
Mikro-ÖV Strategie Steiermark



Das Land
Steiermark

→ Verkehr



Inhalt

VORWORT

1	MIKRO-ÖV – WAS IST MÖGLICH?	7
2	NEUE WEGE DER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM	
2.1	Entstehung von Mikro-ÖV Angeboten	9
2.2	Die sieben Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark	10
2.3	Partizipativer Prozess	12
3	MIKRO-ÖV – DIE ALTERNATIVE IM LÄNDLICHEN RAUM?	
3.1	Was ist Mikro-ÖV?	15
3.2	Gestaltungsvarianten Mikro-ÖV	16
3.3	Chancen und Risiken	17
3.4	Die Fahrgäste	18
3.5	Rechtlicher Kontext	19
4	BENCHMARKING	
4.1	Warum Benchmarking?	21
4.2	Mobilitätsprojekte in der Steiermark	22
4.3	Der Blick ins Detail – Good Practice Beispiele in Österreich	24
4.3.1	gMeinBus Trofaiach (Steiermark)	25
4.3.2	Mobil-E Ebenthal (Kärnten)	26
4.3.3	Assling Mobil (Tirol)	27
4.4	Finanzierung und Kostenrahmen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote	28
5	STEIERMARK – POTENZIALE UND ZIELGRUPPEN	
5.1	Räumliche Abgrenzung	31
5.1.1	Raumstruktur – Raumordnung	31
5.1.2	Bestehendes ÖV-Angebot und Einwohnerpotenziale	32
5.2	Zeitliche Abgrenzung	34
5.3	Zielgruppen und Fahrgäste	35
5.4	Abgrenzung des Betreibermodells	36
6	ERFOLGSFAKTOREN FÜR DIE UMSETZUNG VON MIKRO-ÖV SYSTEMEN	
6.1	Sorgfältige Planung	39
6.2	Einbindung verschiedener AkteurInnen	41
6.3	Bewerbung und Marketing	42
6.4	Evaluierung	43
7	FÖRDERUNG DURCH DAS LAND STEIERMARK	44
8	KONTAKT UND INFORMATIONEN	44
9	QUELLENVERZEICHNIS	45
10	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN / GLOSSAR	46
11	ANHANG	46



Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der hier vorliegenden Mikro-ÖV Strategie und dem damit verbundenen Förderprogramm schließt das Verkehrsressort des Landes Steiermark eine wesentliche Lücke in seiner Gesamtverkehrsstrategie: Ländliche Gebiete und Gebiete, die für eine

Erschließung durch den Linienverkehr zu dünn besiedelt sind, werden nunmehr in das dichte Netz des Öffentlichen Verkehrs in der Steiermark integriert. Menschen, die bisher als Fahrer oder als Mitfahrer auf das Auto angewiesen waren, oder aber auf manches verzichten mussten, werden nunmehr autonom mobil, und haben Zugang zu einer neuen Lebensqualität! Mikro-ÖV bedeutet vor allem Inklusion, ist also in erster Linie aus sozialen, aber auch aus ökologischen Gründen geboten!

Insbesondere SeniorInnen und junge Menschen, ökonomisch Benachteiligte, Menschen mit Betreuungspflichten, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, aber auch PendlerInnen werden von

der Umsetzung der Mikro-ÖV Strategie profitieren. Angestrebt wird ein flächendeckender „1-Stunden-Takt“: Das heißt, dass jede Steirerin und jeder Steirer zumindest stündlich einen vom Mikro-ÖV geleisteten Anschluss an das Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs hat. Oder aber der Mikro-ÖV selbst dient – ohne den Linienverkehr zu konkurrieren – zur Erreichung der Wegeziele.

Ich hoffe daher auf rege Inanspruchnahme des Förderprogramms zur steirischen Mikro-ÖV Strategie durch Gemeinden oder gemeindeübergreifende Initiativen, getragen von engagierten Menschen, die auf die Bedürfnisse der Fahrgäste hin maßgeschneiderte Lösungen entwickeln und anbieten!

Die Erstellung dieser Mikro-ÖV Strategie war ein breit angelegter partizipativer Prozess: Ich danke allen, die sich an diesem Prozess beteiligt haben und dadurch in hohem Maße zu ihrer Qualität und Akzeptanz beigetragen haben!

Anton Lang, Verkehrslandesrat



1

Mikro-ÖV – was ist möglich?

Mikro-ÖV steht für Mobilitätsangebote, welche Mobilitätsbedürfnisse befriedigen, ohne Anspruch auf eine Garantie, jederzeit in jede Richtung unterwegs sein zu können. Ein privates, billiges Taxi ist und wird Mikro-ÖV im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark nicht sein.

Für Menschen, die kein eigenes Auto besitzen, gilt es, den Rahmen für ein Grundangebot im Öffentlichen Verkehr aufzuspannen. Daseinsvorsorge und soziale Teilhabe sollen gewährleistet werden.

Die Unterstützung des bestehenden Linien-ÖV Angebotes in der Steiermark hat oberste Priorität. Es besteht somit die Chance, in Kombination mit Mikro-ÖV Angeboten tagsüber gleichsam einen flächendeckenden „1-Stunden-Takt“ anzubieten. Der bestehende ÖV-Linienverkehr wird zeitlich ergänzt und dessen Erreichbarkeit aus Gebieten ohne ÖV-Angebot sichergestellt. Das heißt, es werden Bedienungszeit und Einsatzgebiet jeweils an die Gemeinde bzw. an die Region angepasst. Die Mikro-ÖV Angebote werden sich somit von Gebiet zu Gebiet unterscheiden.

Vieles wird durch die Bedürfnisse der künftigen NutzerInnen bestimmt werden. Manche Menschen benötigen am frühen Morgen ein Angebot, manche abends und einige wollen am Vormittag zur Apotheke kommen. Dennoch wird der Träger, nämlich die Gemeinde als Bestellerin und Bezahlerin des Mikro-ÖV Angebotes, Rahmenbedingungen festlegen – wenn beispielsweise das Ärzte-

zentrum einer Gemeinde an 3 Nachmittagen pro Woche geöffnet hat, kann es ein Mikro-ÖV Angebot speziell für diese Nachmittage geben. Das ist ebenso ein Mikro-ÖV Angebot im Sinne der Strategie des Landes Steiermark, wie ein Angebot, welches an 5 Tagen in der Woche jeweils vormittags 3 Stunden und nachmittags 4 Stunden die Erreichbarkeit abgelegener Ortsteile ermöglicht.

Das ideale Mikro-ÖV Angebot kann also

- bestehende Linienverkehre zeitlich ergänzen und die letzte Meile überwinden
- und als Zubringer zu Angeboten der Daseinsvorsorge oder dem weiterführenden ÖV fungieren.

Mikro-ÖV Angebote können nicht alle Herausforderungen der Erreichbarkeit im ländlichen Raum lösen, dennoch werden sie

- einen soliden Beitrag zur Erreichbarkeit in der Steiermark abseits der Hauptachsen des ÖV leisten,
- Menschen neue Möglichkeiten bieten
- und ihr Mobilitätsbewusstsein schärfen.

Die Analyse einer Vielzahl von bereits umgesetzten Beispielen hat gezeigt, dass die Einbindung vieler AkteurInnen und der stets kritische Blick auf die Entwicklung maßgebliche Faktoren für den Erfolg von Mikro-ÖV Angeboten sind.



2

Neue Wege der Mobilität im ländlichen Raum

Mikro-ÖV schließt eine bedeutende Lücke der bestehenden Angebote des Öffentlichen Verkehrs (ÖV): Sein möglichst flächendeckender Ausbau in jenen Gebieten, die vom ÖV nicht oder nur wenig erschlossen sind, eröffnet Menschen den Zugang zu Mobilität, die aus bestimmten Gründen von der Mobilität ausgeschlos-

sen waren, z. B. aus finanziellen Gründen oder wegen körperlicher Beeinträchtigungen. Mikro-ÖV ist daher ein wesentlicher Beitrag zur Inklusion in der Steiermark. Als Teil des ÖV leistet er zudem einen Beitrag zum Aufbau eines nachhaltigen Verkehrssystems in unserem Bundesland.

2.1 Entstehung von Mikro-ÖV Angeboten

Bedarfsorientierte Verkehre sind im deutschsprachigen Raum seit den 1990er Jahren im Einsatz. In dünn besiedelten Regionen wurden diese Angebote insbesondere zur Sicherung der Grundversorgung angeboten und stellten einen Ersatz für kostenintensive und ineffiziente liniengebundene ÖV-Angebote dar. Dennoch stieg, wie auch in Österreich, die Abhängigkeit vom privaten Pkw im ländlichen Raum immer weiter an. Dies verursachte für Personen, die keinen Zugang zum privaten Pkw haben, enorme Probleme für eine unabhängige Mobilität.

In Österreich haben sich die ersten bedarfsorientierten Verkehre oder Mikro-ÖV Angebote im Burgenland, oftmals auf Initiative von engagierten BürgerInnen, entwickelt.

Insbesondere das Förderprogramm „Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ des Klima- und Energiefonds in vier Förderausschreibungen (2011 bis 2014) hat viele Gemeinden, Vereine und auch Privatpersonen motiviert, ein Mikro-ÖV Angebot zu planen und umzusetzen. Im Herbst 2016 wurde diese Förderung erneut und in teilweise adaptierter Form vom bmvit ausgeschrieben.

Die grundlegende Idee der Sicherung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum, wird von Seiten des Landes Steiermark im Zuge der Mikro-ÖV Strategie Steiermark weitergetragen und spiegelt sich in den strategischen Grundsätzen wieder.

2.2 Die sieben Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark

Die Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark fußt auf folgenden sieben Grundsätzen:



1. Mikro-ÖV leistet für viele Menschen – insbesondere im ländlichen Raum – einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Sicherung von Daseinsgrundfunktionen.

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung zur Erfüllung von Daseinsgrundfunktionen, etwa Gesundheitsversorgung, Behördenwege, Einkäufe. Insbesondere im ländlichen Raum ist daher ein Grundangebot an ÖV unverzichtbar. Mikro-ÖV erfüllt in diesen Gebieten, in denen aufgrund der geringen Nachfrage keine Regionalbusse verkehren oder Haltestellen des ÖV nicht mehr fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, eine wichtige (Zubringer) Funktion.



3. Mikro-ÖV soll einen Beitrag zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Öffentlichen Verkehrs leisten.

Neben dem Zu-Fuß-Gehen und dem Radverkehr ist der Öffentliche Verkehr (ÖV) die zentrale nachhaltige Mobilitätsform. Mikro-ÖV dient direkt und indirekt (durch seine Zubringerfunktion) der Vermeidung von Fahrten mit dem privaten Pkw und erhöht somit den Anteil des ÖV am Modal Split.



2. Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zur sozialen Inklusion.

Jugendliche und junge Erwachsene und weitere Personen ohne Führerschein, SeniorInnen und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen und auch die wachsende Zahl von Menschen, die sich keinen eigenen Pkw leisten können oder wollen, sind auf alternative Mobilitätsangebote, insbesondere Angebote des ÖV angewiesen. Teilhabe am sozialen Leben – das reicht vom Besuch von Verwandten und FreundInnen, über die Teilnahme am Musikschulunterricht oder am Sporttraining bis zum Besuch von Veranstaltungen oder Ausstellungen – ist in vielen Regionen der Steiermark ohne Überwindung großer Entfernungen nicht möglich. Auch hier leistet Mikro-ÖV (in Kombination mit dem Linienangebot des ÖV) einen unverzichtbaren Beitrag.



4. Mikro-ÖV darf nie in Konkurrenz zu den Linienangeboten des Öffentlichen Verkehrs treten, sondern soll – wo immer das möglich ist – als Zubringer fungieren.

Mikro-ÖV versteht sich als Teil des Öffentlichen Verkehrs, er sollte so konzipiert sein, dass eine bestmögliche Abstimmung mit dem bestehenden, liniengebundenen ÖV gewährleistet ist. Er ist so zu planen, dass – wenn vorhanden – Haltestellen des Linienverkehrs bedient werden und somit die Zubringerfunktion betont wird. Keinesfalls darf Mikro-ÖV in Konkurrenz zum bestehenden ÖV treten. Synergien von Mikro-ÖV Angeboten mit anderen bestehenden Verkehren sind entsprechend zu überprüfen und bestmöglich zu nutzen, das sind z. B. SchülerInnen-Gelegenheitsverkehre, Kindergartenfahrten und andere spezifische Transportdienste.



