

# Förderungsrichtlinie

für Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark

Mai 2020

In der modifizierten Fassung vom August 2021

ABT16-89446/2020-22



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 FÖRDERUNG DURCH DAS LAND STEIERMARK</b> .....	<b>3</b>
1.1 Ziele, Partner, Förderhöhen und Ablauf der Förderung.....	3
1.1.1 Ziele und Förderungszweck .....	3
1.1.2 Antragsberechtigte und Vertragspartner.....	3
1.1.3 Förderwürdige Leistungen und fördergebende Stelle .....	4
1.1.4 Fördermodell.....	5
1.1.5 Ausmaß der Förderung .....	6
1.1.6 Ablauf der Einreichung, Einreichunterlagen und Förderzusage.....	8
1.1.7 Auszahlung und Rückzahlung der Förderung.....	9
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen .....	10
1.2.1 Allgemeines .....	10
1.2.2 Inkrafttreten, Geltungsbereich, Übergangsbestimmungen.....	11
1.3 Technische Erfordernisse und Grundlagen .....	11
1.3.1 Förderungsvoraussetzungen, Kriterien zur Förderung und notwendige Unterlagen .....	11
1.3.2 Evaluierung.....	16
1.3.3 Definition.....	17
<b>2 ANHANG A „KONKURRENZKRITERIEN“</b> .....	<b>18</b>

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Förderung Mikro-ÖV Steiermark: Zuordnung zu Betriebsjahren und Phasen.....	5
Tabelle 2: Förderung Mikro-ÖV Steiermark: Basis Förderhöhen und Fördersätze je Gemeinde .....	7
Tabelle 3: Zu- und Abschläge zu Basis-Förderhöhen und -Fördersätzen nach der Steuerkraftkopf- .....	7
Tabelle 4: Förderungskriterien von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark .....	12
Tabelle 5: Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark .....	17

# **1 Förderung durch das Land Steiermark**

## **1.1 Ziele, Partner, Förderhöhen und Ablauf der Förderung**

### **1.1.1 Ziele und Förderungszweck**

- (1) Ziel des Landes Steiermark ist der möglichst flächendeckende Ausbau von Öffentlichen Verkehrsangeboten auch in jenen Gebieten der Steiermark, die vom Öffentlichen Verkehr nicht oder wenig erschlossen sind oder dort wo entsprechender Bedarf bestimmter Zielgruppen existiert. Damit wird auch Menschen, die sich bisher Mobilität mit dem eigenen Pkw nicht leisten konnten, oder aus anderen Gründen von dieser Mobilität ausgeschlossen waren, der Zugang zu Mobilität ermöglicht. Besonders ländliche und periphere Gebiete stehen im Fokus zur Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen für alle BewohnerInnen. Als Werkzeug hierfür wird Mikro-ÖV gesehen und mit dieser Richtlinie im Besonderen gefördert.
- (2) Das Land Steiermark gewährt daher den Gemeinden unter den Rahmenbedingungen dieser Richtlinie zur Stärkung der Mobilitätschancen jährliche, nicht rückzahlbare Zuschüsse für Mikro-ÖV Systeme (► Kapitel 1.3.3) im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark.
- (3) Die Mikro-ÖV Strategie versteht sich als integraler Bestandteil der Strategien und Grundsätze des Landes Steiermark zur Unterstützung und Entwicklung nachhaltiger Mobilität. Beispielhaft dafür seien die Klima- und Energiestrategie 2030 (KESS2030, Land Steiermark, 2018), die Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030 (Land Steiermark, 2016), das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 2010 (Land Steiermark, 2020), das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ (Land Steiermark, 2008) und weitere im Zusammenhang mit verkehrlichen Entwicklungen stehende Pläne, Konzepte und Strategien genannt.

### **1.1.2 Antragsberechtigte und Vertragspartner**

#### **Antragsberechtigt sind:**

- Gemeinden
- Gemeindeverbände lt. B-VG
- Regionalverbände lt. StLREG und
- Regionalmanagements

des Landes Steiermark für Projekte, die den Rahmenbedingungen dieser Richtlinie entsprechen.

**Vertragspartner** sind im Falle der Förderung immer das Land Steiermark und je nach Situation die jeweiligen Antragsteller.

Die Einreichung von größeren, gemeindeübergreifenden bzw. regionalen Projekten für mehrere Gemeinden erfolgt in der Regel durch das Regionalmanagement,

einen Gemeindeverband oder einen Regionalverband, die hierbei selbst als Fördernehmer auftreten und den Vertrag im eigenen Namen abschließen.

Die Förderquoten und Obergrenzen (►Tabelle 2 und Tabelle 3) gelten jeweils für einzelne Gemeinden. Dies gilt auch bei der Kooperation von Gemeinden und bei regionalen Projekten (► Kapitel 1.1.5). Damit wird gewährleistet, dass unabhängig von der Projektgröße (Einzelprojekt oder Kooperation) die höchstmögliche Förderung je Gemeinde ausgeschöpft werden kann.

### 1.1.3 Förderwürdige Leistungen und fördergebende Stelle

- Pro Gemeindegebiet kann ein Mikro-ÖV Projekt gefördert werden.
- Gefördert werden die Betriebskosten sowie sonstige begründbare Kosten. Die einmaligen Initialisierungskosten (wie z.B. Projekterstellungskosten, erstmalige Haltestellenausrüstung) können nicht separat geltend gemacht werden und werden stattdessen in der Phase des Probetriebes von Mikro-ÖV Projekten entsprechend Kapitel 1.1.5 durch einen erhöhten Förderungssatz jedenfalls teilweise abgegolten.
- Zu den Betriebskosten zählen:
  - bei Verkehrsunternehmen/Verkehrsdienstleistern bestellte Leistungen, wie. z.B. Betriebsstunden, Betriebskilometer, Bereitstellungskosten
  - Tank-/Ladekosten
  - Versicherungskosten für den Betrieb
  - Personalkosten
  - Servicekosten
  - Aufwendungen für Fahrzeuge (AfA 5 Jahre)
  - Aufwendungen für notwendige Betriebsmittel (Dispositionszentrale, Mobiltelefon etc.)
- Sonstige begründbare Kosten:

Ausschließlich in der Dauerbetriebsphase werden nach Rechnungsvorlage bis zu 15% der förderwürdigen Betriebskosten für Prozessbegleitung, Projektmanagement, Overhead, Haltestellenausstattung, Marketing, Werbematerial, Evaluierung udgl. als sonstige begründbare Kosten akzeptiert.

