



Zukunft des Mikro-ÖV

Steiermark

Endbericht



Graz, im Oktober 2024

Bearbeitung:

DIⁱⁿ Magdalena Wolf

DI Günther Rettensteiner

Im Auftrag von:



Abt 16 Land Steiermark
Stempfergasse 7
8010 Graz

Auftragnehmer:

regionalis

Verkehrsplanung & Regionalentwicklung

Wastiangasse 1 / I, 8010 Graz

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage und Problemstellung	4
1.1. Vorgehensweise.....	5
2. Bestandsanalyse	7
2.1. Methodik	7
2.2. Datenanalyse	8
2.3. Analyse der Siedlungskerne.....	18
3. HaltepunktSzenarien	24
3.1. Szenario 0 – Erhöhte Förderung	24
3.2. Szenario I – Mikro-ÖV als Zu-/Abbringer zum höherrangigen ÖV.....	27
3.3. Szenario II – Mikro-ÖV als Mobilitätsgrundversorgung	30
3.4. Szenario III – Mikro-ÖV Flächenbedienung wie bisher aber mit einem „Gemeinsamen Callcenter“	33
3.5. Szenario IV – Ausbau Linienverkehr	36
3.6. Szenario V – Mikro-ÖV „öffentlicher Bedarf“	38
4. Kostenschätzung - Übersicht.....	43
5. Ergebnisse und Empfehlungen zusammengefasst – Zukunftsszenario V	45
6. Organisation des Übergangs vom IST-Zustand zum Zukunftsszenario	50
7. Zusammenfassung.....	52
8. Quellenverzeichnis	53
9. Abbildungsverzeichnis.....	53
10. Tabellenverzeichnis	53
11. Anhang	54
11.1. Interview-Leitfaden	54

1. AUSGANGSLAGE UND PROBLEMSTELLUNG

Mikro-ÖV, organisiert als unterschiedliche on-demand Angebote in Ergänzung zum ÖV-Linienverkehr, sind seit mehreren Jahren in der Steiermark unterschiedlich erfolgreich etabliert. Durch die

- Einführung des Klimatickets auf nationaler und regionaler Ebene,
- die Diskussionen um eine „Mobilitätsgarantie“ für alle Österreicher:innen und
- die gewünschte Nutzung des Mikro-ÖV mit den Klimatickets

sind in den letzten Monaten neue Rahmenbedingungen im ÖV entstanden, die eine Anpassung der Mikro-ÖV-Strategie des Landes Steiermark notwendig machen.

Gleichzeitig steigt der Druck aus den Regionen, weil die Gemeinden eine dauerhafte Finanzierung des bestehenden Mikro-ÖV Angebotes nicht mehr bewerkstelligen können und wollen.

Im Zuge eines moderierten Prozesses wurden die Mikro-ÖV Strategie und die Förderungen des Landes Steiermark evaluiert sowie Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Mikro-ÖV in der Steiermark erarbeitet. Als wichtige Faktoren wurden die

- Vereinfachung bei Antragstellung und Förderabwicklung,
- eine dauerhafte Finanzierbarkeit der Mikro-ÖV Angebote und
- eine mögliche Integration in den Verkehrsverbund mitbedacht.

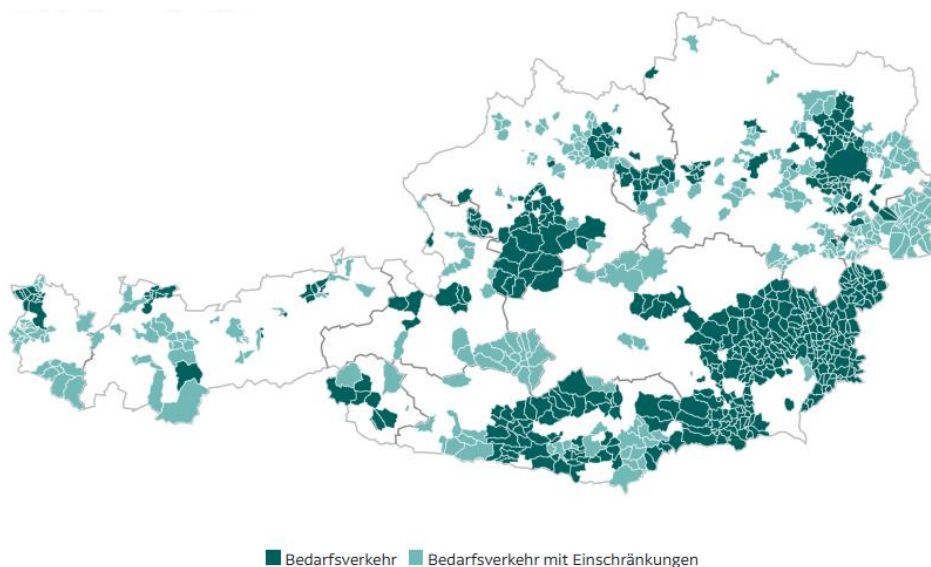


Abbildung 1: Aktive österreichische Bedarfsverkehrt (Quelle: bedarfsverkehr.at, abgerufen am 22.05.2024)

Die aktuelle Übersichtskarte zum Mikro-ÖV zeigt, dass es in der Steiermark neben sehr gut versorgten Regionen, noch sehr große unversorgte Gebiete gibt. Daher wäre eine Form des Mikro-ÖV, welche auch diese Gegenden finanziell leistbar versorgt, wünschenswert.

1.1. Vorgehensweise

Die Erarbeitung von Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark wurde von einer konstant zusammengesetzten Arbeitsgruppe - dem Kernteam Mikro-ÖV NEU - begleitet. In diesem Kernteam waren Vertreter:innen der Abteilung 16 der Stmk. Landesregierung, des steirischen Verkehrsverbundes, des zuständigen politischen Büros sowie der Firma regionalis vertreten.

In Form von Kurzreferaten wurden zu Beginn jeder Sitzung die aus der Analyse gewonnenen Inputs von der Firma regionalis präsentiert und in weiterer Folge offen diskutiert. Ergänzend dazu wurde ein Workshop mit Vertretern aus dem Bundesland OÖ, in welchem derzeit ebenso an einer Neuausrichtung der aktuellen Mikro-ÖV Strategie gearbeitet wird, abgehalten.

Parallel dazu wurde eine vertiefende Analyse und Auswertung zu bestehenden Mikro-ÖV Systemen durchgeführt. Es konnten dazu aktuelle Daten aus

- der Steiermark,
- 5 weiteren Bundesländern (Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Burgenland),
- sowie aus Deutschland und der Schweiz verwendet werden.

Um möglichst viele Erfahrungen aus der Praxis zu erhalten, wurden insgesamt 11 leitfadengestützte Expert:inneninterviews geführt

- mit Regionalmanager:innen der Steiermark,
- mit Mikro-ÖV Expert:innen der Bundesländer OÖ, NÖ, Ktn, Bgld,
- mit Vertretern der Abteilung 17 der stmk. Landesregierung.

Mit Verantwortlichen ausgewählter Mikro-ÖV Systeme der Schweiz und Deutschland sowie mit jenen Regionalmanager:innen der Steiermark, welche derzeit kein Mikro-ÖV System in der Region haben, gab es ergänzend einen schriftlichen Informationsaustausch. Hier ging es insbesondere darum Daten zu ergänzen bzw. Einblicke zu erhalten, warum es bis dato noch zu keinem Mikro-ÖV in der Region gekommen ist bzw. Wünsche und Zukunftsvorstellungen den Mikro-ÖV betreffend.

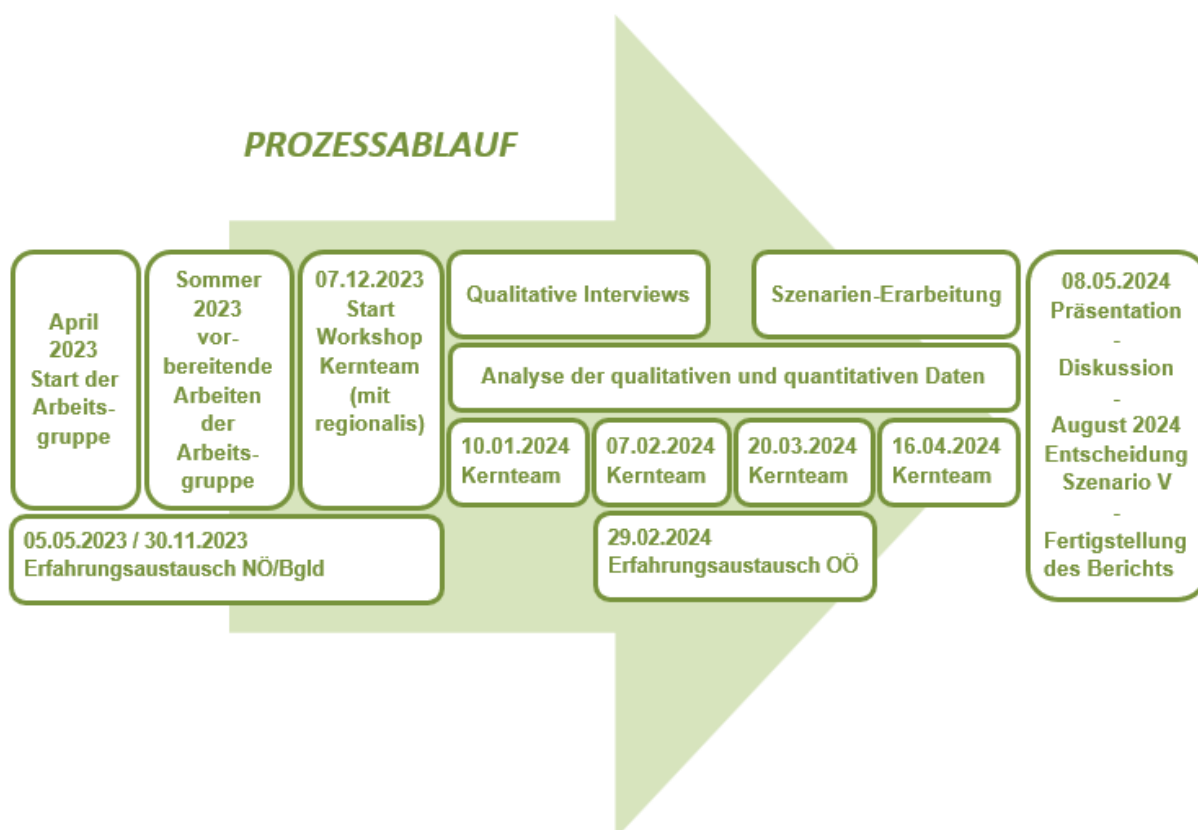


Abbildung 2: Prozessablauf

Die Bearbeitung fand im Zeitraum von April 2023 bis September 2024 statt.

2. BESTANDSANALYSE

Im folgenden Abschnitt werden die Methodik und die Analyse der qualitativen Daten aus den Leitfaden gestützten Interviews sowie die gesammelten quantitativen Daten dargestellt. Die dadurch erhaltenen Ergebnisse stellen die Grundlage der in Kapitel 3 beschriebenen Szenarien dar.

2.1. Methodik

Interviews

Um die Interviews möglichst gut vergleichen zu können, wurde im Vorfeld ein Leitfaden (siehe Anhang) erstellt, der u.a. die Themenfelder Ist-Zustand, Mikro-ÖV Grundverständnis, Kosten, Finanzierung, Zielgruppen und Zukunftsperspektiven abdeckt.

Dieser Leitfaden wurde flexibel gehandhabt und je nach Interviewpartner:in angepasst. Es wurde insbesondere die persönliche Erfahrung aus der Praxis abgefragt, um einen möglichst guten Einblick in den tatsächlichen Betrieb und seine Schwierigkeiten zu erhalten. Je nach Ansprechpartner:in wurden auch Fragen weggelassen, aus diesem Grund variiert die Stichprobe (n) in den Grafiken.

Mithilfe der Interviews wurde versucht einen Querschnitt von der Mikro-ÖV Landschaft Österreichs sowie über die Grenzen hinaus zu bekommen.

Datengrundlage

Die ergänzende Datengrundlage wurde mithilfe der interviewten Personen, welche ihre Daten zur Verfügung gestellt haben, sowie mit Unterstützung weiterer Mikro-ÖV Systemen aus dem In- und Ausland, geschaffen.

Die Sammlung erfolgte mithilfe einer Datenanfrage via E-Mail. Insgesamt konnten so 15 Systeme hinsichtlich der Kosten und der Finanzierung verglichen werden. Die Datengrundlage in den verschiedenen Systemen wird allerdings unterschiedlich ausführlich geführt, weswegen auch hier die Stichprobe (n) in den Grafiken variiert.

2.2. Datenanalyse

2.2.1. Mikro-ÖV Grundverständnis

Kernaufgaben

In der aktuellen Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark (STS und verkehrplus, 2017) wird das ideale Mikro-ÖV Angebot als Ergänzung zu bestehenden Linienverkehren, für die Überwindung der letzten Meile sowie als Zubringer zu Angeboten der Daseinsvorsorge oder dem weiterführenden ÖV beschrieben.

Die Ergebnisse der Interviews zeigen, dass dieses Grundverständnis bezüglich der Hauptaufgaben des Mikro-ÖV auch in der Praxis so verstanden wird. Als eine der wichtigsten und somit am häufigsten genannte Aufgaben, wird die Funktion des Zu- und Abbringens (11-mal) zum Öffentlichen Verkehr gesehen.

„Mikro-ÖV Haltepunkte sollten unbedingt in multimodale Verkehrsknoten eingebettet sein, um eine gegenseitige Nutzung von Mikro-ÖV, Bus, Zug und Fahrrad zu fördern.“

„Die Kernaufgabe für mich sind Zubringerfahrten und zwar zu allen Angeboten, die es in der Region gibt. Meiner Meinung nach sollten Gemeindebinnenfahrten von der jeweiligen Gemeinde übernommen werden, das wäre eine gute Ergänzung zu den Linienfahrten.“

Beinahe gleich oft wurde die Ergänzung zum Linienverkehr bzw. die letzte Meile als eine der Hauptaufgaben genannt. Das Gewährleisten einer guten Grundversorgung beziehungsweise die Schaffung einer Grundmobilität wurde 8-mal als wichtige Kernaufgabe formuliert.