5. Vorrangige Zielgruppen

Die vorrangigen Zielgruppen von Mikro-ÖV Angeboten sind:

- Jugendliche und junge Erwachsene
- SeniorInnen
- ökonomisch benachteiligte Personen
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- PendlerInnen

Je nach Bedarf und örtlichen Gegebenheiten können und sollen zusätzlich weitere Zielgruppen bedient werden. Vorwiegend touristische Angebote (wie z.B. Schibusse) werden von der Mikro-ÖV Strategie Steiermark nicht erfasst.



7. Qualitätsverbesserung durch regelmäßige Evaluierung

Durch die Erfassung der Anzahl der Fahrgäste, der Nachfrageentwicklung und des Beförderungszwecks, der Zubringerfunktion zum ÖV und der Kosteneffizienz sind die Voraussetzungen für eine aussagekräftige Evaluierung gegeben. In dieser Evaluierung sind die Ergebnisse einer regelmäßigen Erhebung der Fahrgastzufriedenheit einzubeziehen.



6. Mikro-ÖV erfordert sorgfältige Planung

Der Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes hat eine sorgfältige Planung voranzugehen. Mikro-ÖV Systeme sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen (ökologisch, sozial, ökonomisch). Bereits in der Planungsphase ist die Bevölkerung einzubeziehen.

2.3 Partizipativer Prozess

Die vorliegende Mikro-ÖV Strategie Steiermark wurde in einem umfassenden partizipativen Prozess unter Einbeziehung verschiedener AkteurInnen und Stakeholder entwickelt (s. Tabelle 1). Dafür wurden mehrere Workshops und Meetings durchgeführt (s. Tabelle 2).

Der partizipative Prozess hatte folgende Funktionen:

- Diskussion und Abstimmung der Vorgehensweise und Ergebnisse
- Einbindung der Erfahrungen und Forderungen der Stakeholder (Sprachrohr für Interessensgruppen und Regionen)
- Vertretung der Regionen und damit „Multiplikatoren“ in den Regionen
- Einbindung fachlich fundierter Erkenntnisse

Tabelle 1: TeilnehmerInnen am partizipativen Prozess

ORGANISATION		TEILNEHMERIN / TEILNEHMER (ohne Titel)
Politisches Ressort	Büro Landesrat Anton Lang	Peter Gspaltl
Auftraggeber; Verwaltung Land Steiermark	Amt der Stmk. Landesregierung Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, Öffentlicher Verkehr	Bernhard Breid, Gernot Aigner, Robert Habisch
Verkehrsverbund	Steirischer Verkehrsverbund GmbH	Michael Rainer, Anna Hagauer
Interessensvertretungen	Wirtschaftskammer Steiermark	Peter Lackner
	Arbeiterkammer Steiermark	Franz Fromm, Karl-Heinz Kettl
	Gemeindebund Steiermark	Christian Lang
	Städtebund Steiermark	Jennifer Pinno
Regionalmanagements Steiermark	Regionalmanagement Liezen	Mario Brandmüller
	Regionalmanagement Obersteiermark Ost	Jochen Werderitsch, Lisa Neumann
	Regionalmanagement Obersteiermark West	Bibiane Puhl, Corinna Mitterhuber
	Regionalmanagement Steirischer Zentralraum	Bernd Gassler, Anna Reichenberger, Kerstin Weber
	Regionalmanagement Oststeiermark	Horst Fidschuster
	Regionalmanagement Südoststeiermark	Beatrix Lenz
	Regionalmanagement Südweststeiermark	Jan Killmann
FachplanerInnen	B.I.M.	Peter König
	Planum	Johannes Leitner
	Regionalis	Günther Rettensteiner
	Stiasny Mobilitätsmanagement	Alexander Stiasny, Doris Hahn
Fokusgruppen	Fahrgäste	Insgesamt 16 Fahrgäste der Mikro-ÖV Systeme in Trofaiach und Vasoldsberg
Auftragnehmer; Projektentwicklung	STS	Günter Getzinger, Jürgen Suschek-Berger, Magdalena Wicher
	verkehrplus GmbH	Markus Frewein, Hannes Brandl

Tabelle 2: Veranstaltungen während der Projektlaufzeit

DATUM	VERANSTALTUNG	INHALT
2016-05-23	Workshop mit steirischen Regionalmanagements, Trofaiach	Vorstellung und Diskussion der Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark
2016-06-30	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Vorstellung und Diskussion der Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark
2016-06-30	Fokusgruppe, Trofaiach	Feedback der Fahrgäste des Mikro-ÖV Systems „gMeinBus“
2016-09-15	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Vorstellung und Diskussion der ersten vorgeschlagenen Förderrichtlinien
2016-09-20	Fokusgruppe, Vasoldsberg	Feedback der Fahrgäste des Mikro-ÖV Systems „VASTI“
2016-09-29	Workshop mit Stakeholdern, Graz	Vorstellung und Diskussion der Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark
2016-10-25	Workshop mit FachplanerInnen, Graz	Vorstellung und Diskussion der Mikro-ÖV Strategie Steiermark sowie der vorgeschlagenen Förderrichtlinien
2016-11-18	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Vorstellung und Diskussion der Mikro-ÖV Strategie und der zugehörigen Förderrichtlinien
2016-11-30	Workshop mit steirischen Regionalmanagements und Stakeholdern, Graz	Vorstellung und Diskussion der Mikro-ÖV Strategie Steiermark und der zugehörigen Förderrichtlinien
2016-11-30	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Finalisierung der Mikro-ÖV Strategie Steiermark und der zugehörigen Förderrichtlinien
2016-12-15	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Übergabe der Mikro-ÖV Strategie Steiermark und der zugehörigen Förderrichtlinien
2016-12-22	Besprechung mit Land Steiermark, Referat „Öffentlicher Verkehr“ und Verkehrsverbund Steiermark, Graz	Endbesprechung zur Mikro-ÖV Strategie Steiermark und der zugehörigen Förderrichtlinien

An dieser Stelle bedankt sich das Land Steiermark recht herzlich bei allen beteiligten Personen für die Teilnahme an den Workshops und Terminen sowie für die wertvollen Beiträge für die Entwicklung der Mikro-ÖV Strategie Steiermark!



3

Mikro-ÖV – die Alternative im ländlichen Raum?

3.1 Was ist Mikro-ÖV?

Mikro-ÖV beschreibt unterschiedliche Nahmobilitätsangebote für Personen vorrangig auf kommunaler Ebene. Flexibilität und Bedarfsorientierung sind Grundmerkmale von Mikro-ÖV Angeboten. (Klima- und Energiefonds, 2011)

In ländlichen Räumen und peripheren Gebieten ist die Abhängigkeit vom privaten Pkw oftmals sehr groß – dies stellt insbesondere Personen ohne Zugang zu einem (privaten) Pkw vor enorme Herausforderungen. Durch Mikro-ÖV Angebote wird nachhaltige und unabhängige Mobilität für alle ermöglicht.

Der Begriff Mikro-ÖV wurde in den letzten Jahren für verschiedene Mobilitätsangebote mit alternativen Bedienformen verwendet. Somit ist eine klare Definition nicht möglich. Alle Mikro-ÖV Angebote haben jedoch gemein, dass sie bedarfsorientiert, flexibel und in ihrer Dimensionierung im Vergleich zu konventionellen Linienverkehren eher klein („Mikro“) und dennoch dem Öffentlichen Verkehr zuzuordnen sind („ÖV“).

3.2 Gestaltungsvarianten Mikro-ÖV

Für die Mikro-ÖV Strategie Steiermark und im Hinblick auf die mögliche Förderung seitens des Landes Steiermark sind klare Abgrenzungen (u.a. vom konventionellen Linienverkehr und vom Taxiverkehr)

notwendig. Diese entsprechen den strategischen Grundsätzen des Landes Steiermark und untermauern diese mit fachlichen Grundlagen. (siehe Tabelle 3)

Tabelle 3: Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark

MERKMAL	BESCHREIBUNG
Flexibilität	Mikro-ÖV Systeme sind zeitlich und räumlich flexible Mobilitätsangebote. Es gibt keine fix vordefinierten Linien bzw. keinen detaillierten Fahrplan. Die Bedienung erfolgt von Haus-zu-Haus oder über definierte Sammel- und Verknüpfungspunkte.
Bedarfsorientierung	Das Mobilitätsangebot wird ausschließlich bei Anmeldung von Fahrtwünschen (telefonisch, Internet, persönlich etc.) verwirklicht. Leerfahrten sind ausschließlich bei Holfahrten von angemeldeten Fahrgästen möglich. Die Gestaltung der Angebote ist an die Bedürfnisse der Zielgruppen anzupassen, wobei Fahrtenbündelungen anzustreben sind.
Zubringerfunktion	Die Zubringerfunktion von Mikro-ÖV Angeboten zu weiterführenden (öffentlichen) Mobilitätsangeboten hat große Bedeutung. An definierten Verknüpfungspunkten sind Bus und Bahn sowie weitere Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Mitfahrplattformen, Verleihstationen etc.) erreichbar.
Daseinsvorsorge	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"> • Wohnen, • Ausbildung, • Erledigungen (Einkauf, Arzt, Amtswege etc.), • Freizeit (Kinobesuch, Sportverein, Musikunterricht etc.) und • Arbeit. Je nach Angebot und Zielgruppen wird auf eine oder mehrere Daseinsgrundfunktionen abgezielt.
Ländliche Räume	Mikro-ÖV Angebote werden vorwiegend im ländlichen Raum (ländliche Gemeinden) und peripheren Gemeindeteilen eingesetzt.
Geringe Verkehrsnachfrage	Mikro-ÖV Angebote sind dort sinnvoll, wo die Verkehrsnachfrage aufgrund von geringen EinwohnerInnenzahlen (geringe Bevölkerungsdichte) gering ist und die Wegelängen aufgrund von dispersen Siedlungsstrukturen groß sind (daher im ländlichen Raum).
Soziale Verankerung	Die soziale Verankerung von Mikro-ÖV in einer Gemeinde bzw. einer Region über verschiedene AkteurInnen 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.

3.3 Chancen und Risiken

„Mikro-ÖV Angebote sind Nischenlösungen, dennoch lösen sie für einige wenige Personen große Herausforderungen. Die Implementierung ist im ländlichen Raum für den Strukturhalt und auch aus sozialpolitischer Sicht wichtig. Diese Angebote bilden wesentliche Bausteine im gesamten Mobilitätssystem, dementsprechend werden oftmals hohe Kosten seitens der öffentlichen Hand in Kauf genommen.“ (verkehrplus, 2016)

Vielen Menschen insbesondere im ländlichen Raum bietet Mikro-ÖV eine attraktive Möglichkeit unabhängig mobil zu sein.

- Sozialpolitischer Nutzen: unabhängige soziale Teilhabe durch Mikro-ÖV
- Verkehrspolitischer Nutzen: Ersatz von teils unnötigen Pkw-Fahrten, bzw. Kombination von Fahrten durch Mikro-ÖV
- Ökologischer Nutzen: Emissionsminderung durch Einsparung von Bring- und Holfahrten durch Nachbarn, Verwandte oder FreundInnen

Gemeinden und Regionen haben die Möglichkeit, ihren BürgerInnen ein qualitativ hochwertiges und preislich angemessenes Mobilitätsangebot in Form von Mikro-ÖV zur Verfügung zu stellen. Im gesamten Mobilitätssystem des ÖV nimmt Mikro-ÖV eine kleine Rolle ein, eine bedeutende jedoch für wenige an der Peripherie lebende Menschen. Die „Last-Mile-Problematik“ (z. B. Überwindung der Strecke von der letzten ÖV-Haltestelle bis nach Hause) kann durch Mikro-ÖV Angebote in vielen Fällen gelöst werden.