Das Land Steiermark tritt als **fördergebende Stelle** auf.

## 1.1.4 Fördermodell

### Phasen der Förderung

Grundsätzlich erfolgt die Förderung vorerst für die zweijährige Phase des Probebetriebes. Danach kann eine Förderung für jeweils weitere 3 Jahre (Phase des Dauerbetriebes) erfolgen (► Tabelle 1).

- Die Phase des Probebetriebes umfasst die ersten beiden Betriebsjahre und dient der Implementierung und Optimierung des Mikro-ÖV Angebotes. Die Ergebnisse der entsprechenden Evaluierung des Probebetriebes (► Kapitel 1.3.2) dienen als Grundlage für die Beurteilung der Förderungswürdigkeit in der Phase des Dauerbetriebes. In begründeten Fällen kann auf Antrag die Phase des Probebetriebes verlängert werden.
- Die Phase des Dauerbetriebes schließt an die Phase des Probebetriebes an und umfasst den Zeitraum von drei Jahren.

In fachlich begründeten Fällen, wie z.B. zur Harmonisierung mit anderen Projekten, kann einvernehmlich von den genannten Zeiträumen abgewichen werden.

Tabelle 1: Förderung Mikro-ÖV Steiermark: Zuordnung zu Betriebsjahren und Phasen

		Phase des Probebetriebes		Phase des Dauerbetriebes				
FÖRDERUNG		BJ**1	BJ2	BJ1	BJ2	BJ3	WEITERE 3 JAHRE	
Betriebskosten* (Probebetrieb)	Förderzusage	✓	Evaluierung	✓			.....	
Kosten* (Dauerbetrieb)					✓	✓		.....
Bonus: E-Fahrzeuge		✓		✓	✓	✓	✓	.....

\* anrechenbare Kosten entsprechend Kapitel 1.1.3, \*\*BJ: Betriebsjahr

### Zuordnung von Projekten zu den Phasen

- Die Phase des Probebetriebes ist für alle neuen Projekte vorgesehen.
- Die Phase des Dauerbetriebes ist für Projekte im Anschluss an die Phase des Probebetriebes und für laufende Projekte vorgesehen.
- Neue Projekte im Sinne der Mikro-ÖV Förderungsrichtlinie sind alle Mikro-ÖV Projekte, die innerhalb der letzten drei Jahre keine Förderung des Landes auf Basis dieser Richtlinie erhalten haben. Gerechnet wird der Zeitraum zwischen dem letzten Betriebstag und dem Tag der Einreichung zur Förderung.
- Laufende Projekte im Sinne der Mikro-ÖV Förderungsrichtlinie sind Mikro-ÖV Projekte, die die Phase des Probebetriebes gerade durchlaufen oder bereits

durchlaufen haben und eine Förderung des Landes auf Basis dieser Richtlinie erhalten bzw. innerhalb der letzten drei Jahre erhalten haben.

### 1.1.5 Ausmaß der Förderung

- Die Förderung wird als Prozentsatz von den förderwürdigen Leistungen in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen ausbezahlt. Je nach Antragsteller und seiner Vorsteuerabzugsberechtigung werden die förderwürdigen Leistungen mit oder ohne Umsatzsteuer berechnet (► Kapitel 1.2.1).
- Das Ausmaß der Förderung (Basis-Fördersätze) unterscheidet sich je nach Phase (► Tabelle 2) und kann durch zusätzliche Merkmale des Systems erhöht werden. Die Förderung weist eine Obergrenze des Förderbetrages auf, sowohl in der Phase des Probetriebes als auch des Dauerbetriebes (► Erläuterung in Kapitel 1.1.4).
- Das Ausmaß der Förderung (Basis-Förderhöhen und -Fördersätze) ist weiters nach der Steuerkraftkopfquote (StKKQ) der einzelnen Gemeinden geregelt. Dementsprechend sind Zu- oder Abschläge zu Basis-Förderhöhen und -Fördersätzen je nach Steuerkraftkopfquote der betreffenden Gemeinde vorgesehen (► Tabelle 3).
- Die unter Berücksichtigung der Steuerkraftkopfquote errechneten Förderhöhen und Fördersätze gelten jeweils für die gesamte Vertragslaufzeit. Bei Verlängerungen der Probephase gelten ab dem 3. Betriebsjahr die um 10%-Punkte verminderten Förderhöhen und Fördersätze der Dauerbetriebsphase unter Ansatz der gleichbleibenden Steuerkraftkopfquote.
- Die Förderung auf Basis dieser Förderungsrichtlinie ist mit 50% der förderungswürdigen Kosten gedeckelt. Darüberhinausgehend sind Förderungen und Zuschüsse anderer Landesdienststellen und Gebietskörperschaften zulässig. Im Falle einer Überförderung wird der Förderungsbeitrag entsprechend reduziert.
- Werden mehr Projekte eingereicht, als mit dem jeweiligen Call Förderungsmittel zur Verfügung stehen, erfolgt die Förderungsvergabe entsprechend Kapitel ► 1.2.1.
- Gänzlich gratis angebotene Systeme erhalten keine Förderung.
- FRIST: Es können ausschließlich Kosten für Leistungen, die nach Betriebsstart und nach dem Tag der Einreichung anfallen, geltend gemacht werden.
- Es gilt das Prinzip der Antragsförderung, d.h. es gelten die dem Antrag zugrunde gelegten Kostenschätzungen/-angaben als Berechnungsgrundlage für die Höhe der Förderung. Die Auszahlung der Förderung erfolgt auf Basis von nachgewiesenen förderwürdigen Kosten (► Kapitel 1.1.7).

Die Förderung ist als Dauerförderung konzipiert. Insbesondere infolge knapper Förderungsmittel kann bei jeder neuen Vertragserstellung eine Reihung der laufenden Projekte erfolgen, die zum Verlust der erneuten Förderungswürdigkeit führen kann (► Kapitel 1.2.1). Eine Reihung der laufenden Projekte ist frühestens nach Ablauf der ersten Dauerbetriebsphase vorgesehen.