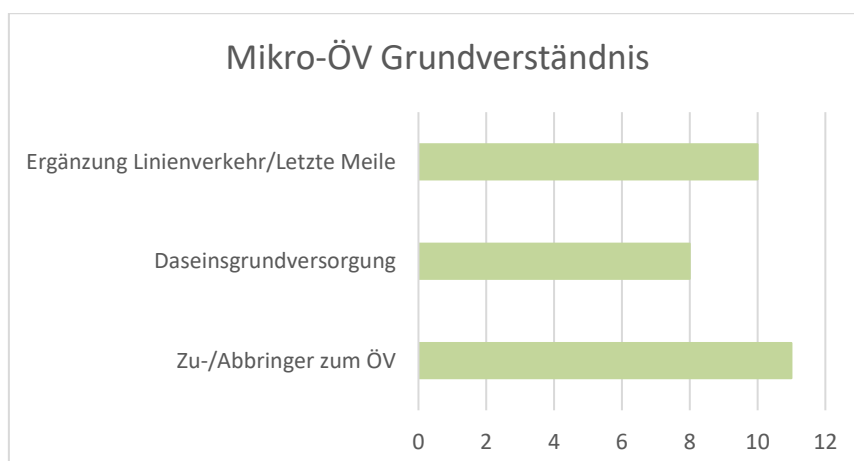


Abbildung 3: Mikro-ÖV Grundverständnis (n=12)

Zusätzlich zu diesen 3 Aufgabengebieten wurde der Mikro-ÖV als eine wichtige Unterstützung zur Erreichung der Mobilitätswende bzw. als Ersatz für das 2. bzw. 3. Auto genannt.

„...Daseinsgrundversorgung für Menschen ermöglichen, die auf ein Auto verzichten müssen und gleichermaßen einen Beitrag zur Mobilitätswende mit jenen Menschen zu schaffen, die auf ein Auto verzichten wollen.“

Conclusio

Die Ziele des Mikro-ÖV, laut bestehender Mikro-ÖV Richtlinie (STS und verkehrplus, 2017), sollen auch mit einem zukünftigen System möglichst gut abgedeckt werden. Die Mehrheit der Befragten wünscht eine bessere Fahrtenbündelung, weg vom individuellen Taxi mit Chauffeur:in hin zu einem Sammeltaxi. Der Funktion eines Zu- und Abbringers zum höher-rangigen ÖV soll größere Bedeutung zugemessen werden, da hier die Wahrscheinlichkeit, dass es zu gemeinsamen Fahrten kommt, sehr viel höher ist, als bei individuellen Fahrten innerhalb einer Gemeinde.

2.2.2. Definierte Zielgruppen

Das Land Steiermark hat in seiner Mikro-ÖV Strategie (STS und verkehrplus, 2017) bereits 5 Zielgruppen definiert:

- Jugendliche und junge Erwachsene,
- Personen im Pensionsalter (65+),
- ökonomisch benachteiligte Personen,
- Menschen mit eingeschränkter Mobilität und
- Pendler:innen.

In den Interviews hat sich herauskristallisiert, dass nicht alle Mikro-ÖV Systeme ursprünglich mit einer Zielgruppe gestartet haben, sondern sich diese oftmals im Laufe der Zeit bzw. in einer weiteren Schärfung des Systems ergeben hat.

„am Anfang war die Zielgruppendefinition komplett im Hintergrund [...] mobilitätseingeschränkte Personen im weitesten Sinn, war der Grundgedanke [...] grundsätzlich die Prämisse es sollte für alle offen sein [...]“

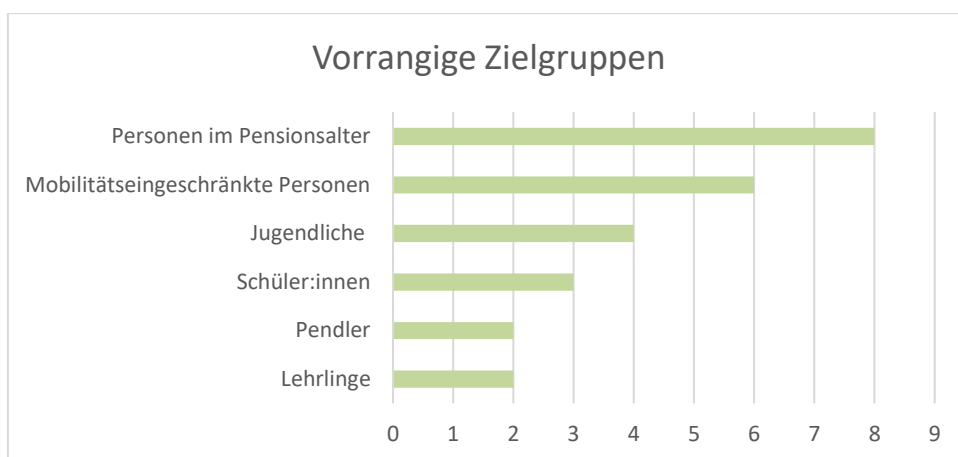


Abbildung 4: Vorrangige Zielgruppen (n=15); Mehrfachnennungen waren möglich

Bei jenen Systemen, die Auswertungen zu Ihren Kund:innendaten besitzen, ist der überwiegende Anteil der **Nutzer:innen weiblich und älter als 42 Jahre**.

Mit 8 Nennungen sind auch in den erhobenen Daten insbesondere Personen im Pensionsalter, die am häufigsten genannte vorrangige Zielgruppe, gefolgt von mobilitätseingeschränkten Personen mit 6 Nennungen. Es ist davon auszugehen, dass diese Gruppe aufgrund der Altersdemografie weiter zunehmen wird.

Erste Zwischenergebnisse von neuen Systemen zeigen, dass wenn die Gruppe der Pendler:innen, die laut Interviews immer mehr in den Fokus tritt bedient wird, deutlich höhere, zu erstrebende Poolingwerte erreicht werden können.

Aktuell werden Pendler:innen erst von 2 Systemen als vorrangige Zielgruppe definiert. Obwohl der Wunsch bereits in weiteren Mikro-ÖV Systemen besteht Pendler:innen zu bedienen, wurde dies aus Kostengründen aktuell noch vernachlässigt, da längere Betriebszeiten zur Attraktivierung notwendig sind.

„[...] derzeit noch nicht wirklich, weil es zu teuer wäre [...] Ist immer wieder Diskussion, auch bei uns, wie wir dahingehend weiterarbeiten. Mit zwei Problemen: auf der einen Seite finanziell [...] auf der anderen Seite ist es bedarfsorientiert und es gibt in der Form keine vergleichbare Bediengarantie wie im klassischen Linienverkehr [...]“

Jugendliche wurden immerhin 4 mal genannt, Schüler:innen 3 mal und Lehrlinge 2 mal. Da in den meisten Gebieten ein ausreichender Schüler:innenverkehr (Linien- und Gelegenheitsverkehr) vorhanden ist, wird versucht diese Gruppe entweder gar nicht oder ansonsten möglichst eingeschränkt zu bedienen (z.B. als Zu-/Abbringer zum Schulbus bzw. zum Erreichen von Nachmittagsaktivitäten). Die in der Mikro-ÖV Strategie genannten Zielgruppen, ökonomische benachteiligte Personen, wurde nicht explizit genannt.

Auch wenn beinahe alle betrachteten 15 Mikro-ÖV Systeme eine vorrangige Zielgruppe definiert haben, werden dennoch alle Personen die befördert werden wollen, befördert. Einzige Ausnahme: Schüler:innen, die einen Schülergelegenheitsverkehr nutzen können bzw. bei den geförderten Systemen, wenn eine Konkurrenzierung des ÖV-Linienverkehr besteht.

Conclusio

Eine Bedienung aller Personen, die befördert werden möchten soll beibehalten werden. Es ist jedoch anzudenken zu gewissen Zeiten Zielgruppen zu bevorzugen, um so höhere Pooling-Werte zu erhalten, wie zum Beispiel Pendler:innen. Erste Einblicke während der Interviews, haben hier bereits höhere Besetzungsgrade (von über 2), Tendenz weiter steigend, gezeigt. Dadurch könnte Mikro-ÖV weitaus ökonomisch und ökologischer effizienter werden. In den Schwachlastzeiten können dann alle Fahrten ohne große Einschränkungen durchgeführt werden.

2.2.3. Konkurrenzierung

Aufgrund der Auflagen durch die Mikro-ÖV Förderung des Landes, kam bzw. kommt es bei 2 Systemen, selten aber doch laut Interviewpartner:innen, zu Problemen bezüglich der Konkurrenzierungsklausel mit dem öffentlichen Linienverkehr und in weiterer Folge zu Beschwerden von Kund:innen, weil eine Mikro-ÖV Fahrt nicht zur gewünschten Zeit möglich ist.

„Das Problem liegt zwischen 7 und 14 KM, da dort noch immer wegen „Konkurrenzierung“ zu Umstiegen auf ÖV verwiesen werden muss, obwohl es keine Konkurrenzierung ist und meist eine Zu- und Abbringerfahrt benötigt wird für eine sehr kurze ÖV-Teilstrecke, wo ein [Sammeltaxi] leer nachfährt. Auch die Hausabholung mit limitierter Direktfahrt von 7km ist ein schwer argumentierbares Problem.“

„[...] Wenn Linienverkehr und Mikro-ÖV unter einem Anbieter laufen würde, dann gäbe es hier keine Diskussionen“

Der Wunsch diese Regel der Förderrichtlinie fallen zu lassen bzw. flexibler agieren zu können wurde klar kommuniziert.

Bezüglich der Konkurrenzierung mit anderen Taxiunternehmer:innen gibt es keine Probleme mehr, in der Phase der Neueinführung gab es bei 3 Mikro-ÖV Systemen Kritik von jenen Taxiunternehmer:innen, welche sich im Vorfeld gegen eine Integration in das System entschieden hatten. Mittlerweile sind diese Stimmen leise geworden bzw. sind diese Taxiunternehmer:innen dem System beigetreten.

Konkurrenzierung mit dem Schüler:innenverkehr entsteht nicht, da hier von vornherein klar kommuniziert wird, ob bzw. wann Schüler:innen befördert werden können.

Conclusio

Die Tendenz bei den Gesprächspartner:innen geht dahin, jegliche Einschränkungen bezüglich Konkurrenzierung fallen zu lassen, da es laut Interviewpartner:innen bei Überprüfung der Fahrten nur sehr wenige Fälle betrifft. Noch besser wäre es, Mikro-ÖV bereits in der Planung mit dem höherrangigen ÖV zu berücksichtigen und mithilfe einer Planungsintegration Mikro-ÖV und ÖV perfekt aufeinander abzustimmen.

Bezüglich Konkurrenzierung mit Taxiunternehmer:innen werden diese, unabhängig davon wie es in der Steiermark weitergehen wird, auch in Zukunft die Möglichkeit haben, bei Ausschreibungen mitzumachen, weswegen es hier zu keinen weiteren Problemen kommen sollte.

2.2.4. Förderrichtlinie

Im Zuge des Interviews wurde auch die aktuelle Förderrichtlinie des Landes Steiermark (STS und verkehrplus, 2017) diskutiert. Auch wenn die Kommunikation mit dem Land Steiermark im Zusammenhang mit der Förderung sehr wohlwollend kommentiert wurde, war der Wunsch nach einer Veränderung Richtung Vereinfachung von beiden Seiten, auch von jener des Landes, sehr groß. Des Weiteren wurde der Wunsch nach einem Experten/einer Expertin als Ansprechperson für alle Fragen zum Mikro-ÖV allgemein formuliert.

Conclusio

Je nach weiterer Vorgehensweise besteht der Wunsch der Interviewpartner:innen

- die Förderrichtlinie weiter zu vereinfachen (z.B. die Konkurrenzierung fallen zu lassen), wenn diese auch in Zukunft bestehen bleiben soll.
- die Förderrichtlinie komplett zu streichen, da es sich zum einen gezeigt hat, dass aufgrund des Aufwandes nurmehr wenige Systeme darum ansuchen und zum anderen eine Integration in den Verkehrsverbund Steiermark als wesentlich nachhaltiger angesehen wird.

Mit dem Blick auf andere Bundesländer, die bereits Mobilitätsmanager:innen auf regionaler Ebene eingeführt haben, welche den Regionen rund um das Thema Mobilität also auch Mikro-ÖV zur Seite stehen, wäre dies auch in der Steiermark anzudenken.

2.2.5. Bedienzeit

Die Bedienzeit der analysierten Mikro-ÖV Systeme variieren je nach definierter Zielgruppe. Insgesamt 13 der betrachteten Systeme ($n=15$) beginnt werktags zwischen 05:00 und 06:30, nur 2 Systeme beginnen noch später. Jene Systeme mit dem Hauptfokus auf Pendler:innen beginnen möglichst früh.

Ende der Betriebszeiten ist bei 10 Systemen zwischen 19:00 und 20:00. Ein System endet bereits um 18:00, 3 Systeme, welche Jugendliche als eine der Hauptzielgruppen genannt haben, verkehren bis 22:30 und 1 Mikro-ÖV System bis 00:40, wobei in diesem System insbesondere die Zu- und Abbringerfunktion zu den Zügen des Knotenbahnhofs im Fokus steht.

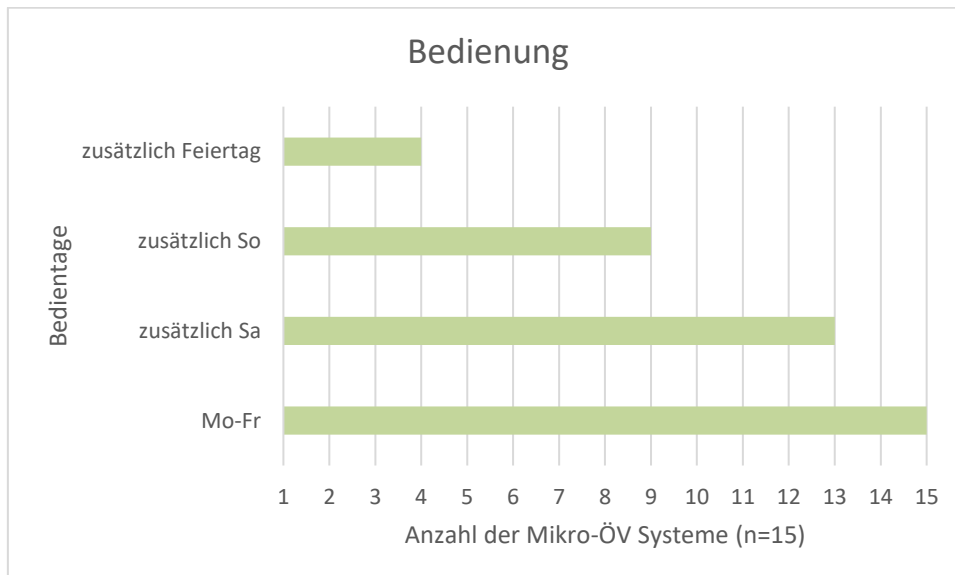


Abbildung 5: Aktuelle Bedienung der 15 ausgewählten Mikro-ÖV Systeme ($n=15$)

Während der Samstag, zumindest eingeschränkt, von 13 Mikro-ÖV Systemen bedient wird, haben nur 9 Systeme eine Bedienung am Sonntag. Feiertage werden nur von 4 Systemen mit Mikro-ÖV bedient. Die Bedienung am Samstag erfolgt bis auf ein System, welche Jugendliche mitbedienen will, mit eingeschränkten Zeiten.