Träger von Mikro-ÖV Angeboten müssen sich von Beginn an im Klaren darüber sein, dass diese Form von Mobilitätsangeboten großen finanziellen Zuschussbedarf erfordert. ÖV ist prinzipiell von finanziellen Mitteln der Öffentlichen Hand abhängig, so auch Mikro-ÖV Angebote.

3.4 Die Fahrgäste

Um für die Mikro-ÖV Strategie auch das Feedback derjenigen einzuholen, die Mikro-ÖV Systeme benutzen, wurden zwei Fokusgruppen in Trofaiach und Vasoldsberg mit Fahrgästen der dortigen angebote-

nen Mikro-ÖV Systeme durchgeführt. In Tabelle 4 sind die Ergebnisse der Fokusgruppen zusammengefasst.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Ergebnisse der Fokusgruppen mit Fahrgästen

FAKTOREN	BESCHREIBUNG
Soziale Teilhabe und Lebensqualität	Einer der wichtigsten Gründe für die Nutzung von Mikro-ÖV Systemen ist die Möglichkeit der Teilnahme am sozialen Leben. Durch dieses Angebot können neben notwendigen Fahrten und wichtigen Erledigungen auch Freizeitaktivitäten durchgeführt und soziale Kontakte gepflegt werden.
Unabhängigkeit	Es ist möglich, selbstbestimmt Wege zu erledigen (zumindest im Rahmen der Betriebszeiten des Mikro-ÖV Angebots) und nicht notwendig, Nachbarn, Verwandte oder Freunde um Unterstützung bei Transportwünschen zu bitten.
Kommunikation	Ein wichtiger Aspekt ist die Möglichkeit der Kommunikation – einerseits mit dem Fahrer/der Fahrerin des Mikro-ÖV Fahrzeuges, andererseits mit anderen Fahrgästen.
Wege Zwecke	Wichtigste Wege Zwecke für ältere Fahrgäste sind Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuche, Besuche von Therapien, Gasthaus- und Kaffeehausbesuche, Friedhofsbesuche sowie der Besuch von Verwandten und Bekannten. Für jüngere Fahrgäste ist es der Besuch von Nachmittagsaktivitäten wie Sporttrainings oder Musikunterricht.
Die zentrale Person	Das „Gesicht“ des angebotenen Mikro-ÖV Systems ist der Fahrer/die Fahrerin. Er/sie ist die zentrale Person für die Fahrgäste, mit deren Engagement, Höflichkeit und Hilfsbereitschaft das System auch steht und fällt.
Betriebszeiten	Die derzeitigen Betriebszeiten der untersuchten Mikro-ÖV Systeme konzentrieren sich auf den späteren Vormittag und den Nachmittag. Dies ist für die derzeitigen Fahrgäste meist ausreichend, um weitere Zielgruppen zu erschließen, müssten Angebote zeitlich ausgeweitet werden.
Funktionalität	Die untersuchten Systeme funktionieren sehr gut – Reservierungssicherheit, Pünktlichkeit und – bei Bedarf und Möglichkeit – hohe Flexibilität sind gegeben. Es ist jedoch auch eine längere Vorausplanung und Flexibilität auf Seite der Fahrgäste gefordert.
Preisgestaltung	Die Preise sind moderat gestaltet und werden von den Gemeinden gestützt, damit auch sozial schwächere Personen sich das Mikro-ÖV Angebot leisten können. Die Fahrgäste sind mit der moderaten Preisgestaltung im Allgemeinen sehr zufrieden.
Nicht-Konkurrenzierung mit ÖV	Das Mikro-ÖV Angebot darf nicht mit dem Öffentlichen Linienverkehr konkurrieren bzw. kann auch dann nicht eingesetzt werden, wenn mit denselben Fahrzeugen SchülerInnentransporte am Morgen oder zu Mittag stattfinden.
Zentralisierung	Sehr beklagt werden das Ausdünnen der Randbereiche in den Gemeinden und die Tendenz zur Zentralisierung. Damit gehen z. B. die Grundversorgung durch Geschäfte, Hausärzte oder Behörden in den ländlichen Regionen verloren, sie sind nicht mehr fußläufig erreichbar. Diese Tendenz macht es notwendig, wesentlich mobiler zu sein als früher.
Nutzen für die Gemeinden	Durch die Tatsache, dass das Mikro-ÖV Angebot die eigene Gemeinde bedient, werden für Erledigungen und Einkäufe auch Einrichtungen der eigenen Gemeinde genutzt.
Einstellung des Mikro-ÖV Angebotes	Mikro-ÖV hat sich in vielen Gemeinden als tief verankerte „eigene“ Dienstleistung etabliert. Es herrscht große Besorgnis, dass die Mikro-ÖV Angebote eingestellt werden könnten und damit die Möglichkeit zur Mobilität wieder verloren geht.

3.5 Rechtlicher Kontext

Die Träger von Mikro-ÖV Angeboten haben dafür Sorge zu tragen, dass die geplanten und umgesetzten Projekte auf einer rechtlich gesicherten Grundlage aufbauen. Der ÖV wird in Österreich im Wesentlichen durch das Kraftfahrliniengesetz (KfLG) und das Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG) geregelt.

- Das Kraftfahrliniengesetz kommt bezüglich Mikro-ÖV nicht zur Anwendung, da weder eine regelmäßige Beförderung auf bestimmten Verkehrsverbindungen noch festgesetzte Haltestellen zur Anwendung kommen (§ 1 Abs. 1 KfLG).
- Der Einsatz von professionellen Partnern (Verkehrs- und Taxiunternehmen) oder eines gewerblichen kommunalen Eigenbetriebs mit jeweils einer gewerbmäßigen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen erfordert eine entsprechende Konzession der jeweiligen Unternehmen (§ 3 GelverkG).
- Liegt prinzipiell keine Ertragserzielungsabsicht vor, handelt es sich nicht um eine gewerbmäßige Beförderung von Personen und somit kommen die Bestimmungen des GelverkG nicht zur Anwendung. Somit sind auch keine Konzessionen im Sinne des GelverkG notwendig.
- Bei Mikro-ÖV Angeboten im Rahmen von Vereinslösungen (gemeinnützige Vereine mit freiwilligen FahrerInnen) kann aufgrund der Eigenschaft „gemeinnützig“ kein Haftungsausschluss gegenüber Fahrgästen getätigt werden.
- Für die Beauftragung von Verkehrs- oder Taxiunternehmen sind jedenfalls die Bestimmungen des Vergabegesetzes (BVergG) und dazugehörige Verfahren einzuhalten.



Gemeinsam mit den Volksschulen wurde in der Gemeinde Vasoldsberg ein Logo für das Mikro-ÖV Angebot Vasti erarbeitet – ein fröhlicher Bus mit Gesicht.



4

Benchmarking

4.1 Warum Benchmarking?

In Österreich wurden in den letzten Jahren sehr viele Mikro-ÖV Projekte umgesetzt. Viele Gemeinden und Regionen haben bereits erkannt, dass Mikro-ÖV Angebote in Kombination mit weiteren ÖV-Angeboten Probleme von BürgerInnen hinsichtlich Mobilität lösen können.

Durch das Förderprogramm des Klima- und Energiefonds „Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ (2011 bis 2014) wurden ebenfalls Gemeinden motiviert, Mikro-ÖV Angebote zu planen und umzusetzen.

Die Vielzahl an erfolgreichen und teils weniger erfolgreichen Mikro-ÖV Projekten bietet die Möglichkeit, Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen. Besonders erfolgreiche Mikro-ÖV Projekte im Sinne der Mikro-ÖV Strategie dienen als Vorbilder für weitere Vorhaben in der Steiermark. Jedoch ist jedes Mikro-ÖV Angebot aufgrund von stets unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Zielen ein maßgeschneidertes Projekt.

4.2 Mobilitätsprojekte in der Steiermark

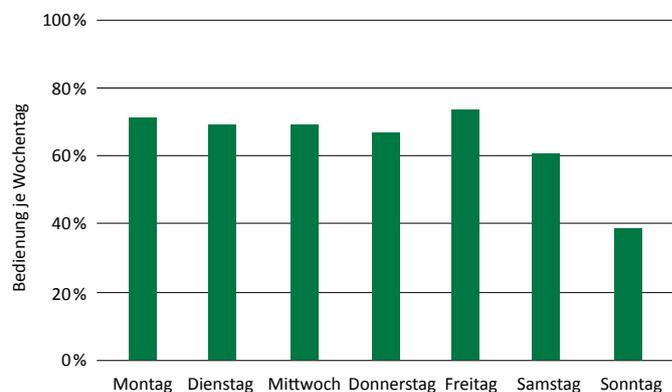
Viele Mobilitätsprojekte in der Steiermark können dem Begriff Mikro-ÖV im weitesten Sinne zugeordnet bzw. vom konventionellen, liniengebundenen ÖV abgegrenzt werden. Die Analyse von 46 ausgewählten Projekten¹ in der Steiermark (siehe Kapitel 4.3) ermöglicht einen wertvollen Erkenntnisgewinn für weitere Projekte in der Steiermark. Folgende Aspekte wurden in der Analyse berücksichtigt:

- Wann werden diese Mobilitätsangebote angeboten (Tage, Tageszeiten)?
- Welche Zielgruppen werden hauptsächlich angesprochen?
- Wer sind die Träger und Betreiber der Mobilitätsangebote?
- Wie sehen die Tarifmodelle aus?
- Welche Kommunikations- und Informationsmaßnahmen kommen zum Einsatz?

Rund 70% der Mobilitätsdienstleistungen werden an Werktagen angeboten. Dabei ist insbesondere der Freitag als wichtigster Angebots-Tag zu nennen. Am Freitag vermischen sich werktägliche

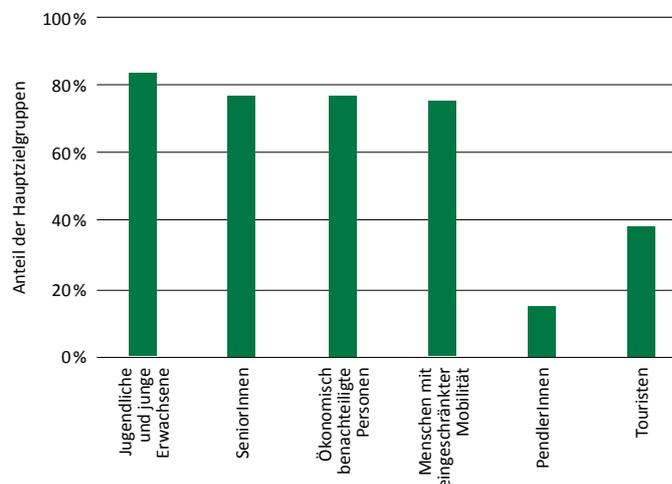
Wegezüge und Wegezüge für Freizeitaktivitäten (inkl. Tourismus) am stärksten. Anteilsmäßig werden am Sonntag die wenigsten Mobilitätsdienstleistungen angeboten. (siehe Abbildung 1)

Abbildung 1: Angebotstage von Mobilitätsangeboten in der Steiermark (n = 46, Mehrfachnennung möglich)



Die analysierten Mobilitätsangebote sprechen aufgrund ihrer Gestaltung spezielle Zielgruppen an – oftmals eine Kombination aus mehreren Zielgruppen. Der Großteil, nämlich 85% der Angebote spricht Jugendliche und junge Erwachsene an. Rund drei Viertel der Mobilitätsangebote spricht SeniorInnen, ökonomisch benachteiligte Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an. Diese Personengruppen haben oftmals keinen Zugang zu einem (privaten) Pkw bzw. können und wollen diesen nicht nutzen. Rund 15% der Angebote spricht PendlerInnen an. (siehe Abbildung 2)

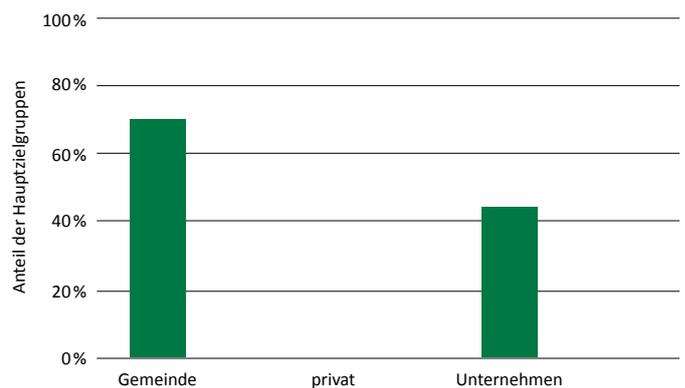
Abbildung 2: Zielgruppen von Mobilitätsangeboten in der Steiermark (n = 46, Mehrfachnennung möglich)



¹ Diese Projekte entsprechen nicht alle zur Gänze den sieben Grundsätzen der Mikro-ÖV Strategie Steiermark. Dennoch geben sie wesentliche Erkenntnisse über Funktionalität und Nutzen bereits bestehender Mobilitätsangebote wieder.