Tabelle 2: Förderung Mikro-ÖV Steiermark: Basis Förderhöhen und Fördersätze je Gemeinde

KOSTENART	FÖRDER-SATZ	OBERGRENZE** DER FÖRDER-SUMME	BESCHREIBUNG
<b>Betriebskosten* (Phase des Probebetriebes für neue Projekte)</b>	30%	€ 30.000	Betriebskosten im ersten und zweiten Betriebsjahr
<b>Kosten* (Phase des Dauerbetriebes)</b>	20%	€ 20.000	Kosten des laufenden Betriebes in den drei folgenden Jahren
Bonus: E-Fahrzeuge	+ 5% d. Betriebskosten	+ € 5.000	Bonus bei dauerhaftem Einsatz (mind. 75%) von Elektrofahrzeugen (100% elektrischer Antrieb)

\* anrechenbare Kosten entsprechend Kapitel 1.1.3

\*\* sollte die errechnete Fördersumme je Gemeinde über der Obergrenze liegen, erfolgt eine Förderung im Ausmaß der Obergrenze

Tabelle 3: Zu- und Abschläge zu Basis-Förderhöhen und -Fördersätzen nach der Steuerkraftkopfquote (StKKQ) der betreffenden Gemeinde

STAFFELUNG DER STKKQ*	VERÄNDERUNG DES FÖRDER-SATZ (IN %-PUNKTEN)	FÖRDERSATZ MIT STKKQ		OBERGRENZEN MIT STKKQ	
		PROBE	DAUER	PROBE	DAUER
> 120%	- 10%	20%	10%	€ 20.000	€ 10.000
90% bis 120%	0%	30%	20%	€ 30.000	€ 20.000
80% bis 89,9%	+ 10%	40%	30%	€ 40.000	€ 30.000
< 80%	+ 20%	50%	40%	€ 50.000	€ 40.000

\* im Verhältnis zum Durchschnitt der Steuerkraftkopfquote der Steiermark (ohne Graz). Die Steuerkraftkopfquote je Gemeinde wird jeweils aus dem letzten abgeschlossenen Jahr herangezogen und vom Land Steiermark beigestellt. Diese Steuerkraftkopfquote bleibt über die gesamte Vertragslaufzeit konstant.

### 1.1.6 Ablauf der Einreichung, Einreichunterlagen und Förderzusage

- (1) Die Einreichung findet in Form eines einstufigen Verfahrens statt. Einzureichen ist beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, Öffentlicher Verkehr. Es sind die entsprechenden Einreichformulare ([www.verkehr.steiermark.at](http://www.verkehr.steiermark.at)) zu nutzen.
- (2) Die Stichtage für die Einreichung neuer Projekte sowie die beim jeweiligen Call zur Verfügung stehenden Förderungsmittel werden rechtzeitig auf der Website des Landes Steiermark ([www.verkehr.steiermark.at](http://www.verkehr.steiermark.at)) veröffentlicht.
- (3) Dem Ansuchen um Förderung sind folgende Unterlagen beizuschließen:
  - ein Konzept, welches eine detaillierte Projektbeschreibung und die entsprechenden Informationen gemäß Kapitel 1.3.1 enthält
  - ein Kosten-, Zeit- sowie Finanzierungsplan
  - ein Beschluss der Gemeinde über die Teilnahme/Trägerschaft am eingereichten Projekt und die entsprechende Kostendeckung vorbehaltlich der Förderung durch das Land Steiermark und/oder andere Fördergeber
  - alternativ: ein entsprechender Gremial-Beschluss im Rahmen eines gemeindeübergreifenden Projektes
  - plausible Darstellung der Kosten je Gemeinde bei gemeindeübergreifenden Systemen zur Bestimmung der jeweiligen Förderhöhe
- (4) Förderwerber sind verpflichtet, im Förderansuchen vollständige Angaben über beabsichtigte, laufende oder erledigte Förderungen zum gleichen Mikro-ÖV Projekt oder Teilen des Mikro-ÖV Projektes zu machen.
- (5) Die Einreichung für eine weitere Förderungsperiode eines bereits laufenden Projektes erfolgt unabhängig von einem Call analog der Einreichung für neue Projekte.

#### Förderzusage

Das Land Steiermark entscheidet auf Basis der eingereichten Unterlagen über die Förderwürdigkeit des jeweiligen Projektes. Es behält sich ausdrücklich vor, zur Beseitigung von Unklarheiten und Darstellungsfehlern ergänzende Informationen und Unterlagen nachzufordern. Inhaltliche Änderungen des Projektes sind hierbei nicht mehr zulässig. Die Aufforderung dazu erfolgt mit angemessener Fristsetzung. Als eingereicht gelten vollständige Anträge, d.h. der Tag der Einreichung der letzten relevanten Nachforderung gilt als Tag der Einreichung des vollständigen Antrages. Fristverzögerungen, die aufgrund verspäteter Förderungsprüfung eintreten, gehen nicht zu Lasten des Förderungswerbers.



## **Förderzusage für neue Projekte**

- **Phase Probetrieb:**

Nach Prüfung der Einreichunterlagen und Feststellung der Förderwürdigkeit wird für die Phase des Probebetriebes eine Förderzusage für zwei Jahre erteilt.

## **Förderzusage für laufende Projekte**

- **Phase Dauerbetrieb:**

Nach der Evaluierung der Phase des Probe- bzw. bereits laufenden Dauerbetriebes kann eine Anpassung und Entwicklung des Mikro-ÖV Systems gefordert werden. Grundlegende Änderungen des Mikro-ÖV Systems, welche kostenrelevant sind, wie z.B. die Veränderungen der Betriebszeiten und/oder des Bedienungsgebietes, können im Einvernehmen vorgenommen werden. Die entsprechenden vollständigen und abgestimmten Unterlagen sind Grundlage für die Förderzusage für die Phase des Dauerbetriebes von drei Jahren.

Auf Basis der jeweiligen Förderzusage erfolgt zwischen den Vertragspartnern die Errichtung von Förderungsverträgen. Der Beginn der Laufzeit der Förderung ist dabei grundsätzlich mit dem Tag der vollständigen Einreichung festzulegen, auf Antrag des Förderungsnehmers ist auch ein späterer Förderungsbeginn als der Tag der Einreichung möglich.