Conclusio

Pendler:innen sollen als eine Hauptzielgruppe definiert werden und somit die Zu- und Abbringer Funktion zum höherrangigen ÖV besondere Bedeutung erhalten. Die Bedienzeiten sollen danach ausgerichtet werden. Dafür könnte eine Kernzeit von 06:00-22:00 definiert werden, welche je nach Bedürfnissen der Region/je nach Fahrplänen des höherrangigen ÖV leicht abgeändert werden kann.

2.2.6. Fahrtdaten (durchgeführte Fahrten)

Während die Tendenz der Fahrgastzahlen mehrheitlich steigend ist - mit unterschiedlich großem Spielraum nach oben - sind die Zahlen der Fahrtenbündelung ausbaufähig. Die Werte variieren hier zwischen 1,1 und 1,6 Personen pro Fahrt und zeigen, dass hier Handlungsbedarf besteht, wenn Mikro-ÖV ökologisch und ökonomisch effizienter gestaltet werden soll. Bei jenen Systemen, welche z.B. zeitliche Beschränkungen für gewisse Zielgruppen eingeführt haben, konnte der Besetzungsgrad zu Starkfrequenzzeiten bereits deutlich verbessert werden.

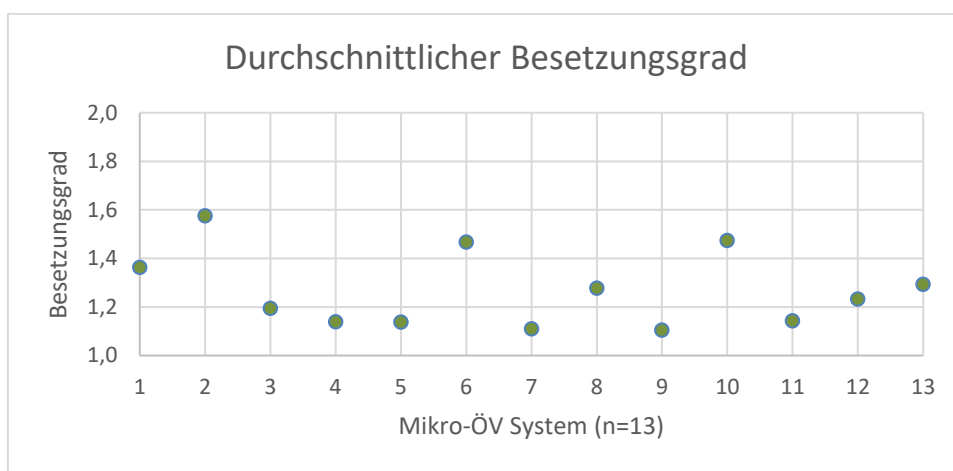


Abbildung 6: Durchschnittlicher Besetzungsgrad (n=13)

Die Unterschiede bei der durchschnittlichen Anzahl der km einer Besetztfahrt sind durch die unterschiedlich großen Bedienggebiete erklärbar, sowie die Topografie und die Verteilung der Taxistandorte. Die Werte weisen eine Bandbreite von 4,1km bis 12,2km pro Fahrgast auf. Ein einziges System, mit einer durchschnittlichen Fahrdistanz von 1,5km, ist als Ausreißer zu erkennen. Dies ist durch das sehr kleine Bedienggebiet zu erklären.

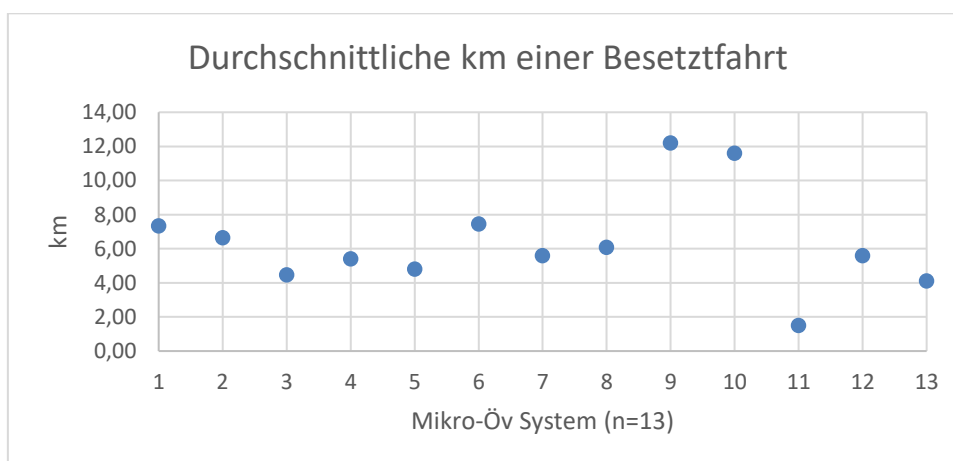


Abbildung 7: Durchschnittliche km einer Besetztfahrt (n=13)

Bei jenen Systemen (n=8), mit sehr ausführlicher Datengrundlage bezüglich der km-Leistungen, konnte ein Vergleich von Besetzt-km zu Leerkilometer gemacht werden. Hier betrug das beste Verhältnis 1:0,8 bzw. das schlechteste 1:2,5 d.h. dass auf 1 Besetzt-km kommen 0,8 Leerkilometer bzw. im schlechtesten Fall 2,5 Leerkilometer. Dies ist zumeist auf eine ungünstige Verteilung der Taxistandorte bzw. große Bedienräume zurückzuführen.

Conclusio

Die Praxis hat gezeigt, dass es nur durch zeitliche bzw. räumliche Einschränkungen möglich ist Besetzungsgrade zu erhöhen. Wie bereits erwähnt ist daher darauf zu achten, dass hier die Planung darauf Rücksicht nimmt, eine perfekte Abstimmung von Mikro-ÖV und höherrangigem ÖV zu gewährleisten, aber auch in der Kommunikation nach außen klar zu kommunizieren, dass es sich hier nicht um ein individuelles Taxi, sondern um ein Anrufsammeltaxi handelt. Kleine Umwege und Voranmeldezeiten gehören dazu.

Die durchschnittlichen km einer Besetztfahrt werden sich immer nach der Größe des jeweiligen Bediengebietes richten und sind daher schwer veränderlich, hinsichtlich des Verhältnisses von Leer- zu Besetzt-km ist in der Planung auf eine möglichst gute Verteilung der Taxistandorte zu achten.

2.2.7. Kosten

Die Gesamtkosten der Systeme variieren derzeit je nach Größe, Bediengebiet, Bedienzeiten etc. zwischen € 106.589,00 und € 1.575.271,93, das einzige Mikro-ÖV System auf Basis Freiwilliger bei € 20.000,00 pro Jahr.

Um diese Zahlen in Relation zu setzen wurden die Gesamtkosten in Verhältnis zur bedienten Bevölkerung gesetzt.

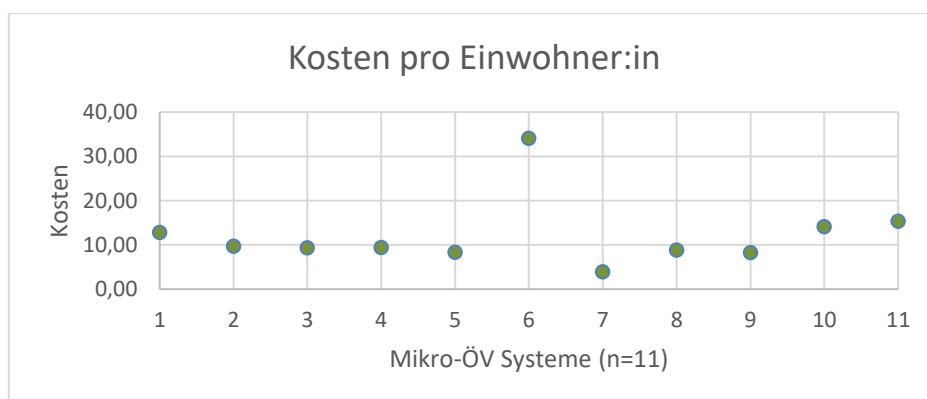


Abbildung 8: Kosten pro Einwohner (n=11)

Zwischen € 3,95 pro Einwohner:in und Jahr und € 34,10 pro Einwohner:in und Jahr kosten die Systeme. Das günstigste System ist jenes welches von Freiwilligen betreut wird, das teuerste Mikro-ÖV System bedient von Haustüre zu Haustüre. Durchschnittlich betragen die Kosten 12 € pro Einwohner:in.

2.2.8. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt bei allen Systemen, welche dazu Angaben gemacht haben, mit Unterstützung von diversen Förderungen und/oder Sponsoring. Bei allen Systemen, welche von zusätzlichen Geldern abhängig waren, wurde zumindest mittelfristig Sorge bezüglich der zukünftigen Finanzierung geäußert. Obwohl die Gemeinden den Mehrwert sehen, fehlen insbesondere in strukturschwachen Gegenden die finanziellen Mittel.

„Auf lange Sicht ist die Finanzierung nicht Aufgabe der Region [...] es wäre auf lange Sicht auch effizienter, wenn nur eine Stelle zuständig wäre [...] wir haben dies immer als Innovationslabore gesehen [...] dann muss eine Entscheidung gefällt werden, führt man sie weiter, wenn ja, sollte es auf die Landesebene kommen“

Conclusio

Aus Sicht der Interviewpartner:innen wird gewünscht,

- die Finanzierung durch das Land aus ÖV-Mittel deutlich anzuheben, um den dadurch entstehenden Mehraufwand abzugelten bzw. einen Betrieb auch in Zukunft zu ermöglichen. Die aktuell verwendeten Regionalmittel sollten dadurch wieder frei werden.
- auf die aktuelle Förderung zu verzichten, da dies zum einen für alle Beteiligten aufgrund der vielen Nachweise sehr aufwendig ist und auf der anderen Seite durch die immer wieder neu zu beantragenden Gelder für viel Verunsicherung sorgt.
- Eine Integration des Mikro-ÖV in den Verkehrsverbund Steiermark wäre anzustreben. Alle Systeme, die über das landesweit angebotene System hinausgehen sollten von den Gemeinden selbst zu finanzieren sein.

2.2.9. Planungsintegration – Tarifintegration - Verbundintegration

Im Zuge des Interviews wurde das Thema Planungsintegration – Tarifintegration – Verbundintegration von fast allen Teilnehmer:innen von selbst angesprochen. 11 der 12 Befragten haben sich dabei zumindest für eine Planungsintegration ausgesprochen, um die verschiedenen Systeme besser aufeinander abzustimmen.

„Das wäre auf jeden Fall eine Möglichkeit, wie man noch einmal mehr Gesamtsystemverständnis entwickeln könnte, wenn aus einer Hand ÖV und Mikro-ÖV geplant wird, weil nur dann kann man sich in das andere System reinversetzen.“

„Eine nahtlose Verknüpfung mit dem ÖV ist eine Voraussetzung, dass die Inanspruchnahme gelingen kann [...]. Eine Integration braucht eine Art Orchestrierung aus einer Hand. Eine standardisierte, meiner Meinung nach durch den jeweiligen Verkehrsverbund orchestrierten Prozess in der Planung, Kommunikation und Evaluierung von Mikro ÖV gemeinsam mit den jeweiligen Akteuren. Nur so kann man wirklich Qualität und Standards landesweit reinbringen.“

10 der 12 interviewten Personen gehen noch einen Schritt weiter und würden sich die Integration in das Tarifsysteem wünschen, 8 (n=12) sehen eine Verbundintegration als optimalen Fall.

„Mikro-ÖV soll, wie der übergeordnete ÖV, eine selbe Preisbasis haben. Es braucht ein Ticket aus einer Hand mit denselben Tarifstrukturen.“

„Je einfacher die Nutzung des ÖV ist, desto schneller erfolgt ein Umstieg. Komplizierte Tarifstrukturen und nicht in die VAO Schnittstelle integrierte Fahrpläne sind Hürden für jede:n potentielle:n Nutzer:in.“

Conclusio

Um in Zukunft ein möglichst perfekt aufeinander abgestimmtes und kundenfreundliches ÖV-Gesamt-System zu haben, ist eine komplette Verbundintegration des Mikro-ÖV erstrebenswert. Durch eine gut abgestimmte Planung kann sowohl gemeinsam beauskunftet als auch zu einem Tarif gefahren werden. Zusätzlich kann Konkurrenzierung im Vorfeld vermieden werden. Dieses System wäre nicht nur äußerst kund:innenfreundlich, sondern auch nachhaltig, auch wenn dadurch zusätzliche Kosten für das Land entstehen.

2.2.10. Klimaticket

Die Anrechnung des Klimatickets, welche eine Folge der Verbundintegration wäre, wird ebenso von 10 der 12 dazu befragten Personen erwünscht. Wobei hier 3 Personen für eine vollständige Anrechnung des Klimatickets und 7 Personen nur eine teilweise Anerkennung (Tarifreduktion) bevorzugen.

2 Personen würden sich zusätzlich eine Verteuerung des Klimatickets wünschen, sollte Mikro-ÖV auch damit genutzt werden können.

Conclusio

Als direkte Folge einer Integration des Mikro-ÖV in den Verkehrsverbund Steiermark ist eine Anrechnung des Klimatickets sowie aller anderen Zeitkarten unumgänglich.

2.3. Analyse der Siedlungskerne

Auch wenn unter den Befragten der Wunsch nach einem Angebot für alle durch Mikro-ÖV vorhanden ist, haben bereits einige Befragte Bedenken geäußert, dass dies aus ihrer Sicht ökonomisch und ökologisch nicht uneingeschränkt möglich ist:

„Es ist ein Zugang ganz periphere Gebiete auszuschließen [...] Aber es muss genau hingeschaut werden und eine Systematik entwickelt werden, die das fachlich und mit viel Know How beurteilen kann. In Folge dessen, können dann den ausgeschlossenen Personen Alternativen angeboten werden, wie z.B. ein Taxigutschein etc. [...] die Nachfrage steigt dort, wo viele Menschen wohnen. In ganz ländlichen Gemeinden und Siedlungen gibt es 1x im Monat eine Nachfrage.“

„Mobilitätsbegriff muss neu überlegt werden: neben Fuß, Rad, Bus, eigener PKW gehört auch „Mobilität vermeiden“ dazu. [...] Wenn ich eine Alleinlage beim Wohnen haben will, muss ich auch damit rechnen, dass nicht alles bis zur Haustüre geht. Dass muss kommuniziert werden. Eigenverantwortung wird eine Rolle spielen und die kann ich unterschiedlich erledigen: Zu Fuß gehen, Radfahren, Zusammenschließen zu Netzwerken oder ich vermeide unnötige Wege.“

Aufgrund der Topografie und diverser raumplanerischer Entwicklungen in der Vergangenheit, ist es sehr schwer bzw. nur mit sehr hohen finanziellen Einsätzen möglich eine vollständige Flächenbedienung zu erreichen. Eine Möglichkeit, um einen Kompromiss zu finden wäre Flächenbedienung nur eingeschränkt (z.B. zeitlich bzw. gegen Voranmeldung) in den Schwachlastzeiten anzubieten.