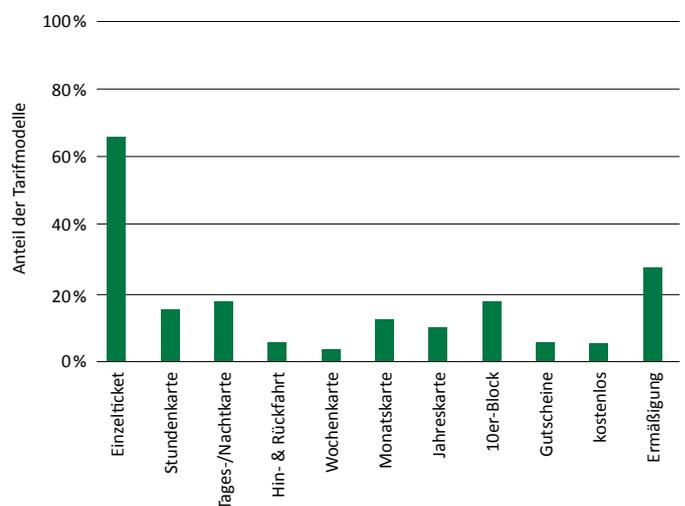
Die Analyse zeigt, dass 70% der Angebote von Gemeinden getragen bzw. betrieben werden. D.h. ein großer Teil der Kommunen der Steiermark sehen die Aufgabe der Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistung in ihrem eigenen Wirkungsbereich. Einige Mobilitätsangebote werden von Gemeinden und Unternehmen gemeinsam, in Form einer kombinierten Trägerschaft², angeboten. (siehe Abbildung 3)

Abbildung 3: Trägerschaft von Mobilitätsangeboten in der Steiermark (n=46, Mehrfachnennung möglich)



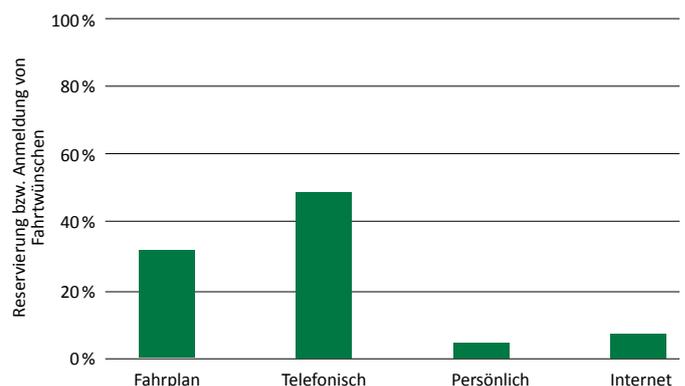
Die Tarifierung dieser Mobilitätsangebote ist überaus vielfältig. 57% der Angebote sind durch den Erwerb von Einzeltickets nutzbar. Knapp ein Viertel der Mobilitätsangebote sind für bestimmte Personengruppen durch einen ermäßigten Preis nutzbar, drei Angebote sind generell kostenlos nutzbar. (siehe Abbildung 4)

Abbildung 4: Ticketgestaltung von Mobilitätsangeboten in der Steiermark (n=46, Mehrfachnennung möglich)



Die Kommunikation von Fahrtwünschen bzw. die Reservierung von Mobilitätsdienstleistungen erfolgt bei den analysierten Projekten über verschiedene Informationskanäle. Knapp die Hälfte der Mobilitätsangebote erfordert eine telefonische Anmeldung. (siehe Abbildung 5)

Abbildung 5: Reservierung³ von Mobilitätsangeboten in der Steiermark (n=46, Mehrfachnennung möglich)



2 Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark sind Träger von Mikro-ÖV Angeboten immer Gemeinden.

3 Fahrplangebundene Mikro-ÖV Angebote entsprechen nicht Mikro-ÖV Angeboten im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark.

4.3 Der Blick ins Detail – Good Practice Beispiele in Österreich

Die 46 analysierten Mobilitätsangebote in der Steiermark (siehe Kapitel 4.2) vermitteln einen groben Überblick über bereits umgesetzte Projekte und deren Funktionalitäten.

Der folgende Abschnitt zeigt anhand von drei ausgewählten Good Practice Beispielen aus Österreich, wie Mikro-ÖV Projekte – in völliger Übereinstimmung mit den sieben Grundsätzen der Mikro-ÖV Strategie Steiermark (siehe Kapitel 2.2) – gestaltet und umgesetzt werden können. Wesentliche Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten werden im Detail beschrieben.

Diese Projekte sind für die jeweilige Gemeinde bzw. Region und deren Ansprüchen optimal gestaltete Mikro-ÖV Angebote. Oftmals liegen die Unterschiede verschiedener Gestaltungsvarianten im Detail der verschiedenen Mikro-ÖV Angebote.

Die Good Practice Beispiele liefern durch die Betrachtung der Rahmenbedingungen und empirisch erhobenen Daten einen detaillierten Blick auf die Gestaltungsmöglichkeiten von Mikro-ÖV Angeboten im praktischen Betrieb.



4.3.1 gMeinBus Trofaiach (Steiermark)

Der gMeinBus Trofaiach stellt ein umfassend geplantes und umgesetztes Mikro-ÖV Angebot in der Steiermark dar. Periphere Gemeindeteile werden an das verdichtete Zentrum der Stadt-

gemeinde Trofaiach und somit an weitere ÖV-Angebote (Citybus und Regionalbuslinien) angebunden (Tabelle 5, Abbildung 6).

Tabelle 5: gMeinBus Trofaiach

MERKMAL	BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung	Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Stadtgemeinde Trofaiach
Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes Sammelpunkt zu Sammelpunkt bzw. Verknüpfungspunkt Werktags (Mo–Fr) 06:30–18:00 Uhr
betriebl. Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, mind. 30 Minuten vor Fahrtwunsch)
	Einzelfahrt 1 € / 0,5 €* Zehnerblock 8 € / 4 €* Monatskarte 22 € / 11 €* Jahreskarte 200 € / 100 €* SozialkartenbesitzerInnen nutzen den Bus kostenlos
	*ermäßig
Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Infos bei Bürgerservice, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung, Bus-Branding, Infopoints etc.
Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Stadtgemeinde Trofaiach Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
strukturell Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Stadtgemeinde Trofaiach bereitgestellt. Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes in den ersten drei Jahren (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung

KENNZAHLEN	
Betriebsbeginn	26. August 2013
Betriebskilometer pro Jahr	74.000 km
Fahrgäste pro Jahr	22.000 Personen
Gemeindegröße	143 km ²
EinwohnerInnen	11.200 Personen



Abbildung 6: gMeinBus Trofaiach mit Infopoint und Branding

4.3.2 Mobil-E Ebenthal (Kärnten)

Das Mobil-E der Marktgemeinde Ebenthal bietet den BürgerInnen ein attraktives Mikro-ÖV Ergänzungsangebot als Zubringer zum bestehenden ÖV und in weiterer Folge an die Landeshaupt-

stadt Klagenfurt. Die zeitlich abgestimmte Kombination von Mikro-ÖV und ÖV stellt ein optimales Mobilitätsangebot in Ebenthal dar (Tabelle 6, Abbildung 7).

Tabelle 6: Mobil-E Ebenthal

MERKMAL	BESCHREIBUNG	
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung	Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept	
betriebl.:	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Ebenthal
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes Sammelpunkt zu Verknüpfungspunkt Werktags (Mo – Fr) 08:00 – 12:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, 30 Minuten vor Fahrtwunsch) Einzelfahrt 2 € Hin- und Rückfahrt 3,5 €
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokale und regionale Medien, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung, Infopoints, Information bei den Klagenfurter Stadtwerken (Website) etc.
strukturell:	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Ebenthal Umsetzungsberatung und Projektpartner: Verkehrsunternehmen Planung: externe Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Ebenthal bereitgestellt.
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch (Öffentliche) Veranstaltungen zur Optimierung des Mobil-E

KENNZAHLEN	
Betriebsbeginn	7. Jänner 2016
Betriebskilometer pro Jahr	16.000 Kilometer (<i>hochgerechnet</i>)
Fahrgäste pro Jahr	3.000 Personen (<i>hochgerechnet</i>)
Gemeindegröße	55 km ²
EinwohnerInnen	7.800 Personen



Abbildung 7: Infotafel Mobil-E in der Marktgemeinde Ebenthal

4.3.3 Assling Mobil (Tirol)

Freiwillige bieten ihren MitbürgerInnen durch das Assling Mobil die Chance zur unabhängigen Mobilität. Die Gemeinde steht als wesentlicher Partner hinter dem Projekt. Die topographisch he-

rausfordernden Gegebenheiten schaffen eine Abhängigkeit vom Pkw, die durch das Assling Mobil vermindert wird (Tabelle 7, Abbildung 8).

Tabelle 7: Assling Mobil

MERKMAL	BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung	Machbarkeitsstudie in Kooperation mit weiteren Gemeinden in Osttirol
betriebl. (Betreiberkonstellation & Personal, Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit, Service & Tarifmodell & Disposition, Information & Kommunikation)	Freiwillige FahrerInnen, Organisation und Trägerschaft durch die Gemeinde Assling (das Fahrzeug ist Eigentum der Gemeinde)
	Gesamtes Gemeindegebiet mit Verknüpfungspunkten in der Nachbargemeinde (Bahn) Werktags (Mo–Fr) 07:45–12:00 Uhr und 13:00–18:00 Uhr (im Winter endet das Angebot um 17:00 Uhr)
	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, 30 Minuten vor Fahrtwunsch) Einzelfahrt 1,5 €
	Schaltung in lokalen Medien, Info-Material am Gemeindeamt, Website der Gemeinde, Mundpropaganda
strukturell (Kooperation & Synergien, Finanzierung & Förderung, Monitoring & Evaluierung)	Trägerschaft: Gemeinde Assling Machbarkeitsstudie: externer Planer Betrieb: Eigenbetrieb durch Freiwillige
	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Assling bereitgestellt. Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes in den ersten drei Jahren (KLIEN).
	Fahrtenbuch

KENNZAHLEN	
Betriebsbeginn	19. November 2012
Betriebskilometer pro Jahr	30.000 km
Fahrgäste pro Jahr	3.200 Personen
Gemeindegröße	99 km ²
EinwohnerInnen	1.800 Personen



Foto: verkehrplus

Abbildung 8: Assling Mobil im Einsatz

4.4 Finanzierung und Kostenrahmen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote

ÖV benötigt für eine hohe Angebotsqualität Zuschüsse seitens der Öffentlichen Hand (Köfel, 2013). Mikro-ÖV Angebote, ebenfalls dem ÖV zurechenbar, sind auf Zuschüsse insbesondere der Gemeinden angewiesen.

Abhängig von den Rahmenbedingungen (Größe des Gebietes, EinwohnerInnen, topographische Gegebenheiten etc.) ist die Höhe der Zuschüsse sehr unterschiedlich. Zusätzlich sind die Tarifmodelle aufgrund von sozialen Überlegungen oftmals stark differenziert gestaltet. Die Gestaltungsvarianten von Mikro-ÖV Angeboten (Bedienzeit, Bedienungsgebiet, Betreiberkonstellation etc.) wirken sich maßgeblich auf die Kosten des Projektes aus. Insbesondere ist auch der Personaleinsatz (Profis oder Freiwillige) eine erhebliche Größe hinsichtlich der Kosten.