Wenn der im Vertrag vereinbarte Betriebsstart nicht innerhalb eines Jahres erfolgt, erlischt der Förderungsvertrag.

### **1.1.7 Auszahlung und Rückzahlung der Förderung**

(1) Nach Abschluss des jeweiligen Betriebsjahres des Mikro-ÖV Projektes ist bis spätestens 6 Monate nach Ende des Betriebsjahres eine Endabrechnung der Kosten (je nach Phase des Projektes die entsprechenden Kosten) vorzulegen.

(2) Die Auszahlung der Förderungsmittel erfolgt im Nachhinein nach Vorlage folgender Unterlagen:

- Kostenaufstellung (je nach Phase des Projektes und der entsprechenden Kosten, ggfs. nach Kostengruppen gegliedert)
- Belegsverzeichnis einschließlich Rechnungen mit zugehörigen Zahlungsnachweisen
- Einnahmen (Fahrkartenverkauf, Sponsoring, sonstige Einnahmen)
- Förderungen und Zuzahlungen Dritter (► Kapitel 1.1.6)
- Finanzierungsdarstellung
- Leistungskennzahlen, wie „jährliche Betriebskilometer (inkl. Leerkilometer)“, „Fahrgastzahlen“, „Anzahl der getätigten Fahrten“, „Kosten je Betriebskilometer“, „Kosten je Fahrgast“ und „Besetzungsgrad“

- Bewerbung des Projektes / Marketing

(3) Die für die Gewährung der Förderungen vorgelegten Rechnungen und Unterlagen sind in digitaler Form vorzulegen. Zusätzlich sind über Aufforderung des Fördergebers diese oder Teile dieser auch ausgedruckt abzugeben.

### **Rückzahlung**

Der Förderungsnehmer ist zur sofortigen Rückzahlung bereits gewährter Förderungen verpflichtet oder verliert den Anspruch auf Auszahlung noch offener Förderungen, wenn

- der/die Förderungsnehmer/in seine/ihre auf Grund des Förderungsvertrags übernommenen Verpflichtungen auch nach entsprechender Aufforderung innerhalb einer Frist von einem Monat nicht einhält,
- die Gewährung dieser Förderung vorsätzlich oder fahrlässig durch unwahre Angaben oder Verschweigen maßgeblicher Tatsachen herbeigeführt wurde oder sonst seitens des Förderungsnehmers/der Förderungsnehmerin gegenüber dem Förderungsgeber vorsätzlich oder fahrlässig unwahre Angaben gemacht wurden.

## **1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen**

### **1.2.1 Allgemeines**

- 1.1 Die Zuschüsse können ausschließlich nach Maßgabe der verfügbaren finanziellen Mittel gewährt werden. Auf eine Förderung nach dieser Richtlinie besteht kein Rechtsanspruch.
- 1.2 Werden mehr Anträge gestellt, als mit dem jeweiligen Call Förderungsmittel zur Verfügung stehen, werden die Projekte nach dem Verhältnis der Einwohneranzahl zur ÖV-Bedienqualität gereiht. Dabei werden Projekte mit höheren Anteilen von Einwohnern ohne ÖV-Güteklasse<sup>1</sup> vorgereiht. Bei gleichem Anteil werden Projekte mit mehr Einwohnern nach absoluten Zahlen vorgereiht. Als Datenbasis dazu dienen die zum Call-Start (Datum der Veröffentlichung im Internet) im GIS-Steiermark vorliegenden ÖV-Daten sowie die zu diesem Zeitpunkt gültigen Einwohnerdaten. Die Förderungsvergabe erfolgt entsprechend der Reihung. Solange die Förderungsmittel kumuliert nicht aufgebraucht sind, werden den erstgereihten Projekten 100% der vorgesehenen Förderung zugesprochen. Verbleiben Förderungsmittel und ist eine 100%ige Förderung des nächstgereihten Projektes nicht mehr möglich, wird der Förderungsbetrag für dieses Projekt soweit gekürzt, bis die zur Verfügung stehenden Förderungsmittel zur Gänze aufgebraucht sind. Die verbleibenden nachgereihten Projekte erhalten keine Förderung.

---

<sup>1</sup> „Österreichweite ÖV-Güteklassen“, ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“

Der Antragsteller wird über das Ausmaß der Reduktion informiert. Verzichtet der Antragsteller auf die Förderung, kann das nachfolgende Projekt bzw. können die nachfolgenden Projekte nachrücken und entsprechend obiger Vorgehensweise ihrerseits in den Genuss einer Förderung kommen.

- 1.3 Förderungen nach dieser Richtlinie können mit Förderungen anderer Landesdienststellen und Gebietskörperschaften oder von diesen beauftragten Einrichtungen kombiniert werden. Zulässig sind auch Zuschüsse der Gemeinden zu regionalen Mikro-ÖV Systemen, die beispielsweise über den Regionalverband abgewickelt werden.
- 1.4 Die Förderungswerber sind verpflichtet, im Ansuchen vollständige Angaben über beabsichtigte, laufende oder bereits erledigte Ansuchen (Förderungen) zum gleichen Vorhaben bei anderen Rechtsträgern oder Dienststellen zu machen.
- 1.5 Die Förderungswerber haben, sofern nicht anders geregelt, für die Einholung aller behördlichen Bewilligungen Sorge zu tragen.
- 1.6 Die Förderungswerber müssen dem Fördergeber bekannt geben, ob sie vorsteuerabzugsberechtigt sind oder nicht.
- 1.7 Alle Unterlagen zur Einreichung der Förderung sind in elektronischer Form vorzulegen. Zusätzlich sind nach Aufforderung durch den Fördergeber diese oder Teile dieser auch ausgedruckt abzugeben.
- 1.8 Anträge, bei denen nachgeforderte Nachweise trotz Nachforderung mit angemessener Fristsetzung nicht geliefert werden, werden ausgeschieden (► Kapitel 1.1.6).

## **1.2.2 Inkrafttreten, Geltungsbereich, Übergangsbestimmungen**

Die Förderungsrichtlinie für Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark tritt mit Datum des Beschlusses der Steiermärkischen Landesregierung in Kraft.