Um hier ein besseres Bild zu bekommen, wurde eine Analyse der Siedlungskerne der Steiermark, mithilfe von Daten des Landes Steiermark (2022 aktualisierter Datensatz der steirischen Ortskerne), durchgeführt. In Abstimmung mit den Mitgliedern des Kernteams wurden Siedlungskerne > 250, > 150 und > 50 Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz (HWS) genauer betrachtet.

2.3.1. Auswertung zur Erschließung der Steiermark mithilfe von Mikro-ÖV

In der Steiermark gibt es

- 407 Siedlungskerne, welche mehr als 250 Einwohner:innen mit HWS aufweisen.
- 601 Siedlungskerne, welche mehr als 150 Einwohner:innen mit HWS aufweisen.
- 967 Siedlungskerne, welche mehr als 50 Einwohner:innen mit HWS aufweisen.

In weiterer Folge werden ausschließlich Siedlungskerne mit Hauptwohnsitz betrachtet. Aus Gründen der Lesbarkeit wird zukünftig auf den Hinweis „Einwohner:innen mit HWS“ verzichtet.

In Siedlungskernen > 50 leben laut Datensatz des Landes (2022) 898.427 Personen (inklusive Graz, das sind ca. 72% der steirischen Bevölkerung). Betrachtet man nur die Bevölkerung außerhalb der Landeshauptstadt, werden mit Siedlungskernen > 50 63% der Bevölkerung abgedeckt. Ca. 36,6% der Bevölkerung, die außerhalb von Graz ihren Hauptwohnsitz hat, lebt in Siedlungskernen < 50. (inkl. Graz 28,3%)

Analyse: Reichweite Siedlungskerne > 50

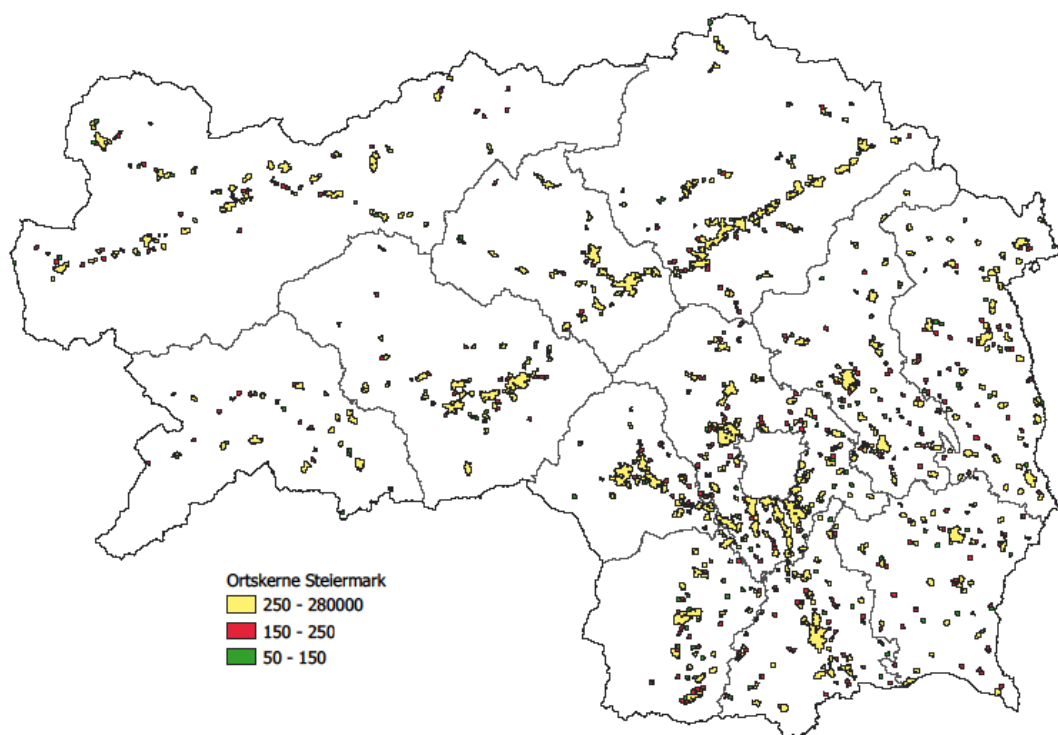


Abbildung 9: Siedlungskerne > 50 ohne Graz

2022 betrug die Gesamtbevölkerung in der Steiermark 1.252.891, abzüglich der Landeshauptstadt 960.102. Da Graz in die Berechnungen nicht miteinbezogen wurde, werden 960.102 Einwohner:innen als 100%, die es zu versorgen gilt, angenommen. In Siedlungskernen > 50 leben in der Steiermark 608.941 Personen, also 63,42%. Um zu sehen wie viele Personen man mit einem Haltepunkt in diesen Siedlungskernen noch zusätzlich erreicht, wurden unterschiedlich große Einzugsgebiete (300m, 500m, 1km, 2km) definiert. Folgende Werte ergeben sich bei einer Analyse mit den jeweiligen Puffern um Siedlungskerne > 50:

- mit einem Puffer von 300m (fußläufig erreichbar) könnten 71,5% (686.692 Personen),
- mit einem Puffer von 500m (fußläufig erreichbar) könnten 75,3% (722.695 Personen),
- mit einem Puffer von 1km (mit Rad erreichbar) könnten 83,2% (798.375 Personen),
- mit einem Puffer von 2km (mit Rad erreichbar) könnten 93,3% (895.397 Personen),

der steirischen Bevölkerung, die außerhalb der Landeshauptstadt lebt, mit Mikro-ÖV versorgt werden.

Analyse: Reichweite Siedlungskerne > 150

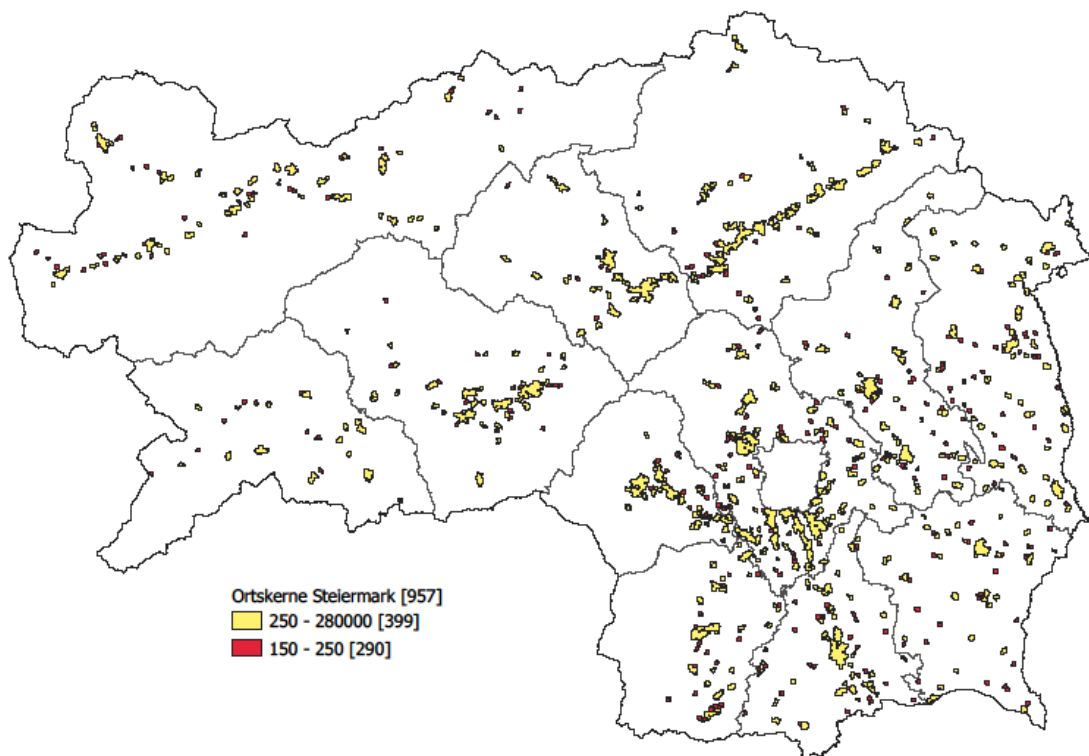


Abbildung 10: Siedlungskerne > 150 ohne Graz

In Siedlungskernen > 150 leben in der Steiermark (ohne Graz) 578.541 Personen, also 60,3%. Auch hier wurden Puffer um die Siedlungskerne gelegt, um zu erkennen wie viele Personen man mit einem Haltepunkt in diesen Siedlungskernen noch zusätzlich erreicht werden könnten. Legt man um Siedlungskerne > 150 einen Puffer

- von 300m, so könnten 68,4% (686.692 Personen),
- von 500m, so könnten 72,1% (722.695 Personen),
- von 1km, so könnten 79,9% (798.375 Personen),
- von 2km, so könnten 91,0% (895.397 Personen),

der steirischen Bevölkerung, die außerhalb der Landeshauptstadt lebt, mit Mikro-ÖV versorgt werden.

Analyse: Reichweite Siedlungskerne > 250

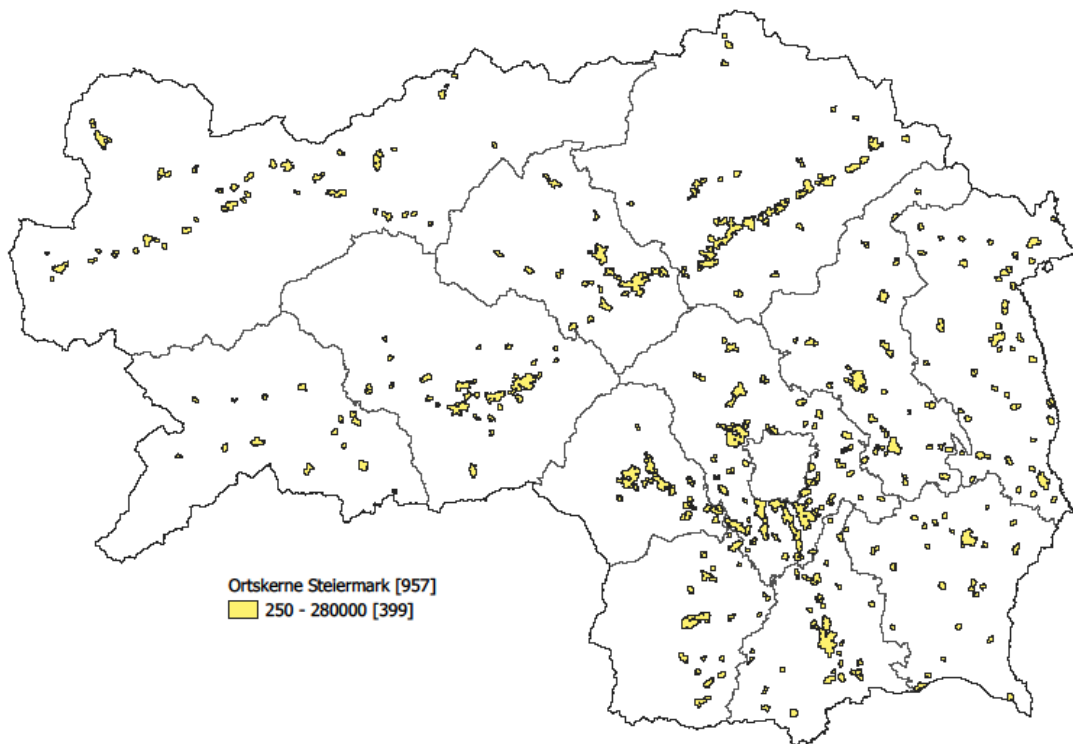


Abbildung 11: Siedlungskerne > 250 ohne Graz

Ebenso wurden die Siedlungskerne > 250 betrachtet (siehe Seite 23 Tabelle 1). Reduziert man das Mikro-ÖV Angebot allerdings ausschließlich auf Siedlungskerne > 250, fallen sehr viele dezentrale, kleine Siedlungen und Dörfer aus einer ÖV-Versorgung heraus (siehe Abbildungen 9-11). Dazu kommt, dass ein Großteil der Siedlungskerne > 250 bereits über einen guten ÖV-Linienvorkehr verfügt (zumindest Güteklasse „E“ – sehr gute Basiserschließung im ländlichen Raum mit zumindest stündlicher Bedienung je Fahrtrichtung). Damit dürfte ein Mikro-ÖV aufgrund der Konkurrenzierungsklausel in vielen Fällen für diese Siedlungskerne nur eingeschränkt angeboten werden.

Es würde dadurch zwar zu einer deutlichen Reduktion bei den Fahrten und in weiterer Folge auch bei den Kosten im Mikro-ÖV kommen, es würde allerdings ein zentrales Anliegen des Mikro-ÖV nicht erfüllt werden: möglichst vielen Menschen, die außerhalb der zentralen Siedlungsräume leben, einen Zugang zum ÖV zu gewährleisten.

2.3.2. Vergleich der Siedlungskerne > 50, > 150 und > 250 Einwohner:innen (Hauptwohnsitze) hinsichtlich der Erschließung der Steiermark mithilfe von Mikro-ÖV

Vorneweg ist zu erwähnen, dass derzeit alleine bei den 5 betrachteten steirischen Mikro-ÖV Systemen ca. **8.914** Haltepunkte vorhanden sind, beschränkt auf **5 Teilregionen** der Steiermark.

Würde man nur die Siedlungskerne > 50 und je Siedlungskern nur einen Haltepunkt annehmen, wäre dies bereits eine Reduktion auf 949 Haltepunkte für die gesamte Steiermark (ohne Graz). Bei Siedlungskernen > 150 wären es nur noch 689 Haltepunkte, bei Siedlungskernen > 250 399 Haltepunkte.