Im Allgemeinen sind Kostendeckungsgrade⁴ von 10 % bis 40 % bei Mikro-ÖV Projekten festzustellen. Bei Modellen mit hohen Kostendeckungsgraden werden allerdings hauptsächlich Freiwilligenleistungen erbracht. (verkehrplus, 2016)

Die jährlichen Betriebskosten von Mikro-ÖV Angeboten in Österreich liegen zwischen € 15.000 und € 150.000. Zusätzliche Investitionskosten (Planung, Bewerbung und Ausstattung) liegen bei 10 % bis 60 % der Betriebskosten im ersten Betriebsjahr.

Neben den Gemeinden kommen übergeordnete Gebietskörperschaften (Länder, Bund) für eine Teilfinanzierung von Mikro-ÖV Angeboten im Rahmen von Förderprogrammen auf.

⁴ Der Kostendeckungsgrad beschreibt den Anteil der Einnahmen aus Ticketverkauf zur Deckung der gesamten Betriebskosten. Investitionskosten (Planung, Bewerbung und Ausstattung) sind in dieser Betrachtung nicht enthalten.

Foto: Werbeagentur Kerstein



Beispielhaft ein Mikro-ÖV Angebot im Sinne der vorliegenden Strategie (Rufmi, Marktgemeinde Gratwein-Straßengel)



5

Steiermark – Potenziale und Zielgruppen

5.1 Räumliche Abgrenzung

5.1.1 Raumstruktur – Raumordnung

Mikro-ÖV stellt ein Angebot zur Bereitstellung von Erreichbarkeit von überwiegend peripheren Gebieten dar. Eine Anbindung an Zentren mit grundlegenden Versorgungseinrichtungen bzw. an vorhandene ÖV Angebote (ÖV-Achsen) zu diesen Zentren soll durch Mikro-ÖV Angebote ermöglicht werden.

Entsprechend dem Raumordnungsgesetz des Landes Steiermark (Land Steiermark, 2016) und dem darin normierten Netz zentraler Orte (Klassifikation von Zentren der Steiermark) sind periphere Gebiete mit ÖV Angeboten zu versorgen.

Im Raumordnungsgesetz des Landes Steiermark ist die bevorzugte Entwicklung der Siedlungsgebiete in Einzugsbereichen des

ÖV verankert (Land Steiermark, 2016). Neuausweisungen von Bauland sollen ausschließlich in Gebieten mit der Zugänglichkeit zu ÖV Angeboten erfolgen. Mikro-ÖV Angebote rechtfertigen jedoch keine Neuausweisungen von Bauland im Sinne des Raumordnungsgesetzes. Mikro-ÖV Angebote haben die Aufgabe, Erreichbarkeitsdefizite zu mildern, nicht jedoch Neuausweisungen zu ermöglichen.

Mikro-ÖV Angebote bieten die Möglichkeit, periphere Gebiete der Steiermark insbesondere an Teilregionale Versorgungszentren (TRVZ) bzw. an vorhandene ÖV Angebote zu den TRVZ anzubinden.

5.1.2 Bestehendes ÖV-Angebot und Einwohnerpotenziale

Grundsätzlich sind Mikro-ÖV Angebote in folgenden Gebieten und Teilräumen der Steiermark mit geringem Nachfragepotenzial sinnvoll. Dies sind

- ländliche Räume⁵
- Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte
- Gebiete mit fehlender oder mangelhafter ÖV-Anbindung⁶ (siehe Abbildung 9)

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Steiermark beträgt bezogen auf den Dauersiedlungsraum 236 EinwohnerInnen/km². In vielen Gemeinden und Gemeindeteilen liegt die Bevölkerungsdichte allerdings deutlich darunter. Insgesamt ist ein großer Teil der Dauersiedlungsfläche in der Steiermark als ländlicher Raum zu bezeichnen.

In weiten Teilen des ländlichen Raums der Steiermark wird der ÖV vorwiegend dem Schülerverkehr angepasst. Dies bietet ein Grundangebot, lässt jedoch Lücken in die Peripherie offen.

Gegenwärtig leben rund 1,22 Mio. Menschen in der Steiermark (Stand 2015). Rund 32% der Bevölkerung der Steiermark hat keinen qualitativ hochwertigen, fußläufigen Zugang zu Öffentlichen Verkehrsmitteln⁷ und immerhin noch 6% der SteirerInnen wohnen außerhalb eines erweiterten Einzugsbereiches⁸ für ÖV-Haltestellen. Der Blick ins Detail zeigt, dass viele SteirerInnen zwar zumindest eine ÖV-Haltestelle sehr komfortabel erreichen können, diese jedoch oft eine geringe Bedienungsqualität aufweisen (z. B. nur 2 Kurspaare pro Tag an Schultagen) (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10).

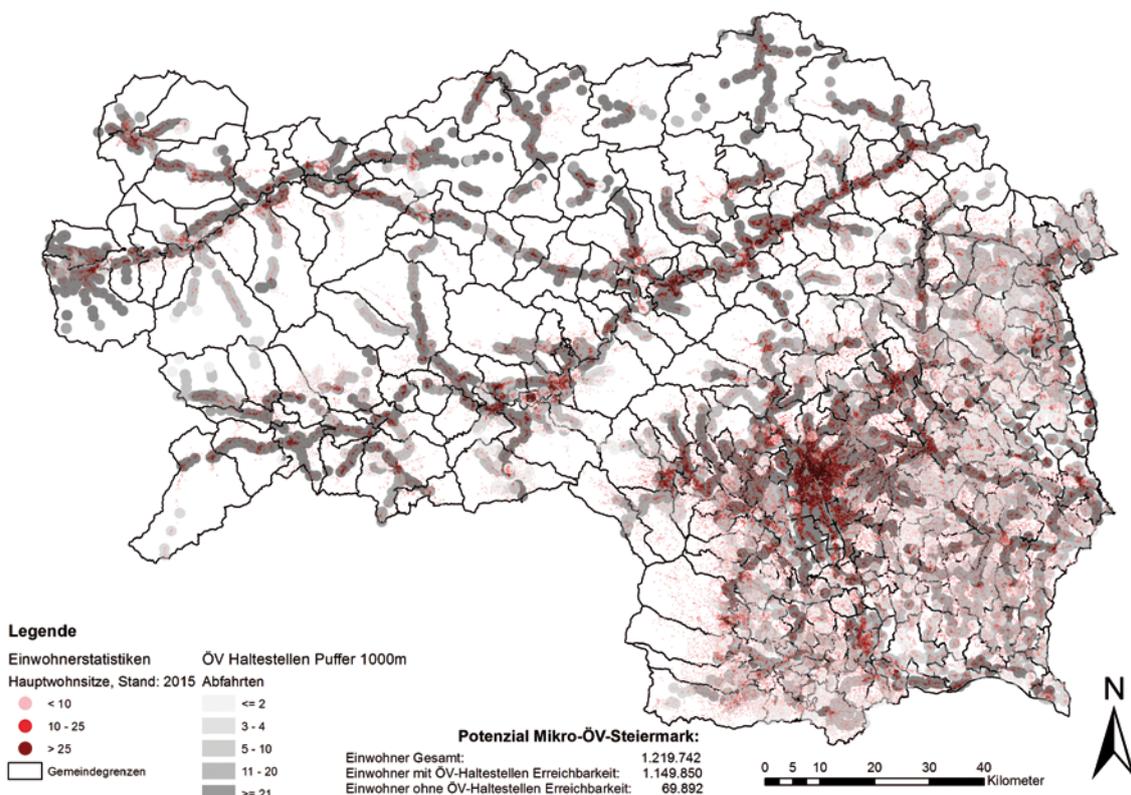


Abbildung 9: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen in der Steiermark (Haltestelleneinzugsbereich R=1.000 Meter), Fahrplan Stand 2016, werktags während der Schulzeit

⁵ Es gibt keine klare und allgemein gültige Definition von „ländlicher Raum“. Grundsätzlich werden ländliche Räume als Gebiete bezeichnet, die durch geringen Bevölkerungszahlen und -dichten sowie strukturelle Nachteile (wenige Arbeitsplätze, fehlende (Versorgungs-) Einrichtungen, geringeres Ausbildungsangebot etc.), dispersen Siedlungsstrukturen und vom demographischen Wandel in spezifischer Weise (Überalterung, Abwanderung) gekennzeichnet sind.

⁶ Große räumliche und zeitliche Lücken im ÖV-Angebot.

⁷ Haltestellen-Erreichbarkeit von max. 300 m Luftlinienentfernung vom jew. Wohnsitz

⁸ Haltestellen-Erreichbarkeit von max. 1.000 m Luftlinienentfernung vom jew. Wohnsitz

Die Regionen der Steiermark mit fehlender oder mangelnder ÖV-Bedienqualität stellen wesentliche Potenzialgebiete für Mikro-ÖV Angebote dar. Diese Regionen beschränken sich auf ländliche Räume und periphere Gemeindeteile in der Steiermark.

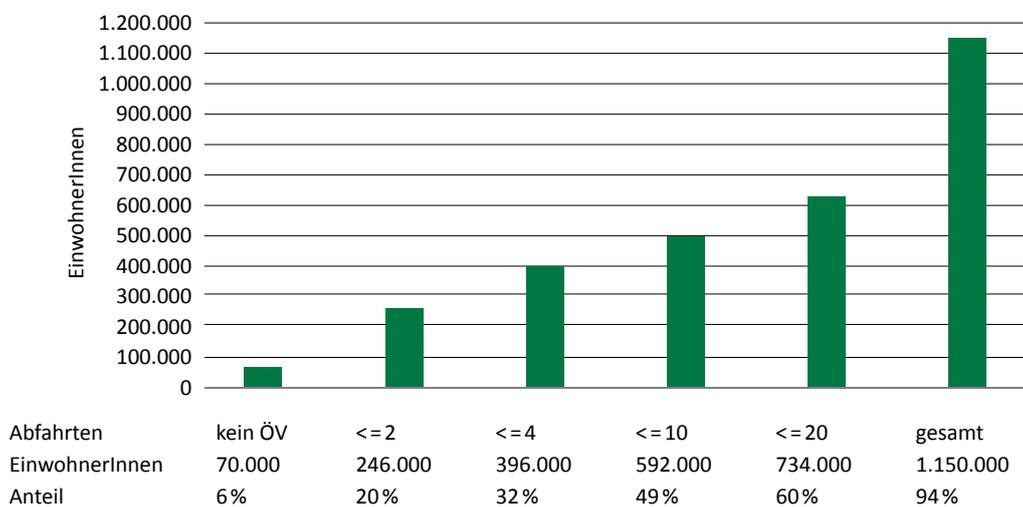


Abbildung 10: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen durch Personen nach Anzahl der täglichen Abfahrten je Haltestelle in der Steiermark (Haltestelleneinzugsbereich R = 1.000 Meter)

Zubringerfunktion: Grundsätzlich haben Mikro-ÖV Angebote den liniengebundenen ÖV zu unterstützen oder dienen der innerörtlichen Mobilität. Der Zubringerverkehr zum liniengebundenen ÖV kann an Verknüpfungspunkten sichergestellt werden.

Linienverkehre (starke ÖV-Achse)



5.2 Zeitliche Abgrenzung

In Abhängigkeit von den unterschiedlichen Bedürfnissen (Wegezwecke) der verschiedenen Zielgruppen ist Mikro-ÖV zu planen bzw. umzusetzen. Dementsprechend variabel kann die zeitliche Zur-Verfügung-Stellung von Mikro-ÖV Angeboten sein. Während z. B. SeniorInnen insbesondere an Vormittagen und Nachmittagen ein Mikro-ÖV Angebot nutzen, ist für Jugendliche ein Angebot am Nachmittag und zusätzlich an abendlichen Tagesrandzeiten wichtig. PendlerInnen wiederum benötigen Mikro-ÖV am Morgen und am späteren Nachmittag.