Im Zuge der Gleichbehandlung können laufende Projekte auf Antrag rückwirkend zum Inkrafttreten der Richtlinie auf die neue Richtlinie umgestellt werden.

## **1.3 Technische Erfordernisse und Grundlagen**

### **1.3.1 Förderungsvoraussetzungen, Kriterien zur Förderung und notwendige Unterlagen**

Folgende Informationen sind zur Beurteilung der Förderwürdigkeit von Mikro-ÖV Projekten dem Antrag entsprechend Kapitel 1.1.6 beizulegen und im Antragsformular entsprechend anzugeben (► Tabelle 4).

Tabelle 4: Förderungskriterien von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark

KRITERIUM	INDIKATOREN	ERLÄUTERUNGEN
1) Betriebszeit <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wochentage: _____</li> <li>• Uhrzeiten (von/bis): _____</li> <li>• Betriebsstunden pro Woche: _____</li> </ul>	<p>Das Mikro-ÖV Angebot muss zumindest an 3 verschiedenen Tagen pro Woche betrieben werden. Zusätzlich muss es insgesamt zumindest 9 Betriebsstunden pro Woche zur Verfügung stehen.</p> <p>Bsp.: Tägliche Bedienung zu je einer Stunde oder Bedienung an einem Tag zu 9 Stunden sind nicht förderwürdig.</p>
2) Bedienungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirk(e): _____</li> <li>• Gemeinde(n): _____</li> <li><input type="checkbox"/> Gesamte(s) Gemeindegebiet(e)</li> <li><input type="checkbox"/> Gemeindeteil(e): _____</li> </ul>	<p>Die Bedienungsgebiete sind anzugeben. In Abhängigkeit vom vorhandenen ÖV-Angebot ist eine mögliche Konkurrenz zu identifizieren und umfassend darzustellen (siehe auch Punkt 8).</p>
3) Betreibermodell	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Leistungsbestellung bei konzessioniertem Unternehmen</li> <li><input type="checkbox"/> Vereinslösung (mit freiwilligen, unbezahlten FahrerInnen)</li> <li><input type="checkbox"/> Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb</li> <li><input type="checkbox"/> Kooperationslösung (Verein mit konzessioniertem Unternehmen)</li> <li><input type="checkbox"/> Organisations- bzw. Mobilitätsplattform (Abwicklung über Zentrale)</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstiges: _____</li> </ul>	<p>Mischlösungen, insbesondere mit Organisations- bzw. Mobilitätsplattformen sind möglich. Der Träger des Mikro-ÖV Angebotes ist immer die Gemeinde, das Regionalmanagement oder die entsprechenden Gemeinde- bzw. Regionalverbände.</p> <p>Für entsprechende Betriebskonstellationen ist der Nachweis der Nichtgewerblichkeit erforderlich.</p>
4) Bedienungsform	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Halte- und Sammelpunkte</li> <li><input type="checkbox"/> Zubringer zu Verknüpfungspunkten</li> <li><input type="checkbox"/> Haus-zu-Haus (keine definierten Haltepunkte)</li> <li><input type="checkbox"/> Anmeldung des Fahrtwunsches: _____</li> </ul>	<p>Zubringerverkehre zu Verknüpfungspunkten mit übergeordneten ÖV-Angeboten sind – so vorhanden – jedenfalls anzubieten.</p> <p>Die Gestaltung der Angebote ist an die Bedürfnisse der Zielgruppen anzupassen, wobei Fahrtenbündelungen anzustreben sind.</p> <p>Linienverkehre, wie z.B. Rufbussysteme o.ä., werden nicht gefördert.</p> <p>Haus-zu-Haus-Bedienungen werden nicht gefördert.</p>

<sup>2</sup> Das Mindestangebot von Mikro-ÖV Systemen im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark beschreibt einen zeitlichen Rahmen von zumindest 3 Tagen pro Woche. Zusätzlich müssen insgesamt zumindest 9 Betriebsstunden pro Woche zur Verfügung stehen. Damit wird garantiert, dass die geförderten Mikro-ÖV Angebote grundlegende Qualitätskriterien für die Daseinsvorsorge enthalten.

<p>5) Tarife und Tarifmodell</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Einzelfahrt: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Hin- und Rückfahrt: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Mehrfachkarten: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Zeitkarten: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Entfernungsabhängiger Tarif: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Analogtarif: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Komfortzuschlag: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Anerkennung von Verbundzeitkarten: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstige: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Ermäßigungen: _____</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie funktioniert die Abwicklung des Fahrkartenverkaufs? Welche Kontrollmöglichkeiten gibt es diesbezüglich? _____</li> <li>• Wie kann das Tarifmodell Missbräuchen vorbeugen (Missbräuche durch NutzerInnen und Missbräuche durch z.B. Verkehrs- und Taxiunternehmen)? _____</li> </ul>	<p>Eine einfache Prüfung der Einnahmen ist für die Evaluierung erforderlich.</p>
<p>6) Fahrzeug(e)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapazität (Fahrgastsitzplätze): _____</li> <li>• Antrieb: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Verbrennungsmotor</li> <li><input type="checkbox"/> Elektroantrieb</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstige Antriebsformen: _____</li> </ul> </li> </ul>	<p>Grundsätzlich sind Mikro-ÖV Angebote mit Ausstattungen zu versehen, welche Personen mit Mobilitätseinschränkung die Nutzung erleichtern. So sind z.B. Rampen bzw. Hebevorrichtungen für RollstuhlfahrerInnen und Lademöglichkeiten für Kinderwägen zu empfehlen und auf jeden Fall anzustreben.</p>
<p>7) Marketing und Werbemaßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Berichte und Einschaltungen in lokalen, regionalen Medien</li> <li><input type="checkbox"/> Flyer, Folder, Informationsmaterial</li> <li><input type="checkbox"/> Informationsveranstaltungen</li> <li><input type="checkbox"/> Website</li> <li><input type="checkbox"/> Social Media</li> <li><input type="checkbox"/> Einbindung der lokalen bzw. regionalen Wirtschaft (Betriebe, Ärzte, Apotheke etc.)</li> <li><input type="checkbox"/> Information über Verbund-Fahrplanauskunft</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstiges: _____</li> </ul>	<p>Das Wissen über das Vorhandensein eines Mikro-ÖV Angebotes ist Voraussetzung für die Nutzung des Angebotes.</p>