Tabelle 1: Tabellarischer Vergleich der Siedlungskerne > 50, > 150, > 250 - Werte (2022) ohne Graz

	Siedlungskerne > 50 100 % = 960.102 HWS		Siedlungskerne > 150 100 % = 960.102 HWS		Siedlungskerne > 250 100 % = 960.102 HWS	
Puffer	Hauptwohnsitze	%	Hauptwohnsitze	%	Hauptwohnsitze	%
ohne	608.142 HWS	63,4%	578.541 HWS	60,3%	522.298 HWS	54,4%
300m	686.692 HWS	71,5%	656.768 HWS	68,4%	590.890 HWS	61,9%
500m	722.695 HWS	75,3%	692.388 HWS	72,1%	623.490 HWS	64,9%
1.000m	798.375 HWS	83,2%	767.188 HWS	79,9%	694.511 HWS	72,3%
2.000m	895.397 HWS	93,3%	873.963 HWS	91,0%	806.099 HWS	84,0%

Conclusio

Bei Einbindung aller Siedlungskerne > 50 plus einzelner zusätzlicher Haltepunkte, die in einer Detailplanung mit der jeweiligen Region / mit den Gemeinden besprochen werden, könnten unter Berücksichtigung eines 500m - Puffers ca. 75% der steirischen Bevölkerung mit einem ÖV-Angebot versorgt werden.

3. HALTEPUNKTSZENARIEN

Auf Basis der durch die Interviews sowie der Datenanalyse gewonnen Erkenntnisse wurden verschiedene Szenarien erstellt, die im folgenden Teil beschrieben werden. Im Anschluss folgt ein tabellarischer Vergleich.

3.1. Szenario 0 – Erhöhte Förderung

Im Szenario 0 bleibt wie der Name „Erhöhte Förderung“ bereits verrät, grundsätzlich alles beim aktuellen Status Quo, mit ein paar Ergänzungen.

D.h. in den Regionen verkehren die aktuellen Mikro-ÖV Systeme genauso wie immer zu den aktuell bekannten Konditionen (Betriebszeiten und Hausabholungen bleiben wie bisher). Es kommt allerdings zu

- einer erheblichen Anhebung der Förderung (50 - 60%),
- einer Vereinfachung der Förderrichtlinie und
- einer vereinfachten Abstimmung mit dem Linienverkehr, damit das Thema Konkurrenzierung im Hintergrund geregelt werden kann.

Auf mittelfristige Sicht soll eine Ansprechperson im Verkehrsverbund Steiermark aufgebaut werden, welche für die Regionalmanager:innen und Gemeinden zur Verfügung steht und u.a. bei Ausschreibungen unterstützend tätig werden kann.

Mit dieser Maßnahme werden, sollte sie längerfristig eingeführt werden, neue Systeme in weiteren Regionen entstehen, da in den Interviews u.a. die fehlenden finanziellen Mittel als Grund für nicht vorhandene Mikro-ÖV Systeme genannt wurden.

Für Kund:innen bleibt grundsätzlich die Bedienung der verschiedenen Mikro-ÖV Systeme wie bisher, d.h. je nach Mikro-ÖV Angebot unterschiedliche Tarife bzw. unterschiedliche Formen der Anerkennung von Zeitkarten sowie keine zentrale Beauskunftung. Durch vereinfachte Vorgaben für die Abstimmung mit dem Linienverkehr sollte es weniger oft zu Problemen bezüglich Konkurrenzierungen kommen.

Grafische Darstellung

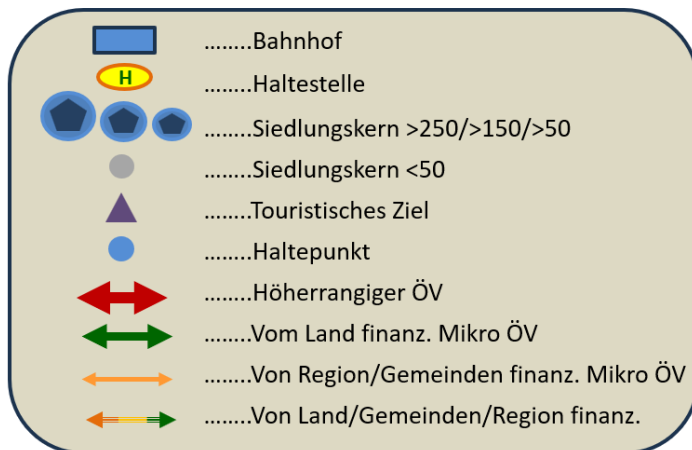


Abbildung 12: Legende

In der Legende befinden sich alle Symbole welche in weiterer Folge für die grafische Beschreibung der Szenarien verwendet werden.

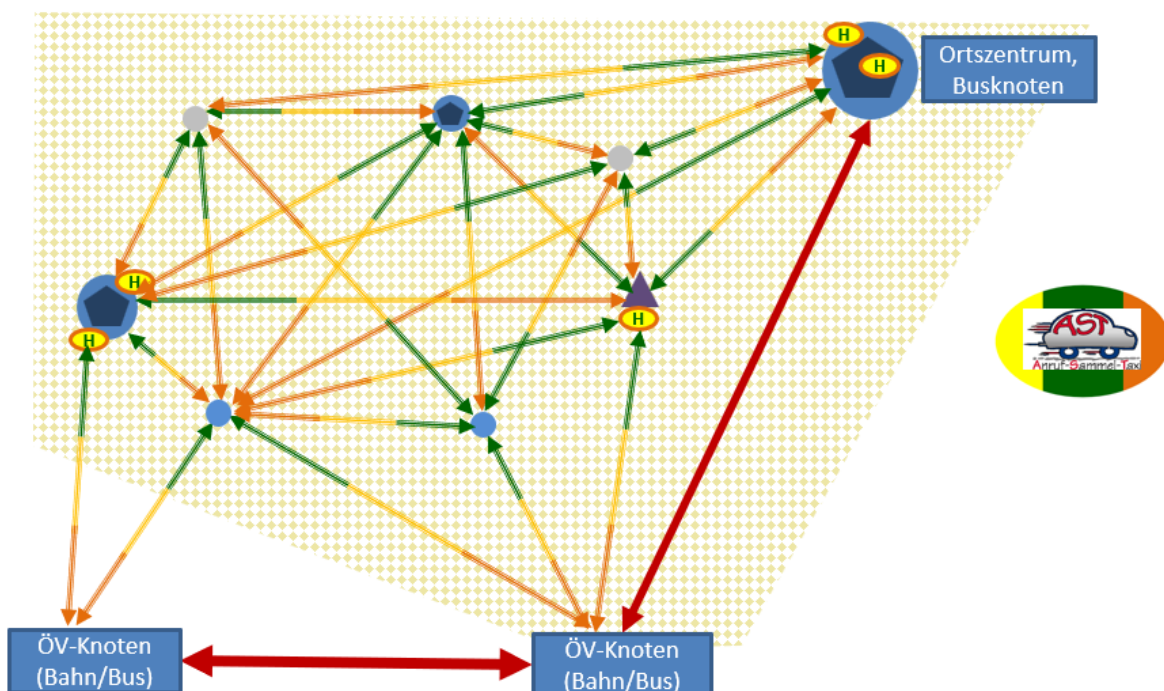


Abbildung 13: Grafische Darstellung von Szenario 0

Die grün-gelb-orangen Pfeile stellen das von Land, Gemeinden und Regionen gemeinsam finanzierte Mikro-ÖV Angebot einer Region dar. Es kann damit sowohl der höherrangige ÖV (rote Pfeile) als auch sonst jeglicher andere Punkt, solange er als Haltestelle oder Haltepunkt definiert wurde, angefahren werden.

Es ist dabei erkennbar, dass die Fläche in diesem System sehr gut versorgt wird. Dies führt verstärkt zur **Förderung des individuellen Nutzens**, während der öffentliche Nutzen, also der Ersatz von Fahrten durch Sammelfahrten eher selten zustande kommt.

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund Steiermark: Kurzfristig werden vom Verkehrsverbund Ressourcen benötigt, um die Abstimmung mit dem Linienverkehr zu überarbeiten. Mittelfristig braucht es eine Zuständigkeit für den Mikro-ÖV im Verkehrsverbund, um das bereits vorhandene Wissen der Regionen zu bündeln bzw. in weiterer Folge auf eine neue Ebene der Professionalisierung zu heben.

Land: Die Förderrichtlinie bleibt bestehen und muss weiter vereinfacht werden. Der Aufwand für die Förderabwicklung sollte aufgrund der Vereinfachung der Richtlinie gesenkt werden. Wenn allerdings alle Regionen eine Förderung beantragen, wird der Aufwand gegenüber dem IST-Zustand, in dem nur wenige Regionen eine Förderung in Anspruch nehmen, für die Förderabwicklung insgesamt steigen.

Regionen: Arbeitsaufwand bleibt wie bisher: Förderansuchen, Planung, Ausschreibung und laufender Betrieb bleibt bei den Regionen. Mittelfristig eine leichte Vereinfachung, da es eine Ansprechperson im Verkehrsverbund Steiermark gibt.

Gemeinden: Arbeitsaufwand bleibt wie bisher, mittelfristig kommt es zu einer leichten Vereinfachung, da es eine Ansprechperson im Verkehrsverbund Steiermark für den Mikro-ÖV gibt.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Aufgrund der erhöhten Förderung steigen auch die Kosten.

Regionen/Gemeinden: Senkung der Kosten je nach Förderhöhe.

Unter der Annahme, dass das Land statt 1/3 - wie bisher – in Zukunft 2/3 der Kosten übernimmt, ist bei landesweiter Ausrollung eines solchen Mikro-ÖV-Systems von Kosten bis ca. € 13,4 Mio pro Jahr für das Land Steiermark auszugehen.

Unsicherheit bringt das Plus an Mikro-ÖV Systemen, welches durch die erhöhte Förderung möglicherweise zustande kommt.

3.2. Szenario I – Mikro-ÖV als Zu-/Abbringer zum höherrangigen ÖV

Im Szenario I wird der Mikro-ÖV auf jenen Strecken, auf denen er als Zu- bzw. Abbringer fungiert, in den ÖV integriert. D.h. die Zuständigkeit des Mikro-ÖVs geht in den Verkehrsverbund Steiermark über, es kommt zu einer vollständigen Verbundintegration.

In einer genauen Planung des Verkehrsverbund Steiermark wird - unter Einbeziehung der Regionen und Gemeinden - abgeklärt, welche Mikro-ÖV Routen den Anforderungen entsprechen bzw. welche Verkehrsknoten als Verknüpfungspunkte Sinn machen. In weiterer Folge werden die Ausschreibung sowie der laufende Betrieb vom Verkehrsverbund Steiermark im Rahmen der Linienbündel übernommen. Tariflich gibt es eine vollständige Integration in den Verbundtarif.

Eine Grundversorgung ist in diesem System nur beschränkt möglich, nämlich dort, wo sich zufällig etwaige Verkehrsknoten in einem Ortszentrum oder neben einer Einkaufsmöglichkeit befinden. Es kommt zu einer deutlichen Reduktion der Haltepunkte in jenen Regionen, die bereits Mikro-ÖV Systeme implementiert haben.

Mikro-ÖV Systeme, die sich darüberhinausgehend um die Flächenbedienung bzw. Versorgung im Ort kümmern, sind komplett von diesem System losgelöst und müssen von den Regionen und Gemeinden selbst finanziert werden.

Für Kund:innen bedeutet das neue System, dass der Mikro-ÖV mit dem Linienverkehr beauskunftet wird und zum selben Tarif gemeinsam buchbar ist. Das Klimaticket ist vollkommen anerkannt. Je nach Planung (liegt an der Definition der Verkehrsknoten), kann ein erheblicher Teil der steirischen Bevölkerung, welche ihren Hauptwohnsitz nicht in Graz hat, zum Verbundtarif zum höherrangigen ÖV gelangen (Pendler:innen!). Für Schüler:innen gibt es zeitliche Einschränkungen. Je nach Angebot im höherrangigen ÖV ist eine Stundenbedienung im Mikro-ÖV möglich. Hausabholungen mit ärztlichem Attest bleiben weiterhin möglich. Die Betriebszeiten orientieren sich am höherrangigen ÖV. Da der Fokus in diesem Szenario auf Mikro-ÖV als Zu- und Abbringer vom/zum Linienverkehr liegt, sollen Werktage (Montag bis Samstag) gut versorgt werden: Mo-Sa: 6:00-22:00.

Mögliche Untervariante: Ergänzende Systeme in einzelnen Gemeinden oder Regionen bekommen weiterhin eine kleine Förderung bei vereinfachter Förderrichtlinie.

Grafische Darstellung

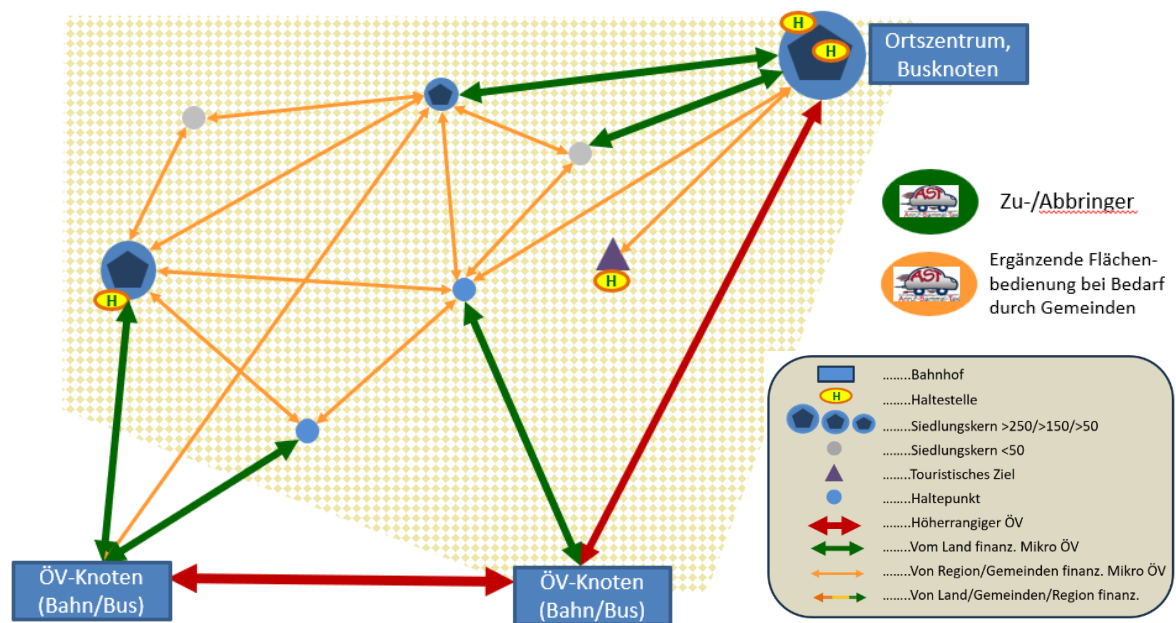


Abbildung 14: Grafische Darstellung von Szenario I

Während die roten Pfeile auch hier den höherrangigen ÖV beschreiben, weisen die grünen Pfeile nun jenen Mikro-ÖV aus, der in den Verkehrsverbund Steiermark integriert wird. Bedient werden nun nur noch Siedlungskerne > 50, alles darunter kann entweder gar nicht, oder mit einem von den Regionen/Gemeinden finanzierten Mikro-ÖV bedient werden (dargestellt durch die orangenen Pfeile).