- **Mindestanforderung 3mal3:** Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark ist eine Bedienung an drei verschiedenen Tagen pro Woche von zumindest je drei Stunden eine zeitliche Mindestanforderung an ein Mikro-ÖV Angebot. Grundlegende Daseinsfunktionen können durch diese Mindestangebote erfüllt werden.
- **Ergänzungsfunktion:** In vielen Regionen der Steiermark verkehren z. B. Regionalbusse in Form eines Grundangebotes (z. B. an Schülerverkehr angepasst), insbesondere zu Haupt-

verkehrszeiten (morgens, mittags und abends). Zu Nebenverkehrszeiten bestehen in ländlichen, peripheren Räumen oftmals große zeitliche Angebotslücken. Mikro-ÖV Angebote können diese Lücken, insbesondere zur Verbindung mit übergeordneten ÖV-Angeboten (z. B. S-Bahn), gezielt schließen.

- **Keine Konkurrenzierung:** Der ÖV darf durch Mikro-ÖV nicht konkurriert werden, d.h. zum bestehenden ÖV dürfen keine Parallelverkehre⁹ entstehen. Ausgehend von einer angestrebten Bedienqualität eines „1-Stunden-Taktes“ für die gesamte Steiermark sollen Mikro-ÖV Angebote in der Form umgesetzt werden, dass Angebotslücken im liniengebundenen ÖV geschlossen werden. Der Abstand zwischen liniengebundenen ÖV und Mikro-ÖV Angebot hat ca. eine Stunde zu betragen. Beispielsweise könnte ein ergänzendes Mikro-ÖV Angebot folgendermaßen aussehen (siehe Abbildung 11): ein vorhandener liniengebundener ÖV um 08:00 und um 12:00 Uhr wird durch ein flexibles Mikro-ÖV Angebot zwischen 09:00 und 11:00 Uhr ergänzt – somit tritt keine Konkurrenz ein und ein „Stundentakt“ wird angeboten.

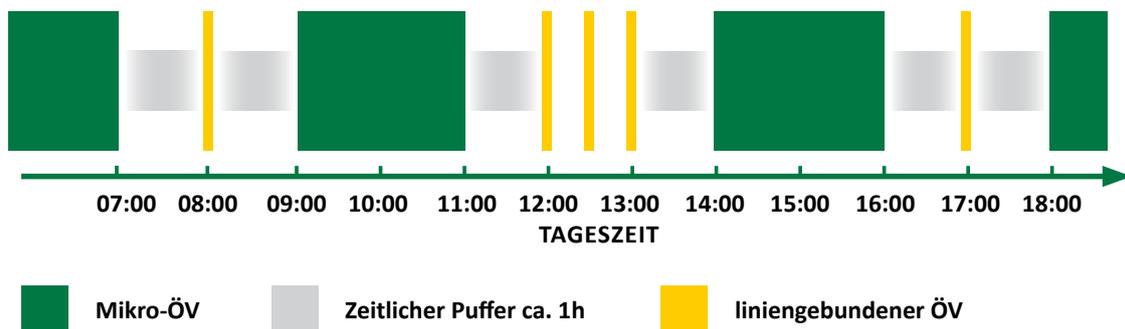


Abbildung 11: Mikro-ÖV und liniengebundener ÖV in zeitlicher Ergänzung (exemplarisch)

⁹ Als Parallelverkehr bezeichnet man Mobilitätsangebote, die zur gleichen Zeit den gleichen Raum bedienen und somit in direkter Konkurrenz stehen.

5.3 Zielgruppen und Fahrgäste

Zielgruppe sind alle Steirerinnen und Steirer die keinen direkten Zugang zu den Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs haben.

Folgende Zielgruppen der Mikro-ÖV Strategie Steiermark wurden speziell definiert:

- SeniorInnen
- Jugendliche und junge Erwachsene
- ökonomisch benachteiligte Personen
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- PendlerInnen

Seniorinnen und Senioren

Als eine der Hauptzielgruppen für Mikro-ÖV Angebote haben sich ältere Menschen über 60 Jahren herausgestellt, viele von ihnen sind nicht mehr im Erwerbsleben tätig. Sie sind im ländlichen Raum oder in kleineren Gemeinden abseits der ÖV-Anbindungen ansässig und verfügen über keine oder zu geringe Möglichkeiten, ihre Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse zu befriedigen. Für sie bedeutet die Teilhabe an einem Mikro-ÖV Angebot die Möglichkeit, ihre alltäglich notwendigen Wege und Routinen zu erledigen (wie Einkäufe, Arzt- oder Apothekenbesuche, Friedhofsbesuche etc.), und auch die Möglichkeit, soziale Kontakte zu pflegen und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.



Jugendliche und junge Erwachsene

Jugendliche und junge Erwachsene stellen eine weitere zentrale Zielgruppe für ein Mikro-ÖV Angebot dar. Sie nutzen Mikro-ÖV meist nachmittags, um z.B. Sporttrainings oder die Musikschule zu besuchen. Besonders interessant sind für diese Zielgruppe natürlich auch Veranstaltungen am Abend oder am Wochenende. Um diese Gruppe zu erreichen, müssen die Betriebszeiten der Mikro-ÖV Angebote an diese Bedürfnisse der Jugendlichen angepasst werden.



Ökonomisch benachteiligte Personen

Mikro-ÖV Angebote stellen für ökonomisch benachteiligte Personen eine wichtige Möglichkeit dar, mobil und sozial eingebunden zu bleiben. Über die finanzielle Stützung des Angebots durch die Gemeinde bzw. durch entsprechende Förderungen können die Preise für die Nutzung des Angebotes niedrig und sozial verträglich gehalten werden. Für diese Zielgruppe ist ein langfristiges Aufrechterhalten des Angebots zu moderaten Preisen besonders wichtig, um sie nicht sozial zu isolieren.



Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Mobilitätseingeschränkte Personen (d.h. Personen mit körperlichen Einschränkungen, Menschen mit Behinderung, Personen, die mit Kinderwagen unterwegs sind und auch Menschen, die über kein eigenes Fahrzeug oder über keinen Führerschein verfügen), sind eine weitere wichtige Zielgruppe für Mikro-ÖV Angebote. Sie können ihr Mobilitätsbedürfnis auf diese Weise befriedigen. Teilweise ist dabei Hilfe und Unterstützung durch den/die Fahrer/in des Mikro-ÖV Fahrzeuges notwendig.



PendlerInnen

Auch PendlerInnen sind eine wichtige, potenzielle Zielgruppe eines Mikro-ÖV Angebotes. Für diese gilt, dass sie ein Angebot zu morgendlichen und abendlichen Zeiten benötigen. Der Zubringerverkehr zum ÖV stellt ein großes Bedürfnis für PendlerInnen dar, da starke ÖV-Achsen aus peripheren Gebieten nicht unabhängig von der Nutzung des Pkws erreicht werden können.



Darüber hinaus können je nach Bedarf und örtlichen Gegebenheiten weitere Zielgruppen mit speziellen Bedürfnissen einbezogen werden.

5.4 Abgrenzung des Betreibermodells

Die Mikro-ÖV Strategie Steiermark sieht Gemeinden als Träger von Mikro-ÖV Angeboten vor. Die Abwicklung der Mobilitätsdienstleistung kann über unterschiedliche Betreibermodelle erfolgen.

Der Träger des Mikro-ÖV Angebotes hat auf eine rechtskonforme Angebotsgestaltung (siehe Kapitel 3.5), insbesondere des eingesetzten Betreibermodells, zu achten. Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark kommen folgende häufig verwendete Betreibermodelle in Frage (siehe Tabelle 8):

Tabelle 8: Betreibermodelle von Mikro-ÖV Angeboten in Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark

BETREIBERMODELL	BESCHREIBUNG	ABWICKLUNG	ANMERKUNGEN
konzessioniertes Unternehmen	Taxi-, Bus- und Verkehrsunternehmen werden vom Träger (Gemeinde) für die Abwicklung des Betriebes bestellt.	Konzessionierte Unternehmen bringen Fahrzeuge, Personal und Expertise in die Abwicklung des Mobilitätsdienstes ein. Eine klare Kooperationsstruktur zwischen Gemeinde und beauftragtem Unternehmen ist notwendig (Vertragsabschluss).	Die Mobilitätsdienstleistung ist vom Projektträger auszuschreiben bzw. sind die Bestimmungen (Kosten und Dauer) des Bundesvergabegesetzes (BVGes) zu beachten.
Vereinslösung	Ein gemeinnütziger Verein zur Bereitstellung von Mobilitätsdiensten wird vom Träger (Gemeinde) finanziell gestützt.	Der Verein ermöglicht Mobilitätsdienste durch den Einsatz von freiwilligen FahrerInnen. Die Nutzung des Mobilitätsdienstes ist ausschließlich Vereinsmitgliedern vorbehalten. Eine grundlegende Schulung der Freiwilligen ist jedenfalls sinnvoll.	Die Rechte der Freiwilligen können durch spezielle Versicherungen zusätzlich abgesichert werden. Eine Abstimmung mit der Gewerbebehörde (Bezirkshauptmannschaft) und der Wirtschaftskammer (WKO) ist notwendig.
gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb	Die Gemeinde stellt den Mobilitätsdienst durch einen gewerblichen kommunalen Eigenbetrieb zur Verfügung.	Die Gemeinde gründet ein kommunales Unternehmen bzw. bedient sich eines bestehenden Unternehmens und erwirbt die Berechtigung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen (Mietwagengewerbe mit Pkw).	Als FahrerInnen kommen fachlich geschulte Personen, welche bei der Gemeinde in einem aufrechten Anstellungsverhältnis befinden, in Frage.
Kooperationslösung	Eine Partnerschaft zwischen einem konzessionierten Unternehmen und einem Verein ermöglicht Mobilitätsdienste. Die Gemeinde steht als Träger im Hintergrund.	Zur Abwicklung der Fahrten werden freiwillige FahrerInnen eingesetzt. Fahrzeuge und sämtliche Serviceleistungen bringt das Unternehmen ein.	Eine Abstimmung mit Gewerbebehörde und der WKO ist notwendig.
Organisations- bzw. Mobilitätsplattform	Mehrere konzessionierte Taxi-, Bus- und Verkehrsunternehmen sind einer Mobilitäts- bzw. Organisationsplattform (Unternehmen) im Auftrag des Trägers (Gemeinden) unterstellt.	Die Organisations- bzw. Mobilitätsplattform übernimmt die Abwicklung der Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen sowie die Abwicklung der Mobilitätsdienste (zentrale Disposition).	Eine gemeindeübergreifende Kooperation ist hierbei jedenfalls sinnvoll.

Der geringste organisatorische Aufwand für Gemeinden bei gleichzeitig höchster Qualität für ein Mikro-ÖV Angebot entsteht durch das Betreibermodell „konzessionierte Unternehmen“. We-

sentliche Auftragnehmer sind in der Steiermark Taxi-Unternehmen. Abbildung 12 zeigt die Verteilung der Taxi-Unternehmen der Steiermark (Stand 10/2016).

