ausflugsziele in das System eingebunden. [Drehscheibe 03/2023, S.4]

Seit 2022 können in den Zügen der GKB Kombitickets für die Bahn- und regioMOBIL-Fahrt gekauft werden. Damit soll die Mobilitätsgrundversorgung sichergestellt werden [Drehscheibe 03/2023, S.5].

Abbildung:
Bediengebiet von regioMOBIL und WEINMOBIL Südweststeiermark



Quelle: regiomobil.st, 2024

LISA.TuIn

Das Projekt LISA.Tulln geht über die bloße Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes hinaus und bietet auch ein Leihrad und E-Carsharing Angebot.

Mit der Einführung von LISA.Tulln soll ein flexibles und vielfältiges Mobilitätsangebot entstehen, das die Mobilitätsziele des Landes Niederösterreich mit den Klimazielen vereint. Dazu arbeiteten Expertenteams vom Land NÖ, der Stadtgemeinde Tulln, dem Haus der Digitalisierung, ecoplus, dem Verkehrsverbund Ost-Region, der NÖ.Regional sowie der Agentur message zusammen, um das neue Mobilitätskonzept bis 2023 zu realisieren.

Herzstück des neuen und bedarfsorientierten Service sind dabei die zentralen Mobilitätsstationen, die zum Treffpunkt für Linienbusse, On-Demand-Shuttle, E-Carsharing und Leihfahrräder werden sowie die flexible und einfache Buchungsmöglichkeit via App bzw. Telefonanruf. Damit macht Tulln einen deutlichen Schritt in Richtung Green Smart City mit einer klima- und zukunftsfiten Mobilität.

[Lisa.Tulln, 2024]

Abbildung:
Haltepunkte LISA.Tulln



Quelle: VOR, LISA.Tulln Folder

SAM – Sanfte Alltags Mobilität in der Oststeiermark

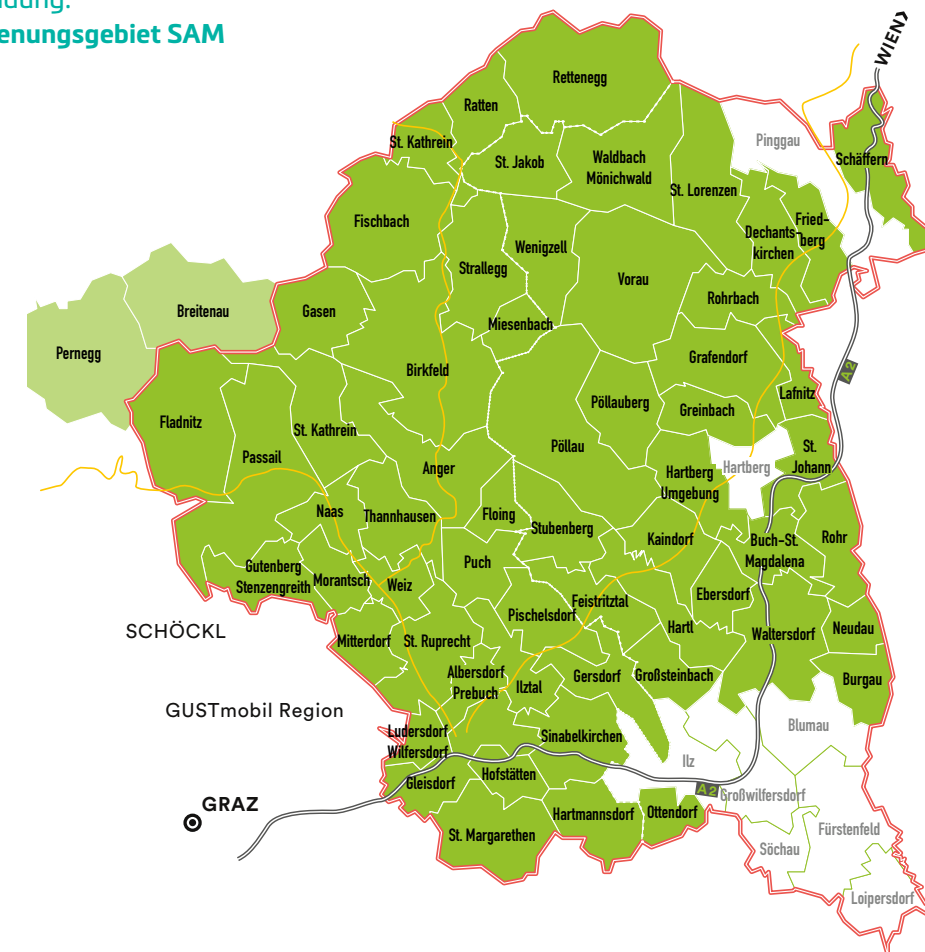
Seit 2022 Systemanbieter GKB, davor IST-Mobil, betrieben von regionalen Taxiunternehmen

Seit Anfang 2020 – kurz bevor die COVID-19 Pandemie begann – wird SAM - Das Sammeltaxi in der Oststeiermark betrieben. Insgesamt beteiligen sich 62 Gemeinden in den Bezirken Weiz, Hartberg-Fürstenfeld und Bruck-Mürzzuschlag. Es gibt etwa 3.000 Haltepunkte im Bedienungsgebiet und der Tarif ist nach Distanz und Anzahl der Personen gestaffelt.

SAM ist als Mikro-ÖV System die Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr in der Oststeiermark. In 62 Gemeinden bietet SAM somit eine Mobilitätsalternative für den umweltbewussten Verzicht eines Autos und

Zubringer zu Car- und Bikesharing sowie sonstigen Mobilitätsangeboten in der Region. Mit SAM sind Fahrten kostengünstig zum Arzt, zum Einkaufen oder zum Sportplatz ohne eigenen Pkw für alle möglich. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH betreibt die Mobilitätszentrale und kümmert sich um die Disposition der Fahrten, die regionalen Verkehrsunternehmen Retter GmbH und Taxi Temmel GmbH sind für den Personentransport verantwortlich. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Bündelung von Fahrten und somit Ermöglichung eines umwelt- und ressourcenschonenden Mikro-ÖV Systems. (GKB, 2024)

Abbildung:
Bedienungsgebiet SAM



Quelle: Infofolder SAM

Impressum

Herausgeber:

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus, Mobilität
Mießtaler Straße 1, 9021 Klagenfurt am Wörthersee

Projektteam:

Dr. Albert Kreiner, Dipl.-Ing. Hans Schuschnig,
Dipl.-Ing. Jörg Putzl, Timotheus Zankl, MSc

Fachliche Begleitung und Überarbeitung:

PLANUM Fallast & Partner GmbH
Wastiangasse 14, 8010 Graz
DI Dr. Kurt Fallast, Ass. Prof.
Anna-Sophie Klamminger, MSc

Layout/Grafik: L2 Werbeagentur

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige
Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d)
verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen
für alle Geschlechter.

Alle Unterlagen wurden mit größter Sorgfalt aufbereitet. Für die
Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte kann keine Gewähr
oder keine wie auch immer geartete Haftung übernommen werden.

September 2024