Denkt man sich die orangenen Pfeile weg ist zu erkennen, dass in diesem System zwar die Zu-Abbringerfunktion erfüllt wird, die Fläche aber ohne ein selbstfinanziertes System große Lücken aufweisen wird.

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund Steiermark: Da für die Integration des Mikro-ÖVs in den ÖV sehr viel Planungsarbeit gemacht werden muss, steigt der Arbeitsaufwand deutlich. Wenn die Routen mit dahinterliegenden Fahrplänen definiert und die dafür ausgewählten Fahrzeuge fixiert sind, folgen die Ausschreibung und der laufende Betrieb.

Land: Arbeitsaufwand sinkt stark. Die Förderrichtlinie fällt. (Ausnahme: Umsetzung der Untervariante, in diesem Fall würde der Arbeitsaufwand für das Land / A16 für die Förderabwicklungen bleiben.)

Regionen/Gemeinden: Da das System deutliche weniger in der Fläche bedient, wird es ergänzende Systeme weiterhin geben, allerdings kleiner. Planung, Ausschreibung und laufender Betrieb sind auch weiterhin zu organisieren.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Kosten steigen, weil der Verkehrsverbund Steiermark die gesamte Finanzierung übernimmt und das Land diese Mehrkosten des Verkehrsverbundes tragen muss.

Regionen/Gemeinden: Bei vollständiger Verbundintegration: Keine Kosten. Bei zusätzlichem Eigensystem: Je nachdem, ob gefördert (Untervariante) oder nicht: Kosten bleiben gleich oder sinken geringfügig, da ein Teil der Leistungen vom Land / Verkehrsverbund Steiermark übernommen wurde.

Ausgehend von der Annahme, dass 1/3 der derzeitigen Mikro-ÖV Fahrten laut Datenanalyse Zu-/Abbringer Fahrten sind und dieses Potential aufgrund von gezielter Bewerbung auf ca. 50% angehoben werden kann, ist davon auszugehen, dass ca. 50% des Szenario III (Flächenbedienung) in den ÖV übergehen würde. Somit ist mit Kosten ca. € 9 Mio zu rechnen (100%-Finanzierung durch das Land Steiermark). Durch die gemeinsame Disposition und das gemeinsame Callcenter können Kosten eingespart werden.

Zusätzliche Kosten können aufgrund etwaiger Mehrkosten beim Personal bzw. den anzuschaffenden Fahrzeugen entstehen. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist die gesteigerte Nachfrage der Kund:innen, welche sich durch ein beständiges Angebot, im Laufe der Zeit ergeben könnte.

3.3. Szenario II – Mikro-ÖV als Mobilitätsgrundversorgung

Szenario II orientiert sich am niederösterreichischen bzw. burgenländischen System. D.h. die Zuständigkeit des Mikro-ÖV als Flächenbedienung geht auch in Szenario II in den Verkehrsverbund Steiermark über, es kommt zu einer vollständigen Verbundintegration. Der Unterschied zu Szenario I liegt darin, dass hier auch eine Flächenbedienung erfolgt, also auch zwischen den Siedlungskernen (derzeitige Annahme Siedlungskerne > 50 Einwohner:innen) verkehrt werden kann.

In einer genauen Planung wird festgelegt, welche Mikro-ÖV Haltepunkte den Anforderungen entsprechen und in weiterer Folge mit den Regionen und Gemeinden überprüft. Eine Aufnahme touristischer Haltepunkte (z.B. wichtige Ausflugsziele, Freizeiteinrichtungen oder Ausgangspunkte von Wanderungen) ist, genauso wie eine etwaige regionsbezogene km-Obergrenze, zu diskutieren. In weiterer Folge wird die Ausschreibung vom Verkehrsverbund Steiermark übernommen, wie auch der laufende Betrieb. Tariflich gibt es eine vollständige Integration in den Verbund.

Ziel ist eine Grundversorgung der Bevölkerung, da auch die Fläche bedient wird. Es entstehen mehr Haltepunkte als bei Szenario I, aber weniger als in den bestehenden Systemen. In diesem Szenario werden – je nach zugrunde gelegtem Puffer um die Haltepunkte – ca. 70 – 80% der Bevölkerung in der Steiermark, welche außerhalb von Graz lebt, erreicht.

Mikro-ÖV Systeme, die sich darüberhinausgehend um die Versorgung im Ort kümmern, sind von diesem System losgelöst und müssen von den Gemeinden selbst organisiert und finanziert werden.

Für Nutzerinnen bedeutet dies, dass Mikro-ÖV mit dem Linienverkehr beauskunftet und gemeinsam buchbar wird. Ebenso ist der Tarif derselbe. Das Klimaticket ist vollkommen anerkannt. Für Schüler:innen gibt es zeitliche Einschränkungen. Je nach Angebot im höherrangigen ÖV ist eine Stundenbedienung möglich.

Hausabholungen mit ärztlichem Attest bleiben weiterhin möglich. Eine starke Versorgung während der Woche und eine eingeschränkte am Wochenende sollten die Deckung der Basis Grundversorgung gut ermöglichen: Mo-Fr: 06:00-22:00, Sa: 06:00-12:00

Mögliche Untervariante: Ergänzende Systeme in einzelnen Gemeinden oder Regionen bekommen weiterhin eine kleine Förderung bei vereinfachter Förderrichtlinie.

Grafische Darstellung

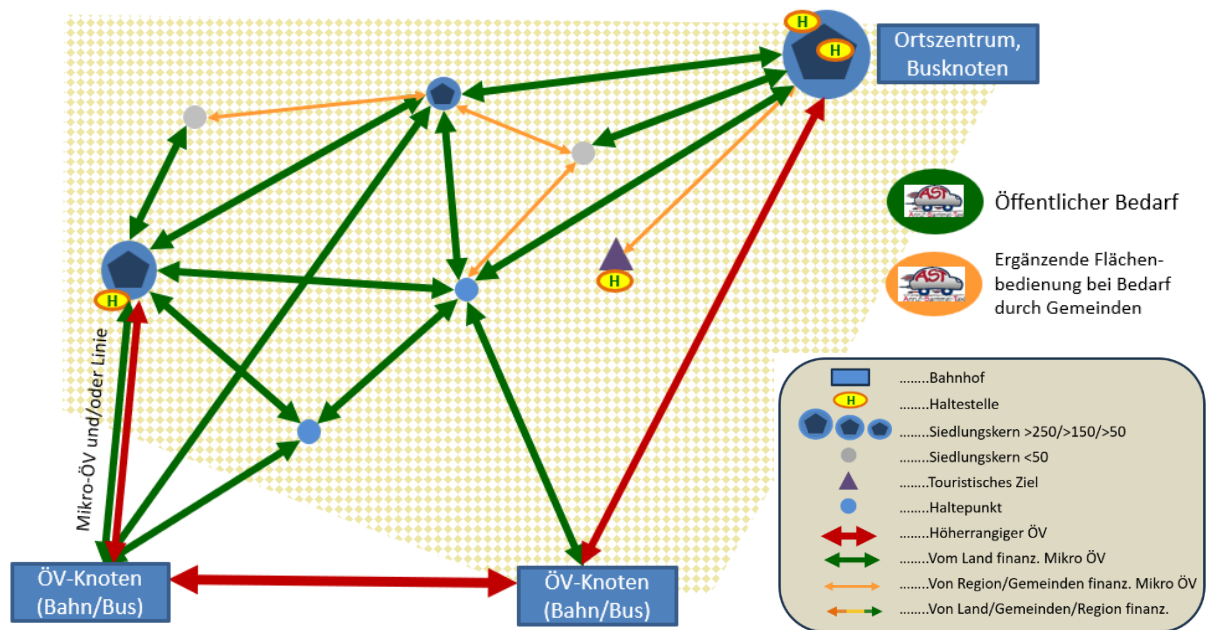


Abbildung 15: Grafische Darstellung von Szenario II

Im Vergleich mit Szenario I fällt auf, dass in diesem Szenario nicht nur die Siedlungskerne mit dem vom Verkehrsverbund Steiermark betriebenen System bedient werden, sondern auch die Fläche wesentlich besser versorgt wird. Auch ohne orange Pfeile (von der Region/Gemeinde finanzierter Mikro-ÖV) ist eine Versorgung der Fläche hier möglich. In der Planung kann sich herausstellen, dass Mikro-ÖV auf manchen Strecken durch Linienverkehr ersetzt wird, oder diesen z.B. an Randzeiten ersetzt.

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund Steiermark: Da für die Integration des Mikro-ÖV in den ÖV sehr viel Planungsarbeit gemacht werden muss, steigt der Arbeitsaufwand deutlich. Wenn die Planung und die dafür ausgewählten Fahrzeuge fixiert sind, folgt die Ausschreibung und der laufende Betrieb.

Land: Arbeitsaufwand sinkt. Die Förderrichtlinie fällt (Ausnahme: siehe Szenario I).

Regionen/Gemeinden: Da in diesem System ein erheblicher Anteil des derzeitigen Mikro-ÖV Angebotes übernommen wird, werden die großen Systeme verschwinden und somit die Arbeit weniger werden bzw. verschwinden. In der Planungsarbeit des Verkehrsverbundes sollten die Regionen aber unbedingt als Expert:innen zu Rate gezogen werden.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Kosten steigen, weil der Verkehrsverbund Steiermark die gesamte Finanzierung übernimmt und das Land diese Mehrkosten des Verbundes tragen muss.

Regionen: Da viele Systeme in ihrer derzeitigen Form aufgelöst bzw. räumlich verkleinert werden würden, sollten die Kosten stark sinken.

Gemeinden: Keine oder nur geringe Kosten (evtl. kleiner Anteil für Tafeln möglich). Sollte ein zusätzliches eigenes System dennoch erwünscht sein, müsste es selbst finanziert werden, wodurch die Kosten steigen würden.

Basierend auf den vorhandenen Daten ist von Kosten in der Höhe von € 17 Mio auszugehen. Durch die gemeinsame Disposition und das gemeinsame Callcenter (Synergien) können Kosten eingespart werden.

Unsicherheit gibt es aufgrund etwaiger Mehrkosten beim Personal bzw. den anzuschaffenden Fahrzeugen. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist die gesteigerte Nachfrage der Kund:innen, welche sich durch ein verlässliches, in den Verkehrsverbund integriertes Angebot, im Laufe der Zeit ergeben könnte.

3.4. Szenario III – Mikro-ÖV Flächenbedienung wie bisher aber mit einem „Gemeinsamen Callcenter“

Szenario III legt den Fokus auf eine gemeinsame steirische Identität des Mikro-ÖV. Das Land und der Verkehrsverbund Steiermark stellen Ressourcen zur Verfügung, um alle bestehenden und zukünftigen Systeme unter ein gemeinsames Dach zu bringen.

In diesem System soll ermöglicht werden, dass sowohl bereits vorhandene als auch neue Systeme unter einem gemeinsamen Dach ihren Platz finden. Neu daran ist, dass jedes Mikro-ÖV System gleich funktioniert, mit dem Ziel: kenne ich ein System, kenne ich alle. Da regionale Mikro-ÖV Flächensysteme wesentlich mehr Haltepunkt aufweisen werden, ist das Potential der zu bedienenden Bevölkerung in diesem System am größten, wenn sich zusätzliche Regionen dazu entschließen Mikro-ÖV Systeme zu entwickeln.

Während die Planung und der laufende Betrieb in den Regionen bzw. Gemeinden bleiben, soll die Ausschreibung einer gemeinsamen Software bzw. das Callcenter, das den gesamten Mikro-ÖV der Steiermark koordiniert, vom Verkehrsverbund übernommen werden. Die Ausschreibung der Verkehrsleistung bleibt in den Regionen. Diese Aufteilung der Zuständigkeiten könnte im laufenden Betrieb zu unklaren Situationen und Fehlern führen.

Der Tarif wäre ein eigener, wobei Vergünstigungen für das Klimaticket, Zeitkarten bzw. Pendler anzudenken wären. Eine gleichbleibende Förderung in Kombination mit einer Einsparung der Regionen durch eine gemeinsame Software bzw. das gemeinsame Callcenter, würde die Entstehung neuer Systeme begünstigen. Eine Vereinfachung der Förderrichtlinie wäre notwendig, um es auch kleineren Systemen zu ermöglichen, um eine Förderung anzusuchen.

Für Nutzer:innen bleibt vieles gleich. Gebucht wird über eine App oder das gemeinsame Callcenter, welches der Verkehrsverbund Steiermark betreibt. Die Buchung wird dann in das jeweilige regionale System eingebucht und von der Region verarbeitet. Das Klimaticket kann zumindest teilweise anerkannt werden, ebenso sind Vergünstigungen für Pendler:innen möglich. Es bleibt die Hürde zwischen ÖV und Mikro-ÖV. Zwischen den Mikro-ÖV Systemen fällt diese Barriere. Die Preise werden deutlich höher sein als der Verbundtarif und sich am Taxitarif orientieren. Hausabholungen bleiben wie bisher beschränkt möglich. Betriebszeiten bleiben wie bisher, regional können die Zeiten leicht abweichen (je nach Bedarf), im Sinne der Kund:innenfreundlichkeit wären zumindest gemeinsame Kernzeiten wünschenswert.