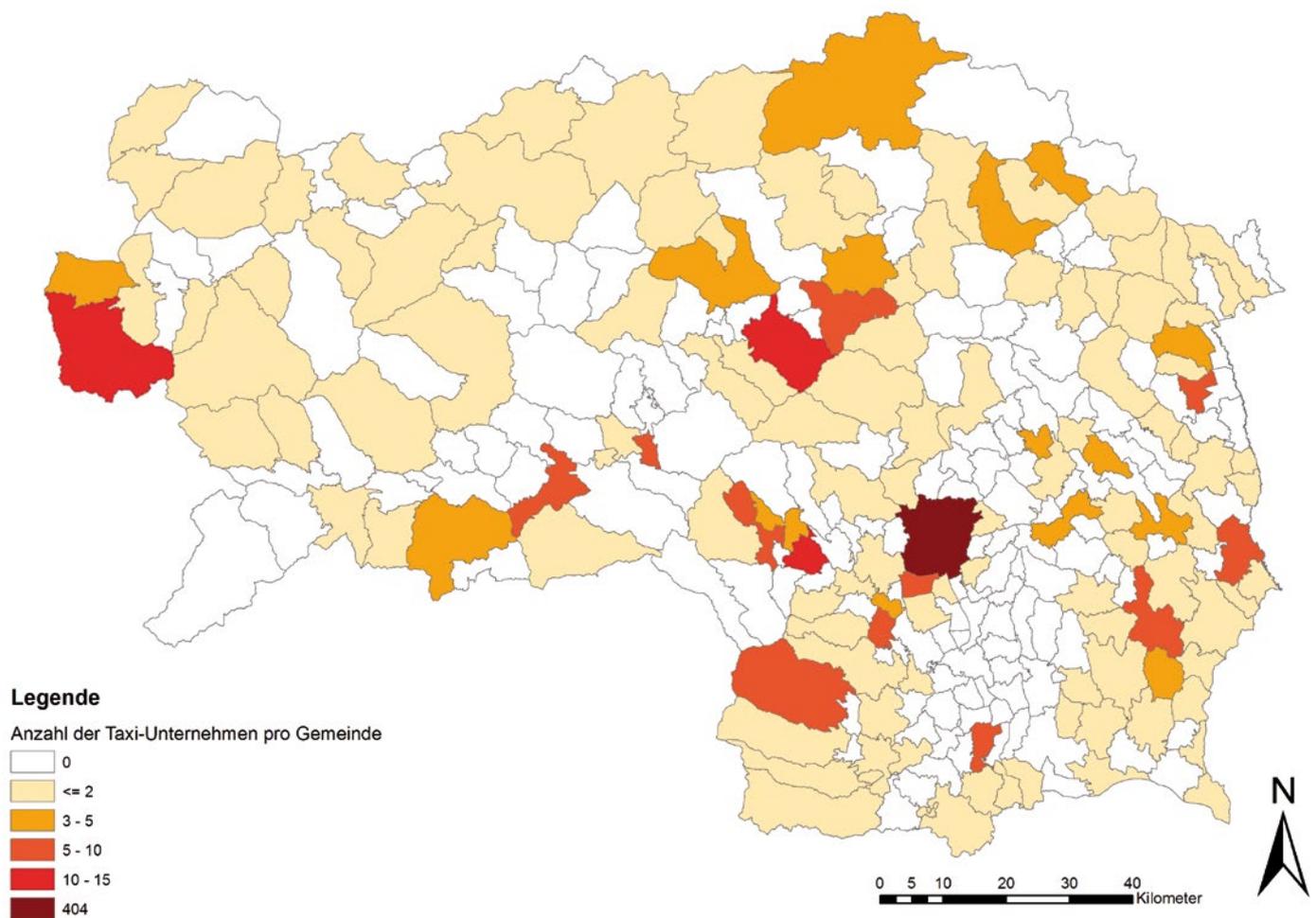


Abbildung 12: Verteilung und Anzahl von Taxi-Unternehmen in den Gemeinden der Steiermark (Datenquelle: WK-Steiermark, Stand 10/2016)



6

Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Systemen

6.1 Sorgfältige Planung

Grundsätzlich ist jedes Mikro-ÖV Angebot auf die Rahmenbedingungen und Ziele angepasst zu planen. Für Mikro-ÖV Angebote gibt es kein allgemeingültiges Patentrezept. (Kirchhoff et. al, 2007)

Wohlüberlegte Vorbereitungen sind vor der Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes notwendig. Eine sorgfältige Planung sichert einerseits eine hohe Qualität und andererseits bewahrt sie vor unangenehmen Überraschungen im laufenden Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes. Die oftmals heikle Thematik der Finanzierung kann ebenfalls im Vorfeld durch Klarheit und Transparenz entschärft werden. Unabhängig von der Größe des Mikro-ÖV

Angebotes fordert das Land Steiermark im Zuge der Mikro-ÖV Strategie qualitativ hochwertige Projekte mit soliden Planungsgrundlagen ein.

Durch die Realisierung von mitunter kreativen Ideen im Bereich Mikro-ÖV können bestimmte (verkehrliche) Mängel in einer Gemeinde bzw. einer Region behoben werden.

Dafür sind klare Ziele für ein Mikro-ÖV Angebot zu formulieren. Die Zieldefinition sollte in einem partizipativen Planungsprozess erfolgen.

Die Ziele sind klar festzulegen. Diese Zielkriterien sind beispielsweise möglich:

- Erschließung und Erreichbarkeit bestimmter Gebiete bzw. Quellen und Ziele
- Zeitliche und räumliche Verfügbarkeit eines Mikro-ÖV Angebotes (Bedienungszeit und Bedienungsgebiet)
- Kosten des Mikro-ÖV Angebotes (Zuschussbedarf, Einnahmen aus Ticketverkauf etc.)

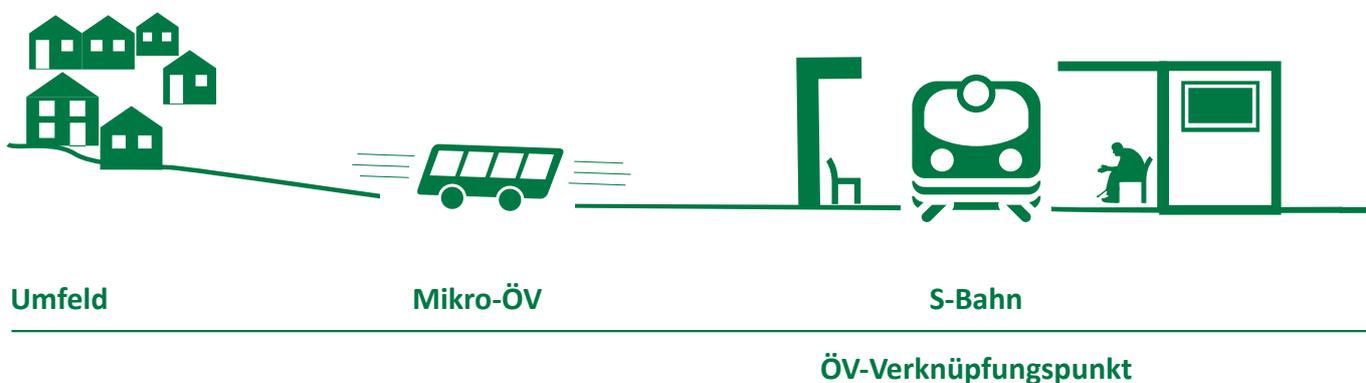
Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark sind bereits in der Planung verschiedene Qualitätskriterien einzuhalten. Selbstverständlich sind relevante rechtliche Rahmenbedingungen in der Planung und Umsetzung von Mikro-ÖV Projekten zu berücksichtigen (siehe Kapitel 3.5).

Folgende Aspekte sind bereits in der Planung zu berücksichtigen:

- Welche Zielgruppe bzw. welche Zielgruppen werden angesprochen? Gibt es ein Potenzial an Fahrgästen, quantitative Abschätzung? Welche relevanten Bedürfnisse haben die Menschen im Planungsgebiet?
- Welche (positiven und negativen) Wirkungen sind durch die Umsetzung des Mikro-ÖV Angebotes zu erwarten (auf das

soziale Gefüge, auf die Umwelt, auf weitere ÖV-Angebote etc.)?

- Wo findet der Betrieb statt? Wo befinden sich wesentliche Verknüpfungspunkte zu übergeordneten ÖV-Anbindungen?
- Welche Bedienungsform wird gewählt (Haus-zu-Haus, Haltepunkt-zu-Haltepunkt etc.)?
- Wann – zu welchen Tagen und Tageszeiten – ist der Betrieb für entsprechende Zielgruppen sinnvoll?
- Wie wird der Betrieb abgewickelt? Welche (professionellen) PartnerInnen kommen zum Einsatz?
- Wie und durch welche konkreten Maßnahmen wird das Mikro-ÖV Angebot beworben bzw. wie werden (potenzielle) Fahrgäste informiert? Wodurch ist das Mikro-ÖV Angebot in der Gemeinde bzw. der Region „sichtbar“?
- Wie ist die Finanzierung sicherzustellen? Wer übernimmt den finanziellen Abgang? Wie sieht das Tarifmodell aus? Welche (weiteren) Fördermöglichkeiten sind möglich?
- Wie ist eine möglichst breite Akzeptanz des Angebotes bereits in der Planung zu erreichen (EntscheidungsträgerInnen und Fahrgäste)? Wie erfolgt die Einbindung der (potenziellen) Fahrgäste? Wie kann lokale bzw. regionale Identität im Hinblick auf das Mikro-ÖV Projekt hergestellt werden?



6.2 Einbindung verschiedener AkteurInnen

Erfolgreiche Mikro-ÖV Angebote sind durch die gute Verankerung in einer Gemeinde bzw. einer Region gekennzeichnet. Bereits in der Planungs- und Vorbereitungsphase sind lokale bzw. regionale AkteurInnen z. B. aus folgenden Bereichen einzubinden:

- Politik
- Verwaltung
- Wirtschaft
- Öffentlichkeit (potenzielle Fahrgäste und Zielgruppen)
- Fachplanung (Raum- und Verkehrsplanung)

So können bereits früh klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten fixiert werden. Zusätzlich wirkt sich eine breite Zustimmung verschiedenster AkteurInnen positiv auf die Bekanntheit des Mikro-ÖV Angebots aus.

In der Praxis zeigt sich oftmals, dass eine Schlüsselperson bzw. ein kleiner Personenkreis erheblichen Einfluss auf den Erfolg von

Mikro-ÖV Projekten haben. Diese „Kümmerer“ stammen aus verschiedensten Bereichen (Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Ehrenamt etc.) und sind die Schlüsselfiguren mit großem Engagement für Mikro-ÖV Projekte.

Potenzielle Verkehrsunternehmen sind nur bedingt in die Planungs- und Vorbereitungsphase einzubeziehen, da diese mögliche VertragspartnerInnen darstellen und somit die Angebotsgestaltung aus Eigeninteresse beeinflussen könnten. In der fortgeschrittenen Vorbereitungsphase sind Verkehrsunternehmen in Form von Angebotslegungen einzubinden.

Die Kooperation verschiedener Gemeinden in Hinblick auf Planung und Umsetzung von Mikro-ÖV Projekten wird vom Land Steiermark positiv beurteilt. Wesentliche Rahmenbedingungen für eine erfolgversprechende Kooperation sind jedenfalls vorab zu klären. Topographische bzw. verkehrsgeographische Aspekte können Kooperationen positiv beeinflussen.



6.3 Bewerbung und Marketing

Für viele Menschen ist ein Mikro-ÖV Angebot eine unbekannte Mobilitätsdienstleistung mit großen Zugangsbarrieren. Diese Hürden sind durch gezielte Bewerbung bzw. eine klare Marketingstrategie zu minimieren.

Die Bevölkerung bzw. potenzielle Fahrgäste und Zielgruppen sind bereits vor der Implementierung über das Mikro-ÖV Angebot zu informieren. Je nach Zielgruppe sind dafür die geeigneten Medienkanäle zu nutzen.

Die Information kann durch verschiedenste Maßnahmen (siehe Abbildung 14) verbreitet werden, u.a. durch:

- Folder, Flyer, Postwurfsendungen
- gemeindeeigene Websites
- Social Media
- Informationsveranstaltungen (Eröffnungsfeiern, Diskussionsrunden etc.)
- Einschaltungen in lokalen und regionalen Zeitungen

- persönliche Information (z. B. am Gemeindeamt)
- Integration der Informationen zum Mikro-ÖV im Auskunftssystem des Verkehrsverbundes (Minimalanforderung: Telefonnummer und Bedienungszeit)

Eine überaus wirksame Verbreitung der Information zu Mikro-ÖV Angeboten sind persönliche Gespräche und Empfehlungen (Mundpropaganda, siehe Abbildung 13). Positive Erfahrungsberichte motivieren weitere Personen das Mikro-ÖV Angebot selbst auszuprobieren. Diese Informationsverbreitung kann etwa durch die Einladung von „ErstnutzerInnen“ z. B. bei möglichen Eröffnungsfahrten, beeinflusst werden.

Im Gegensatz dazu können sich negative Erfahrungsberichte über das Mikro-ÖV Angebot überaus schädlich auf die Nutzung durch weitere Fahrgäste auswirken. In Hinblick auf eine positive Mundpropaganda ist somit ständig auf eine hohe Qualität des Mikro-ÖV Angebots zu achten.