8) Bestehendes ÖV-Angebot im Bedienungsgebiet <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie wird der ÖV durch Mikro-ÖV unterstützt (Zubringerverkehre)? _____</li> <li>• Wie wird eine Konkurrenzierung ausgeschlossen? _____</li> <li>• Auflistung der ÖV-Linien (Bus und Bahn) im Bedienungsgebiet: _____</li> <li>• Beschreibung der ÖV-Bedienqualität: _____</li> <li>• Darstellung der Verknüpfungspunkte zwischen Mikro-ÖV und ÖV: _____</li> <li>• Anbindung übergeordneter Versorgungszentren: _____</li> </ul>	Die Bedienzeiten des Mikro-ÖV Angebotes sind mit den vorhandenen ÖV-Angeboten abzustimmen. Grundsätzlich ist ein zeitlicher Abstand zwischen Mikro-ÖV und bestehendem ÖV von mehr als einer 1/2 Stunde einzuhalten. Bei großen Bedienungsgebieten kann daher die zeitliche Bedienung durch Mikro-ÖV räumlich variabel sein.
9) Geschätzte Fahrgäste pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quantitative Abschätzung: _____</li> <li>• Beschreibung: _____</li> </ul>	Grundlagen der Abschätzung sind im beigelegten Konzept darzustellen und zu erläutern.
10) Geschätzte Betriebskilometer pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quantitative Abschätzung: _____</li> <li>• Beschreibung: _____</li> </ul>	Grundlagen der Abschätzung sind im beigelegten Konzept darzustellen und zu erläutern.
11) Geschätzte Kosten pro Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebskosten (für ein Betriebsjahr): _____</li> <li>• Aufschlüsselung und Erläuterung der förderungswürdigen Kosten: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Personalkosten _____</li> <li><input type="checkbox"/> Betriebskosten (Leistungsbestellung): _____</li> <li><input type="checkbox"/> Aufwendungen für Fahrzeuge (AfA 5 Jahre): _____</li> <li><input type="checkbox"/> notwendige Betriebsmittel (Dispositionszentrale, Mobiltelefon etc.): _____</li> <li><input type="checkbox"/> Tank-/Ladekosten: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Servicekosten: _____</li> <li><input type="checkbox"/> Versicherung: _____</li> </ul> </li> </ul>	<p>Bei externer Leistungsbestellung reichen Betriebskosten gesamt aus und können durch beigelegte Angebote begründet werden.</p> <p>Bei eigener Leistungserbringung (freiwillige, unbezahlte FahrerInnen bzw. kommunaler Eigenbetrieb) sind detaillierte Kostenaufstellungen notwendig. Die Abschreibung von Fahrzeugen beträgt 5 Jahre.</p> <p>Die sonstig begründbaren Kosten sowie die einmaligen Initialisierungskosten (► Kapitel 1.1.3) werden in der Probebetriebsphase nicht explizit gefördert sondern über den erhöhten Förderungssatz abgegolten.</p> <p>In der Dauerbetriebsphase können mittels Rechnungsvorlage bis zu 15% der anerkannten Betriebskosten als sonstige begründbare Kosten geltend werden.</p>

<sup>3</sup> Entsprechend dem Gesamtverkehrskonzept Steiermark (Land Steiermark, 2008) sind Mikro-ÖV Angebote als Ergänzungsangebote zum bestehenden ÖV-Angebot einzurichten. Im Sinne einer optimalen Verknüpfung und Ergänzung zwischen ÖV und Mikro-ÖV sind die dafür notwendigen Parallelverkehre auf ein Mindestmaß im Sinne der bestmöglichen Unterstützung des Gesamtsystems zu reduzieren und systematische Konkurrenzierungen auszuschließen. Als systematische Konkurrenzierung wird eine räumlich und zeitlich uneingeschränkte Parallelbedienung zwischen ÖV und Mikro-ÖV verstanden. (► Anhang A „Konkurrenz Kriterien“)

12) Geschätzte Einnahmen pro Jahr	<input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf: ____ <input type="checkbox"/> Sponsoren: ____ <input type="checkbox"/> Fördermittel: ____ <input type="checkbox"/> Fördermittel Dritter: ____ <input type="checkbox"/> Sonstige Einnahmen: ____  <input type="checkbox"/> Deckung des finanziellen Abgangs durch den/die FörderwerberIn: __ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Grundsätzlich werden Betriebskosten gefördert. Die Einnahmen stellen die Möglichkeit einer Plausibilitätsprüfung dar. Projekte mit einer vollständigen Kostendeckung (aus allen Einnahmen) sind nicht förderfähig. Die Summe aus Förderung(en) und Einnahmen darf 100% der Gesamtkosten nicht überschreiten, d.h. je nach Kostendeckung können sich die Fördersätze reduzieren. Gänzlich gratis angebotene Systeme erhalten keine Förderung.
13) Hauptzielgruppe(n)	<input type="checkbox"/> Jugendliche und junge Erwachsene <input type="checkbox"/> SeniorInnen <input type="checkbox"/> Ökonomisch benachteiligte Personen <input type="checkbox"/> Menschen mit eingeschränkter Mobilität <input type="checkbox"/> PendlerInnen <input type="checkbox"/> Sonstige: ____	Zumindest eine der fünf Hauptzielgruppen ist für die Förderung Voraussetzung. Eine Kombination mehrerer Zielgruppen ist anzustreben. Die Auswahl ist entsprechend im beiliegenden Konzept darzustellen und zu erläutern.
14) Planungsgrundlage (Studie, Konzept etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept / Studie liegt bei: ja/nein</li> <li>• Kartographische Plandarstellung: ____</li> </ul>	Eine Planungsgrundlage ist zwingend notwendig und hat beizulegen. Eine aussagekräftige kartographische Plandarstellung muss jedenfalls vorhanden sein.
15) Laufende Datenerhebung, Evaluierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erläuterung Erhebungsmethode: ____ <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Anzahl Fahrgäste</li> <li><input type="checkbox"/> Anzahl Fahrten</li> <li><input type="checkbox"/> Gefahrene Kilometer</li> <li><input type="checkbox"/> Start- und Endpunkt je Fahrt</li> <li><input type="checkbox"/> Wegezweck</li> <li><input type="checkbox"/> Zu-/Abbringer zum ÖV</li> <li><input type="checkbox"/> Tageszeitliche Nutzung</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstige Daten: ____</li> </ul> </li> <li>• NutzerInnenbefragung: ____</li> <li>• Beschwerdemanagement: ____</li> <li>• BürgerInnenbeteiligung: ____</li> </ul>	<p>Die Mindestanforderung ist die Aufzeichnung von betriebsrelevanten Daten in Bezug auf die Fahrgäste und gefahrene Kilometer (z.B. Fahrtenbuch, GPS-gestützte Aufzeichnung).</p> <p>Die Evaluierung hat Aussagen zur Fahrgastzufriedenheit zu enthalten.</p>
16) (Gemeinderats-) Beschluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Gemeinderats-)Beschluss liegt bei:  <input type="checkbox"/> ja    <input type="checkbox"/> nein</li> </ul>	Die Verpflichtung zur Übernahme der Finanzierung des möglichen finanziellen Abgangs (► Punkt 12) ist für eine Förderung Voraussetzung. Bei überplanmäßiger Verschuldung der Gemeinde ist die Zustimmung der Gemeindeaufsicht beizulegen.
17) Weitere Förderungen	<input type="checkbox"/> Zugesagte Förderungen: ____ Förderhöhe: ____ <input type="checkbox"/> Beantragte Förderungen (noch keine Entscheidung vorhanden): ____ Beantragte Förderhöhe: ____	Zusätzliche Förderungen anderer Landesdienststellen und Gebietskörperschaften sowie Zuschüsse der Gemeinden zu regionalen Mikro-ÖV Systemen, die beispielsweise über den Regionalverband abgewickelt werden, sind zulässig. Auf diese ist jedoch gesondert hinzuweisen.