Grafische Darstellung

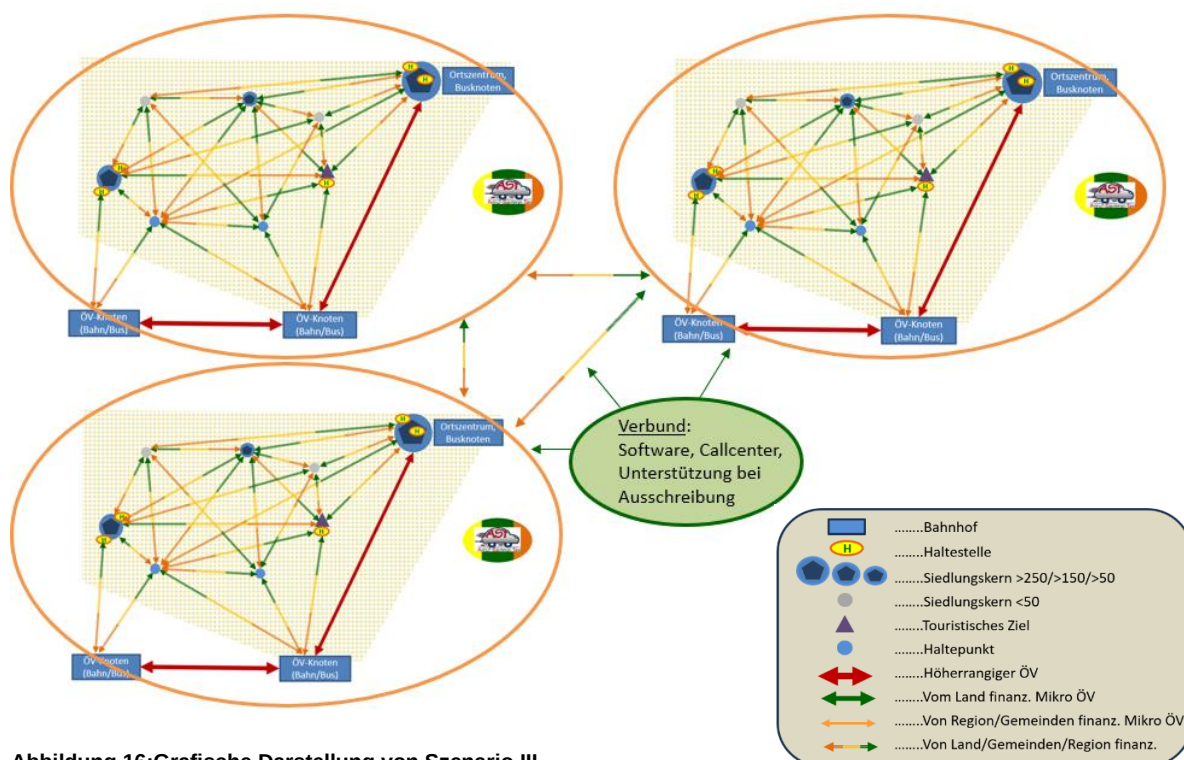


Abbildung 16: Grafische Darstellung von Szenario III

Jedes bestehende Mikro-ÖV System bleibt grundsätzlich so wie es ist, der laufende Betrieb wird von den Regionen bzw. Gemeinden übernommen. Die Software wird vom Verkehrsverbund Steiermark ausgeschrieben und zur Verfügung gestellt. Das Callcenter wird vom Verkehrsverbund betrieben, ebenso gibt es Unterstützung bei der Ausschreibung und sonstigen Mikro-ÖV Angelegenheiten durch eine neue Mikro-ÖV Zuständigkeit beim Verkehrsverbund Steiermark. Im Vergleich zum IST-Zustand verschwindet die Barriere zwischen den Mikro-ÖV Systemen.

Die Fläche wird hier sehr gut bedient, aber Fahrtenbündelungen sind in diesem System schwer zu erreichen.

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund: Kurzfristig würde vom Verkehrsverbund Steiermark eine Person benötigt, welche die Abstimmung mit dem Linienverkehr genauer abklärt. Weiteres wird die Ausschreibung der Software sowie der Betrieb des Callcenters übernommen bzw. langfristig ein/e Mikro-ÖV Experte:in benötigt.

Land: Arbeitsaufwand bleibt gleich. Die Förderrichtlinie sowie die Betreuung der Mikro-ÖV Projekte bleibt bestehen, durch eine Vereinfachung der Förderrichtlinie sollte es zumindest eine Zeitersparnis geben.

Regionen/Gemeinden: Arbeitsaufwand sinkt. Die Ausschreibung der Software sowie der Betrieb des Callcenters fällt weg. Es bleibt die Ausschreibung der Verkehrsleistung in der Region, sowie der laufende Betrieb. Bei Bedarf das Ansuchen, um eine Förderung.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Höhere Kosten, da die Förderung erhöht wird sowie Software und Call-Center zentral angeboten werden. Wenn man für den laufenden Betrieb von einer erhöhten Förderung des Landes in Höhe von 40% ausgeht, bleiben ca. € 8,0 Mio vom Land zu finanzieren.

Regionen/Gemeinden: Kosten sinken aufgrund der gestiegenen Förderung sowie der Übernahme des Overheads.

Die Zahlen wurden auf Basis der vorhandenen unterschiedlichen Systeme hochgerechnet.

Unsicherheiten in der Kostenschätzung bestehen aufgrund der angestrebten Bediengaran-
tie (mehr Fahrzeuge), aufgrund topografischer Besonderheiten, der Anzahl neuer Systeme,
welche entstehen, sowie durch mögliche zusätzliche Personalkosten bei den Lenker:innen.

3.5. Szenario IV – Ausbau Linienverkehr

Den Mikro-ÖV komplett verschwinden zu lassen ist für die Steiermark derzeit keine Option, die weiterverfolgt werden soll. Dennoch soll Szenario IV „Ausbau Linienverkehr“ als Vergleichsszenario vorerst erhalten bleiben. Da laut Daten bereits jeder 6. Steirer eine Jahreskarte besitzt, würde der Ausbau des Linienverkehrs einem deutlich größeren Anteil der Bevölkerung zugutekommen als das derzeitige Mikro-ÖV-Angebot.

In Szenario IV soll ein definiertes Budget, welches ansonsten für Mikro-ÖV eingesetzt worden wäre, zur Nachverdichtung des Linienverkehrs eingesetzt werden. Eine Finanzierung des Mikro-ÖVs fällt in diesem Konzept vollkommen weg. Gemeinden sind in diesem Fall selbst für eine Finanzierung zuständig. Dafür **soll der Linienverkehr bis Siedlungskernen > 250 nachverdichtet werden, um die Mindeststandards deutlich anzuheben.**

Nutzer:innen haben ein höher getaktetes Linienverkehrsnetz, zu üblichen Konditionen, sie verlieren dafür jeglichen Mikro-ÖV und müssen sich überlegen, wie sie an dieses höherrangige Netz kommen.

Wenn eine Region oder eine Gemeinde in diesem Szenario eine ergänzende Mikro-ÖV Lösung anstrebt, muss sie diese selbst organisieren und finanzieren.

Grafische Darstellung

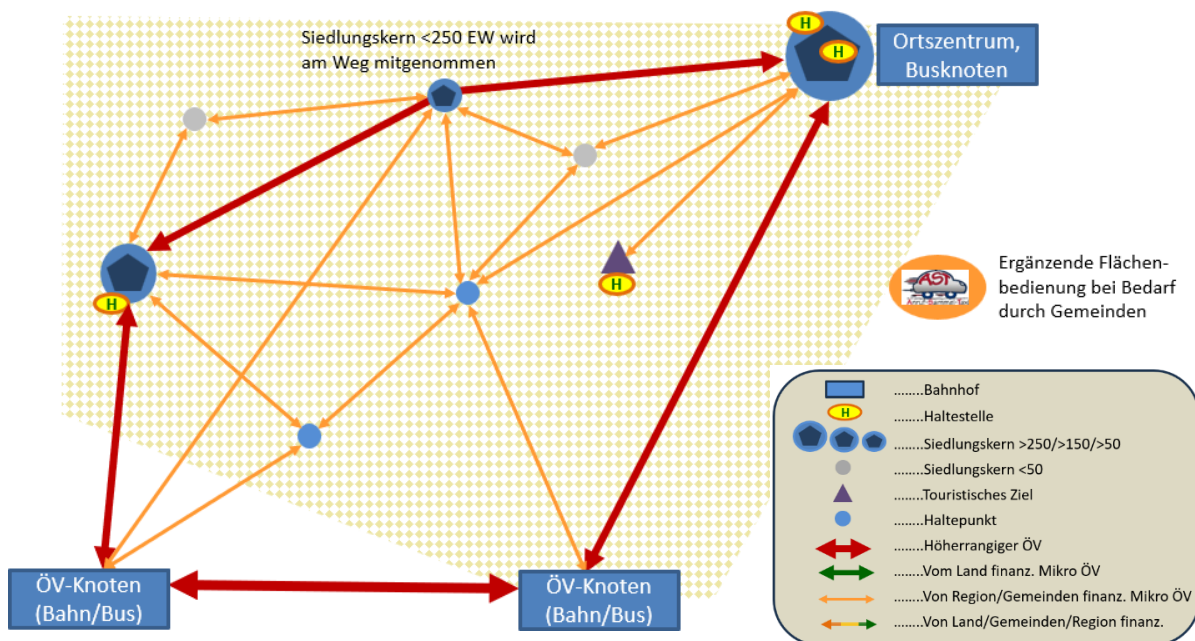


Abbildung 17: Grafische Darstellung von Szenario IV

Der Linienverkehr wird deutlich nachgebessert, bessere Taktung und Versorgung bis Siedlungskerne > 250 (Siedlungskerne < 250 werden nur dann mitgenommen, wenn es zufällig günstig am Weg liegt). Jegliche Förderung für Mikro-ÖV verschwindet, wodurch es kein Flächenbedienungs mehr gibt, außer die Regionen/Gemeinden finanziert sich selbst einen Mikro-ÖV (orange Pfeile).

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund Steiermark: Arbeitsaufwand steigt aufgrund der Nachverdichtung des Linienverkehrs.

Land: Arbeitsaufwand sinkt, da jegliche Aufgaben in Bezug auf den Mikro-ÖV wegfallen.

Regionen/Gemeinden: Kein Arbeitsaufwand (keine Mikro-ÖV). Für Regionen bzw. Gemeinden, die sich einen ergänzenden Mikro-ÖV auch weiterhin leisten wollen/können: Planung, Ausschreibung, Bestellung müssen wie bisher selbst durchgeführt werden.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Kosten steigen.

Würden bis zu € 20 Mio zusätzlich für Busleistungen zur Verfügung stehen, könnten ca. 5,0 Mio zusätzliche Kilometer pro Jahr bestellt werden. Würden bis zu € 15 Mio zusätzlich für Busleistungen zur Verfügung stehen, und würden zumindest teilweise Brachzeiten von Bussen und Lenker:innen genutzt (dann ca. € 2,5 – 3,0 pro km), könnten ca. 5,0 – 6,0 Mio zusätzliche Kilometer pro Jahr bestellt werden.

Regionen/Gemeinden: Keine Kosten. Allenfalls Kosten für ein ergänzendes Mikro-ÖV System.

3.6. Szenario V – Mikro-ÖV „öffentlicher Bedarf“

Szenario V ist eine Mischform aus Szenarien I und II und IV. Die Zuständigkeit des Mikro-ÖVs geht in den Verkehrsverbund Steiermark über, es kommt zu einer vollständigen Verbundintegration. Die Fahrten des Mikro-ÖVs dienen vorrangig als Zu-/Abbringer zum höherrangigen ÖV sowie der Grundversorgung in den Gemeinden. Diese beiden Funktionen werden optimal abgestimmt (z.B. zu den Hauptverkehrszeiten Vorrang für Pendler:innen). Dadurch sollen zum einen Fahrtenbündelungen im Mikro-ÖV gesteigert, zum anderen in weiterer Folge der Linienverkehr gestärkt werden.

Zusätzlich zu den bestehenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden Haltepunkte in allen Siedlungskernen > 50 Einwohner:innen sowie ergänzende Haltepunkte in Abstimmung mit den Gemeinden festgelegt, jedoch deutlich weniger als in den bestehenden Mikro-ÖV Systemen.

In einer genauen Planung wird abgeklärt, welche Mikro-ÖV Verbindungen den Anforderungen des „öffentlichen Interesses“ entsprechen bzw. mit den Regionen und Gemeinden abgeklärt, welche Haltepunkte in den Siedlungskernen < 50 Einwohner:innen als Ausgangspunkte evtl. zusätzlich Sinn machen bzw. notwendig sind.

Eine Aufnahme touristischer Haltepunkte, sowie eine etwaige regionsbezogene km-Obergrenze für Mikro-ÖV Fahrten, sind je Region zu diskutieren. Ebenso bedarf es einer regionsspezifischen Prüfung, ob eine Mindesttransportlänge für den Mikro-ÖV zweckmäßig ist.

Ausschreibung und laufender Betrieb werden vom Verkehrsverbund Steiermark übernommen. Tariflich gibt es eine vollständige Integration in den Verbund. Wichtig ist bei der Planung zu beachten, dass es kein Rufbus wird, da es sonst Probleme mit der Konzession geben könnte, sondern es bleibt ein Anrufsammeltaxi mit (für Pendler:innen zeitweise) regelmäßigen Abfahrtszeiten bei Zu- und Abbringern zum / vom ÖV-Knoten.

Da es im Vergleich zur jetzigen Bedienung in den bestehenden Systemen zu einer **Reduktion der Haltepunkte** kommt (siehe Kapitel Siedlungskerne) ist vorgesehen, dass Fahrten zwischen allen Haltepunkten zumindest zu bestimmten Zeiten (z.B. außerhalb der starken Pendlerzeiten) mitbedient werden können. Ebenso können in diesen Zeiten ärztlich bestätigte Hausabholungen getätigt werden. Mit diesen Maßnahmen kann das Angebot für Kund:innen im Sinn einer Grundversorgung sichergestellt werden, Schwachlastzeiten genutzt, der ursprünglichen Kern des Mikro-ÖV nämlich die Basis Grundversorgung ermöglicht werden.

Etwaige Mikro-ÖV Systeme, die sich darüberhinausgehend um die Versorgung im Ort kümmern, sind komplett von diesem System losgelöst und müssen von den Gemeinden bzw. Regionen selbst organisiert und finanziert werden. (Vorbild EMIL in Ardagger, NÖ)

Für Nutzer:innen wird Mikro-ÖV mit dem Linienverkehr beauskunftet und ist gemeinsam buchbar. Ebenso ist der Tarif derselbe und somit auch das Klimaticket vollkommen anerkannt. Unter Berücksichtigung des Einzugsbereiches der Haltestellen und der Haltepunkte können zukünftig 75 – 80% der steirischen Bevölkerung, welche ihren Hauptwohnsitz nicht in Graz haben, fußläufig und zum Verbundtarif zum höherrangigen ÖV gelangen sowie Fahrten innerhalb der Gemeinde durchführen. Schüler:innen werden mit zeitlichen Einschränkungen befördert. (Schüler:innenverkehr soll auch zukünftig im Linienverkehr sowie im Schüler:innengelegenheitsverkehr abgewickelt werden. Unabhängig davon sind die Bemühungen um eine Integration von Mikro-ÖV und Schüler:innengelegenheitsverkehr auf Bundesebene voranzutreiben).