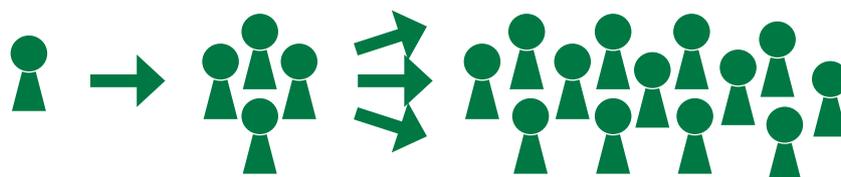


Abbildung 13: Mundpropaganda als Multiplikator für Informationen zu neu eingeführten Mikro-ÖV Angeboten



Abbildung 14: Beispiele von Materialien zur Bewerbung und Nutzung von Mikro-ÖV Angeboten.

6.4 Evaluierung

Die Erhebung von betriebsrelevanten Daten ist für die Sicherung der Qualität von Mikro-ÖV bedeutend. Träger von Mikro-ÖV Angeboten können auf Basis von erhobenen Daten auf Schwächen gezielt reagieren. Die Evaluierung (Analyse und Bewertung der Daten) bietet die Möglichkeit zur Identifikation von Ansatzpunkten zur Optimierung des Mikro-ÖV Angebotes.

Die Erhebung der Daten sollte je nach Thema dauerhaft oder stichprobenartig erfolgen:

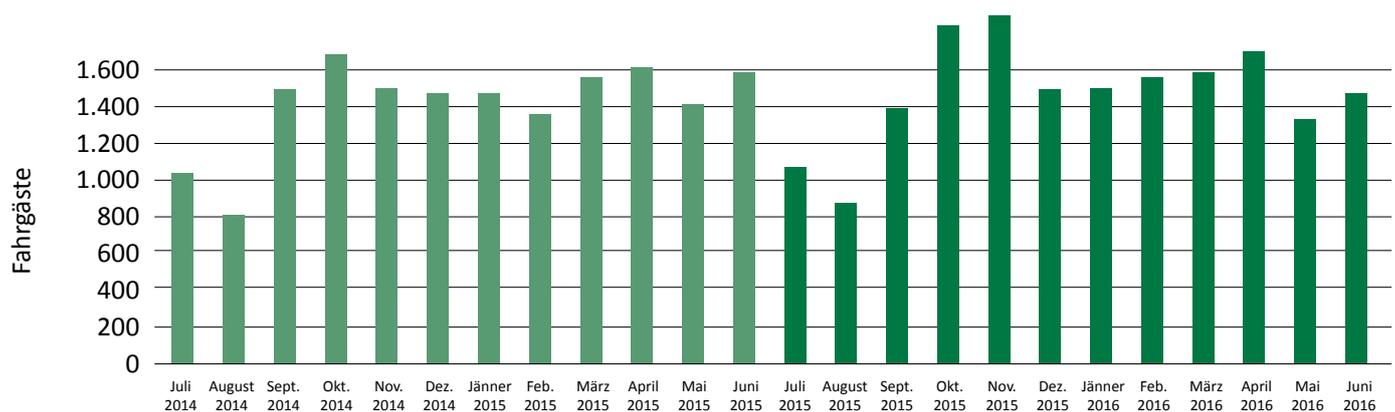
- **Betriebliche Kennzahlen** (Anzahl der Fahrgäste, Anzahl der Fahrten, gefahrene Kilometer, zeitliche Verteilung der Fahrten, Start- und Endpunkt der Fahrten, etc.) sind kontinuierlich zu erheben.

- **Zusatzinformationen** (Fahrgastzufriedenheit, Nutzungsmotive, Optimierungsvorschläge etc.) sind stichprobenartig, zumindest einmal jährlich, zu erheben.

Aus der Planung angestrebte Qualitätskriterien sind durch die regelmäßige Evaluierung und fachlich fundierte Begleitung sicherzustellen. Unvorhersehbare Umstände und damit verbundene negative Auswirkungen auf die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten (z. B. durch Datenlücken in der Planung) sind durch gezielte Maßnahmen zu entschärfen (Optimierung).

Im Optimierungsprozess sind die wesentlichen AkteurInnen des Mikro-ÖV Angebots einzubinden.

**Beispiel Evaluation:
Anzahl der Fahrgäste pro Monat**



7 Förderung durch das Land Steiermark

Ziel des Landes Steiermark ist der möglichst flächendeckende Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten in jenen Gebieten der Steiermark, die vom ÖV nicht oder wenig erschlossen sind oder entsprechender Bedarf bestimmter Zielgruppen existiert. Damit wird 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.

Das Land Steiermark fördert daher Mikro-ÖV Projekte im Sinne der vorliegenden Mikro-ÖV Strategie Steiermark. Die sieben Grundsätze der Mikro-ÖV Strategie Steiermark (siehe Kapitel 2.2) sind Grundlage für die Förderung von Projekten in der Steier-

mark. Die Förderungskriterien für Mikro-ÖV Angebote bauen auf diesen Grundsätzen auf (siehe Förderrichtlinie).

Gefördert werden neue und laufende Mikro-ÖV Projekte in der Steiermark. Basis für eine Förderentscheidung durch das Landes Steiermark sind qualitativ hochwertige Planungsunterlagen.

Träger von Mikro-ÖV Angeboten sind grundsätzlich die Gemeinden und somit die möglichen Fördernehmer des Landes Steiermark im Sinne der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark.

Sämtliche Details zur Förderung von Mikro-ÖV Projekten finden sich in der jeweils geltenden Fassung der Förderrichtlinie (www.verkehr.steiermark.at).

8 Kontakt und Informationen

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau
Referat Öffentlicher Verkehr
8010 Graz, Stempfergasse 7

Telefon: 0316/877-8784

Fax: 0316/877-2131

E-Mail: abteilung16@stmk.gv.at

Web www.verwaltung.steiermark.at/cms/ziel/75778602/DE/

9 Quellenverzeichnis

- BGBI. I Nr. 203/1999: Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfLG)
- BGBI. I Nr. 112/1996: Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG)
- BGBI. I Nr. 17/2006: Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006 – BVergG 2006)
- Kirchhoff, P., Tsakarestos, A. (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen, Ziele – Entwurf – Realisierung. Teubner Verlag. Wiesbaden, 123 S.
- Köfel, M., Mitterer, K. (2013): ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten. Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle. Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ). Wien, 60 S.
- Klima- und Energiefonds (Hrsg.) (2011): Handbuch zur Errichtung von ressourcenschonenden Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum. Blue Globe Manual. Klima- und Energiefonds. Wien, 44 S.
- Land Steiermark (2016): Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010, Stand November 2016. Graz, 98 S.
- Land Steiermark (Hrsg.) (2008): Wege in die Zukunft. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+. Graz, 85 S.
- verkehrplus (2016): MobErfolgAmLand. Daseinsgrundfunktion im ländlichen Raum? Erfolgsfaktoren zur Implementierung alternativer Mobilitätsservices. Förderprojekt des bmvit im Programm Forschungspartnerschaften – Industrienahe Dissertationen 2014 (Dissertant Hannes Brandl, Projektnummer 848340). In Ausarbeitung. Graz.
- WKO Steiermark (2016): Datensatz Taxiberechtigungen in der Steiermark mit Standort und Fahrzeugzahl (Stand 10/2016). Sparte Transport und Verkehr. Graz

10 Begriffsbestimmungen / Glossar

Tabelle 9: Begriffsbestimmungen

Benchmarking	Systematischer und kontinuierlicher Prozess des Vergleichens z. B. von Dienstleistungen in qualitativer und /oder quantitativer Hinsicht.
Disposition	Die Zu- und Aufteilung von Fahrten, z. B. mit einem Mikro-ÖV Angebot.
Evaluierung	Sach- und fachgerechte Untersuchung und Bewertung von z. B. Dienstleistungen.
Fokusgruppe	Fokusgruppen sind Diskussionsgruppen mit Personen oder Personengruppen, die „ExpertInnen“ für das Thema der Fokusgruppe sind. Dabei wird der „ExpertInnen“-Begriff weit gefasst: als Expertin oder Experte gelten in diesem Fall demzufolge Personen, die in irgendeiner Form mit Mikro-ÖV in Berührung gekommen sind.
Good Practice Beispiele	Umgesetzte Projekte, welche zumindest in Teilbereichen als idealtypisch und optimal beurteilt werden können.
Konzession	Behördliche Bewilligung zu Betrieb eines bewilligungspflichtigen Gewerbes, z. B. auf eine definierte Buslinie.
Mikro-ÖV	Im Sinne der Mikro-ÖV Strategie Steiermark: flexible und bedarfsorientierte öffentliche Nahmobilitätsangebote für Personen mit Fahrtwunschanmeldung.
Öffentlicher Verkehr	Für jede/n zugängliche Dienstleistung zur Beförderung von Personen (Bahn, Straßenbahn, Bus) auf definierten Linien zu definierten Zeiten (Fahrplan)
ÖV	Siehe Öffentlicher Verkehr.
Planungsgebiet	Abgegrenzter Raum, für den eine Planung(-svariante) ausgearbeitet wird bzw. werden soll.
Tarif	Festlegung, nach welchen Regeln der Preis für z. B. eine Fahrt in einem definierten Bedienungsgebiet bestimmt wird.

11 Anhang

Mobilitätsprojekte, welche für das Benchmarking in der Steiermark verwendet wurden:

Aktivbike Bad Gleichenberg, Aktivbike Bad Radkersburg, Aktivbike Sankt Anna, Altstadtbim Graz, Anruftaxi „Gasti“ Bad Gleichenberg, AST Weiz „Wasti“, Car Sharing Bad Aussee, Citybus Hartberg, Citybus Judenburg, City-Bus Krieglach, Citytaxi Deutschlandsberg, Citytaxi Judenburg, Citytaxi Leibnitz, Citytaxi Liezen, Citytaxi Mürzzuschlag, Citytaxi Wagna, Citytaxi Zeltweg, E-Bike Graz, E-Car Graz, E-Car-Sharing Gleisdorf, Einkaufsbus Bad Aussee, Fürstentaxi Fürstenfeld, gMeinBus Trofaiach, Gratis Schibus Planneralm, Gseispur, Jugend-E-Auto Gleisdorf, Jugend Taxi Card Schwanberg, Kindergartentransport Obdach, LeibnitzMOBIL, Lokal-Express Deutschlandsberg, Mitfahrbörse Liezen, Mürz-Mobil, Nachtbus Krieglach, Nachtbus Mürzzuschlag, Narzissenjet Bad Aussee, Nightline Murtal, RabnitzEggspress, Saturday Nightline Ennstal, SenioreInnentaxi Gleisdorf, Taxicard für Jugendliche Stainz, Taxidienst Krieglach, Thermen-Genuss-Taxi Bad Waltersdorf-Sebersdorf-Ebersdorf, VASTI Vasoldsberg, Weinmobil Südsteiermark, Weizbike

Mikro-ÖV Strategie Steiermark



Auftragnehmer:

STS – Institut für Technik und Wissenschaftsforschung, Standort Graz
Alpen-Adria-Universität Klagenfurt | Wien | Graz
Bearbeitungsteam: Dr. Günter Getzinger,
Mag. Jürgen Suschek-Berger, Mag.^a Magdalena Wicher
T: +43 / 316 / 81 39 09 0, E: sts@aau.at



verkehrplus GmbH Prognose, Planung und Strategieberatung
Bearbeitungsteam: Dr. Markus Frewein, Mag. Hannes Brandl
T: +43 / 316 / 908 707, E: office@verkehrplus.at



Auftraggeberin:

Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
Öffentlicher Verkehr
DI Bernhard Breid, DI Gernot Aigner
Stempfergasse 7, 8010 Graz
T: +43 / 316 / 877 8784, E: abteilung16@stmk.gv.at

GZ: ABT16 VT-OV.07-1/2013-124
Auftrag vom 12. April 2016

Zitierweise: STS und verkehrplus (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark,
im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Dezember 2016

Fotos: HARRY SCHIFFER PHOTODESIGN, www.steiermark.photo;
photocase; verkehrplus

Grafik: www.rinnerhofer.at

Graz, Jänner 2017