18) Ansprechperson (inkl. Adresse, Telefonnummer, E-Mail)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Gemeinde: _____</li> <li>• Für das Gesamtprojekt (bei gemeindeübergreifenden Projekten): _____</li> </ul>	Die Benennung von Ansprechpersonen ist unbedingt erforderlich.
-----------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

### 1.3.2 Evaluierung

Eine Erhebung und Evaluierung (= Bewertung) von relevanten Daten des umgesetzten Mikro-ÖV Angebotes bietet für alle Vertragspartner, im Speziellen für die Förderungsnehmer, die Chance, selbst ein klares Bild von ihrem umgesetzten Projekt zu bekommen und ggf. die entsprechenden Ansatzpunkte zur Verbesserung des Mikro-ÖV Angebotes zu erarbeiten.

Da die Evaluationskriterien für alle Förderungsnehmer (Gemeinden, Verbände und Regionalmanagements) gleich sind, ist auch eine objektive Beurteilung über alle geförderten Projekte möglich.

Für alle Projekte ist für den Zeitraum vom Start bis 1 Jahr vor Ende des jeweiligen Förderungsvertrages eine Evaluierung durchzuführen. Für neue Projekte ist dies in der Regel nach 12 Monaten, für laufende in der Regel nach 24 Monaten der Fall. Diese Evaluierung ist den Abrechnungsunterlagen des entsprechenden Betriebsjahres beizulegen und bildet in der Regel die Grundlage für die Entscheidung über die Fortführung der Förderung des Mikro-ÖV Angebotes unter gleichen Bedingungen, oder ob eine weitere Förderung an Änderungen gebunden wird, oder ob die Förderung für das Angebot eingestellt wird.

#### Inhalte:

Die Darstellung des realisierten Mikro-ÖV Angebotes hat insbesondere folgende Informationen zu umfassen:

- den Nachweis der Nicht-Konkurrenzierung des bestehenden ÖV
- den Nachweis der Zubringerfunktion zum regulären ÖV
- die Aufzeichnung betriebsrelevanter Daten (z.B. Fahrtenbuch, GPS-gestützte Aufzeichnung) zur Beobachtung und Beurteilung der Nachfrageentwicklung in den einzelnen Betriebsjahren
- die tatsächlichen jährlichen Kosten
- alle Einnahmen (Sponsoring, Ticketerlöse, Förderungen etc.)
- die Finanzierung
- Nachweis der errichteten Infrastruktur (z.B. Fotos von Infopoints)
- Nachweis der BürgerInnenbeteiligung bzw. der (anonymen) Erhebung der KundInnen-Zufriedenheit
- Nachweis der dauerhaften Bewerbung des Mikro-ÖV Angebotes
- Ausblick auf Änderungen in der nächsten Projekt-/Vertragsphase



Falls erforderlich, sind im Einvernehmen mit den Vertragspartnern begründete Adaptierungen der ursprünglich eingereichten Planung zu entwickeln und vorzulegen.

Für die Evaluierung sind die vorgefertigten Formulare zu verwenden.

### 1.3.3 Definition

Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark gelten nachfolgende Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten:

Tabelle 5: Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark

MERKMAL	BESCHREIBUNG
<b>Flexibilität</b>	Mikro-ÖV Systeme sind zeitlich und räumlich flexible Mobilitätsangebote. Es gibt keine fix vordefinierten Linien und keinen Fahrplan. Die Bedienung erfolgt jedoch von definiertem Haltepunkt zu definiertem Haltepunkt.
<b>Bedarfsorientierung</b>	Das Mobilitätsangebot wird ausschließlich bei Anmeldung von Fahrtwünschen (telefonisch, Internet, persönlich etc.) verwirklicht. Leerfahrten sind ausschließlich bei Hol- und Bringfahrten von angemeldeten Fahrgästen möglich. Die Gestaltung der Angebote ist an die Bedürfnisse der Zielgruppen anzupassen, wobei Fahrtenbündelungen anzustreben sind.
<b>Zubringerfunktion</b>	Die Zubringerfunktion von Mikro-ÖV Angeboten zu weiterführenden (öffentlichen) Mobilitätsangeboten hat große Bedeutung.
<b>Daseinsvorsorge</b>	Die Sicherung der Daseinsgrundfunktionen bzw. die Erreichbarkeit von Orten, an denen diese erfüllt werden, steht bei Mikro-ÖV Angeboten im Vordergrund, das sind im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen,</li> <li>• Ausbildung,</li> <li>• Erledigungen (Einkauf, Arzt, Amtswege etc.),</li> <li>• Freizeit (Kinobesuch, Sportverein, Musikunterricht etc.) und</li> <li>• Arbeit.</li> </ul> Je nach Angebot und Zielgruppen wird auf eine oder mehrere Daseinsgrundfunktionen abgezielt.
<b>Ländliche Räume</b>	Mikro-ÖV Angebote werden vorwiegend im ländlichen Raum und peripheren Gemeindeteilen eingesetzt.

<b>Geringe Verkehrsnachfrage</b>	Mikro-ÖV Angebote sind insbesondere dort sinnvoll, wo die Verkehrsnachfrage aufgrund von geringen EinwohnerInnenzahlen (geringe Bevölkerungsdichte) gering ist und die Wegelängen aufgrund von dispersen Siedlungsstrukturen groß sind (daher vorwiegend im ländlichen Raum).
<b>Soziale Verankerung</b>	Die soziale Verankerung von Mikro-ÖV in einer Gemeinde bzw. einer Region über verschiedene AkteureInnen ist einerseits für die Bekanntheit und andererseits für Ernsthaftigkeit der Implementierung sehr wichtig. Viele Fahrgäste sehen ein Mikro-ÖV Angebot als „ihr“ Angebot an – in vielen Fällen entsteht eine klare Identität.

## 2 Anhang A „Konkurrenz Kriterien“

Mikro-ÖV-Verkehre dienen als Zubringer zum ÖV und ersetzen diesen, wenn es keine (zumutbaren) ÖV-Verbindungen gibt. Grundsätzlich sind mögliche ÖV-Verbindungen zu nutzen.

Die Entscheidung, ob bzw. wie ein Mikro-ÖV genutzt werden kann, hängt von folgenden Parametern ab:

- der Verfügbarkeit eines ÖV-Angebotes innerhalb +/- 30 Minuten zur Wunschabfahrtszeit
- der fußläufigen Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen (innerhalb 500 m)
- der Länge der möglichen ÖV- und Mikro-ÖV Wegestrecke (bis 7 km)

### Allgemeine Vorgaben:

- Fußwege von 500 m bis zur nächsten ÖV-Haltestelle sind zumutbar.  
Ausgenommen: mobilitätseingeschränkte Personen
- Die zurückgelegte Strecke mit dem Mikro-ÖV muss zumindest 500 m betragen.  
Ausgenommen: mobilitätseingeschränkte Personen
- Gemeindegrenzen sind für die Beurteilung nicht relevant.
- Reine Schülerlinien können aufgrund ihrer vernachlässigbaren sonstigen verkehrlichen Bedeutung aus der Betrachtung möglicher ÖV-Verkehrsangebote ausgenommen werden.
- Bei der Planung ist auf eine einfache, verständliche und umsetzbare Handhabung zu achten.
- Geringfügige Unschärfen:  
Diese werden im Sinne einer einfachen und effizienten Verwaltung akzeptiert. Als geringfügig gelten: zeitliche Abweichungen bis 5 Minuten außerhalb des Einstundentaktes eines ÖV-Angebotes, Abweichungen bis 50 m

bei der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestelle des ÖV und Abweichungen bis 500 m bei der Länge der möglichen ÖV- bzw. Mikro-ÖV-Wegestrecken. Die Anwendung der Geringfügigkeit auf alle Fahrten ist nicht zulässig.

- **Konkurrenzfahrten:**  
Fahrten mit Abweichungen in größerem als geringfügigem Umfang (sgn. Konkurrenzfahrten) werden bis zu einem Anteil von 5% abzugsfrei akzeptiert. Bei einem Anteil von 5% bis 20% erfolgt eine Reduktion des Förderungsbetrages in der Höhe des hochgerechneten Konkurrenzfahrtenanteils. Ein Anteil von mehr als 20% an Konkurrenzfahrten führt zum Förderungsverlust im jeweiligen Betriebsjahr.

Unter folgenden Kriterien darf die Mikro-ÖV Fahrt angeboten werden:

- Wenn innerhalb von +/- 30 Minuten zum gewünschten Abfahrtszeitpunkt kein bzw. kein zumutbares ÖV-Angebot vorhanden ist.
- Wenn innerhalb von +/- 30 Minuten zum gewünschten Abfahrtszeitpunkt ein zumutbares ÖV-Angebot vorhanden ist und der Fußweg zu zumindest einer der beiden relevanten ÖV-Haltestellen (Einstiegs- oder Ausstiegshaltestelle) länger als 500 m ist, darf die Mikro-ÖV Fahrt bis zur bzw. von der nächsten ÖV-Haltestelle oder unter Rücksichtnahme folgender Kriterien auch zur Gänze angeboten werden:
  - Die potentielle ÖV-Strecke (exkl. allfälliger Fußwege) beträgt weniger als 7 km.
  - Die tatsächlich zurückgelegte Wegestrecke mit dem Mikro-ÖV (von Haltepunkt zu Haltepunkt des Mikro-ÖV oder von der nächstgelegenen ÖV-Einstiegs- zur ÖV-Ausstiegshaltestelle) beträgt weniger als 7 km.
- Zur Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen, die auch zu den Zeiten möglicher ÖV-Verbindungen mittels Hausabholung bzw. Hausbringung innerhalb der oben beschriebenen Entfernungen zu bzw. von den Haltepunkten befördert werden können.

Öffentliche Verkehre gelten dann als unzumutbar, wenn sie im Vergleich zum Mikro-ÖV großteils andere Strecken befahren und dabei unverhältnismäßig große Umwege machen (Umwegfahrten) oder unverhältnismäßig lange Reisezeiten aufweisen.

Bei Bedarf können auf Antrag des Fördernehmers projektbezogen räumliche und/oder zeitliche Umwegverhältnismäßigkeiten vom Fördergeber festgelegt werden.

Ohne vorherige Festlegung gelten Umwegfahrten im Streitfall als zumutbar.