Je nach Angebot im höherrangigen ÖV ist eine Stundenbedienung möglich.

Hausabholungen bleiben wie bisher beschränkt möglich. Eine starke Versorgung während der Woche von Montag bis Samstag sollten die Deckung der Basis Grundversorgung gut ermöglichen, insbesondere auch für Menschen die während der Woche arbeiten müssen. Regional können die Zeiten leicht abweichen (je nach Bedarf), im Sinne der Kund:innenfreundlichkeit wären zumindest gemeinsame Kernzeiten wünschenswert:

Mo-Sa: 6:00-22:00

Grafische Darstellung

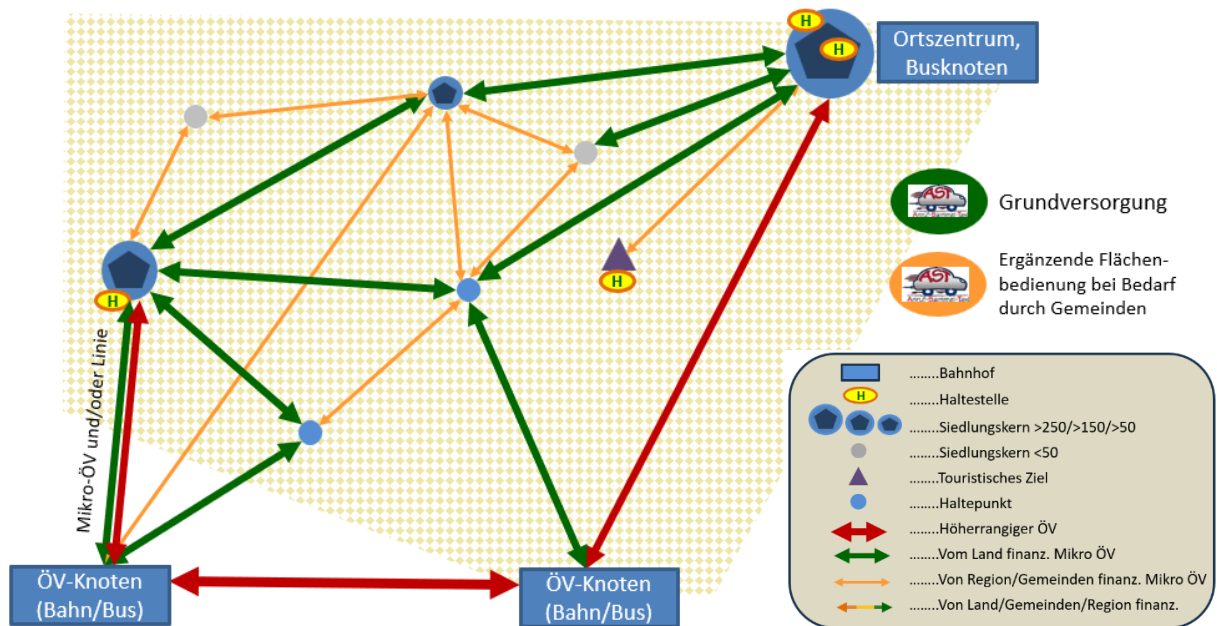


Abbildung 18: Grafische Darstellung von Szenario V

Im Vergleich zu Szenario II, welches diesem am Nächsten kommt, kommt es zu einer Einschränkung der Haltepunkte. Außerdem stehen in diesem System die Pendler:innen im Hauptfokus, während alle anderen Fahrten vorwiegend zu Schwachlastzeiten absolviert werden können. Dies trägt zu einer verbesserten Fahrtenbündelung bei. In dieser Variante werden alle Siedlungskerne > 50 Einwohner:innen bedient.

Aufgabenverteilung:

Verkehrsverbund Steiermark: Arbeitsaufwand steigt für Planung, Ausschreibung und Betrieb des Mikro-ÖV.

Land: Arbeitsaufwand sinkt. Unterstützende Tätigkeiten bei der Planung von ÖV und Mikro-ÖV.

Regionen/Gemeinden: Arbeitsaufwand sinkt. In der Planungsarbeit des Verkehrsverbundes sollten die Expert:innen aus den Regionen zu Rate gezogen werden.

Kostenaufwand – Schätzung

Land: Die Kosten steigen, weil der Verkehrsverbund Steiermark die Finanzierung übernimmt und das Land diese Mehrkosten des Verbundes tragen muss.

Auf Basis der Daten der bestehenden Systeme, der erwartbaren Zunahme der Nachfrage bei Integration in den Verkehrsverbund und die Reduktion der Kosten durch gemeinsames Call-Center und gemeinsame Disposition können die Kosten bei Einbeziehung aller Siedlungskerne > 50 Einwohner:innen mit rund € 15 Mio für die gesamte Steiermark beziffert werden.

Überprüft wurde in dieser Variante auch die Option, nur größere Siedlungen mit dem Mikro-ÖV zu bedienen: Bei Einbeziehung aller Siedlungskerne > 150 Einwohner:innen wird die Zahl der Fahrten geringer, im Schnitt wird von einer Einsparung von einem Fahrzeug pro Regionalmanagement Region ausgegangen (Kostenreduktion von ca. € 0,16 Mio pro Region), das ergibt ca. € 13,4 Mio für die gesamte Steiermark.

Unsicherheit gibt es aufgrund etwaiger Mehrkosten beim Personal bzw. den anzuschaffenden Fahrzeugen. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist die gesteigerte Nachfrage der Kund:innen, welche sich durch ein beständiges Angebot, im Laufe der Zeit ergeben könnte.

Regionen/Gemeinden: Keine oder nur geringe Kosten (evtl. kleiner Anteil für Tafeln möglich).

				Einschränkungen								
				zeitliche Einschränkungen			räumliche Einschränkungen					
	Betriebszeiten	Hauptfokus	Grundversorgung	für Schülergelegenheitsverkehr	für alle außer Pendler	für Hausabholungen	Verkehr zwischen allen bisherigen Haltepunkten möglich	Verkehr zu nächst größerem ÖV Knoten	Verkehr zwischen Siedlungskernen	Gesamtkosten Steiermark	Anteil Land Steiermark	ergänzende kommunale Systeme
Szenario 0 - Erhöhte Förderung	bleiben bestehen	ALLE	✓	✓	nein	nein	✓	✓	✓	€ 20 000 000	€ 13 400 000	nein
Szenario I - Zu/Abbringer zum höherrangigen ÖV	Mo-Sa: 06:00-22:00	Vorrang Pendler:innen	nein	✓	✓	✓	nein	✓	nein (Ausnahme: zufällig am Weg)	€ 9 000 000	€ 9 000 000	ja
Szenario II - Mobilitätsgrundversorgung	Mo-Fr: 06:00-22:00 Sa: 6:00-12:00	ALLE	✓	✓	nein	nein	nein (ausg. Szenario 0 und III, die meisten Haltepunkte)	✓	✓	€ 17 000 000	€ 17 000 000	nein
Szenario III - Flächenbedienung mit gemeinsamen Callcenter	bleiben bestehen	ALLE	✓	✓	nein	nein	✓	✓	✓	€ 20 000 000	€ 8 000 000	nein
Szenario IV - Ausbau Linienverkehr	-	ALLE	nein	-	-	-	nein	nein	nein	€ 15 000 000 - € 20 000 000	€ 15 000 000 - € 20 000 000	ja
Szenario V - Mikro-ÖV "öffentlicher Bedarf"	Mo-Sa: 06:00-22:00	Vorrang Pendler:innen	✓	✓	✓	✓	nein	✓	ja (beschränkt)	€ 15 000 000	€ 15 000 000	ja
						</						

Tabelle 2: Charakterisierung der Mikro-ÖV Szenarien – Übersicht

4. KOSTENSCHÄTZUNG - ÜBERSICHT

Tabelle 3: Kostenschätzung der Szenarien im Vergleich

Szenarien	Gesamtkosten	Anteil Land Stmk	Anteil Region	Betriebszeiten
Szenario 0 – Erhöhte Förderung	€ 20 Mio /Jahr	€ 13,4 Mio /Jahr	€ 6,6 Mio /Jahr	Bleiben bestehen
Szenario I – Zu-/Abbringer zum höher- rangigen ÖV	€ 9 Mio /Jahr	€ 9 Mio /Jahr	-	Mo-Sa: 06:00-22:00
Szenario II – Mobilitätsgrundversorgung	€ 17 Mio /Jahr	€ 17 Mio /Jahr	-	Mo-Fr: 06:00-22:00 Sa: 06:00-12:00
Szenario III - Flächenbedienung mit ge- meinsamen Callcenter	€ 20 Mio /Jahr	€ 8,0 Mio / Jahr	€ 12,0 Mio/Jahr	Bleiben bestehen
Szenario IV – Ausbau Linienverkehr	€ 15-20 Mio/Jahr	€ 15-20 Mio/Jahr	-	Ausdehnung im Linienverkehr möglich
Szenario V – Mikro-ÖV „öffentlicher Be- darf“	€ 15 Mio /Jahr	€ 15 Mio €/Jahr	-	Mo-Sa: 06:00-22:00 (Abweichungen, um sich an räumlichen ÖV Bedienzeiten anzupas- sen möglich)

Durch die aktuellen Daten aus unterschiedlichen bestehenden Mikro-ÖV-Systemen konnte errechnet werden, dass Mikro-ÖV im Durchschnitt € 12 pro Einwohner:in und Jahr kostet. Mithilfe dieser Basis konnten unter Annahmen unterschiedlicher Grundvoraussetzungen (Betriebszeiten, Fahrzeuge, Haltepunkte etc.) die Kosten für die verschiedenen Szenarien geschätzt werden.

Diese Werte sind als Schätzwerte zu verstehen und keine endgültigen Zahlen. Aus den Daten gut ersichtlich ist, dass je mehr ein Mikro-ÖV Systeme die Fläche bedient, die Gesamtkosten entsprechend ansteigen.

Bezogen auf die Gesamtkosten sind Szenario 0 (Beibehaltung des IST-Zustandes mit deutlich erhöhter Förderung) bzw. Szenario III die teuersten Systeme, da hier die Fläche am engmaschigsten abgedeckt wird d.h. sehr viele Haltepunkte bedient werden. Folgekosten durch viele Einzelfahrten, viele benötigte Fahrzeuge etc. resultieren daraus.

Szenario II kommt auf ähnlich hohe Kosten, da auch hier die Fläche, zwar etwas grobmaschiger, aber doch sehr großzügig, bedient wird. Im Gegensatz dazu steht Szenario I, in dem nur der höherrangige ÖV bedient wird und dadurch Fahrten bzw. Fahrzeuge eingespart werden.

Zwischen diesen beiden Systemen liegt sowohl kostenmäßig als auch in Hinsicht auf die Mobilitätsgrundversorgung Szenario V. Vorteil in diesem Szenario ist gegenüber dem IST-Zustand die Stärkung des öffentlichen Bedarfs gegenüber dem individuellen Bedarf. Eine Verbesserung der Fahrtenbündelungen ist in diesem Szenario ein wichtiges Ziel, um nicht Individualverkehr durch Individualverkehr zu ersetzen, sondern ein echtes Sammeltaxi zu entwickeln. Während der Schwachlastzeiten wird zusätzlich eine Mobilitätsgrundversorgung und somit auch die Erfüllung individueller Bedürfnisse ermöglicht.

5. ERGEBNISSE UND EMPFEHLUNGEN ZUSAMMENGEFASST – ZUKUNFTSSZENARIO V

Auf Basis aller vorliegenden Daten wird seitens des Kernteams Szenario V empfohlen. Im Gegensatz zu den aktuellen, regional unterschiedlich organisierten Mikro-ÖV Systemen, wird in diesem Szenario unter der Federführung des Verkehrsverbund Steiermark sukzessive ein Mikro-ÖV System flächendeckend für die gesamte Steiermark aufgebaut.

Das neue Angebot stellt ein Mikro-ÖV Basisangebot in den Regionen sicher. Es ermöglicht nicht nur einen Großteil der Bevölkerung an den Öffentlichen Verkehr anzuschließen, sondern wird in Zukunft auch das Pendeln im ÖV in ländlich strukturierten Gebieten wesentlich attraktivieren.

Das neue Mikro-ÖV Basisangebot wird vom Land Steiermark finanziert. Damit entfällt die hohe finanzielle Belastung aus bestehenden Systemen für die Gemeinden und die Regionen, die bisher einen Großteil der Mittel aufbringen mussten.

Zusammenfassend soll dieses Mikro-ÖV System entsprechend dem Zukunftsszenario V folgende Eckpunkte beinhalten:

- Den Linienverkehr von Bahn und Bus optimal ergänzen.
- Vollständig in den Verkehrsverbund Steiermark integriert werden, d.h. sowohl Planung und Ausschreibung, als auch der Betrieb werden vom Verkehrsverbund Steiermark übernommen. Im Zuge dessen erfolgt auch eine Tarifintegration, wodurch es zu einer vollständigen Anerkennung des Klimatickets kommt.
- Eine gute ÖV-Grundversorgung im fußläufigen Einzugsbereich für 75-80% der steirischen Bevölkerung ermöglichen (Bedienung zumindest aller Siedlungskerne > 50 Einwohner:innen). In diesen Siedlungskernen sollen je nach Bedarf Haltepunkte gesetzt werden.
- Vorrangig Zu- und Abbringer zum höherrangigen ÖV sein: d.h. Pendler:innen werden in den Morgen bzw. Abendstunden bevorzugt befördert. Dadurch sollen die Besetzungsgrade deutlich erhöht werden.
- In den Schwachlastzeiten für alle Personengruppen im Einzugsbereich der Haltepunkte eine Daseinsgrundversorgung ermöglichen.
- Zwar weniger Haltepunkte als die bestehenden Mikro-ÖV Systeme aufweisen, dafür die gesamte Steiermark durch ein vom Land finanziertes System versorgen.
- Eine Betriebszeit von Montag bis Samstag 06:00 – 22:00 aufweisen, je nach regionalen Gegebenheiten können Abweichungen sinnvoll sein (ÖV soll optimal bedient werden!).

- Eine Hausabholung für mobilitätseingeschränkte Personen mit ärztlichem Attest zumindest in den Schwachlastzeiten ermöglichen.

Die Gesamtkosten dieser Variante des Mikro-ÖV werden mit rund € 15 Mio geschätzt. Diese Kosten ergeben sich aufgrund folgender Annahmen: Auf Basis der vorhandenen Daten kostet ein aktuelles System im Durchschnitt € 12 pro Einwohner.

- Aufgrund von Lenker:innen und Fahrzeugkosten bzw. durch das Mehr an Fahrten, welches aufgrund der Anerkennung von Zeitkarten zu erwarten ist, ist mit einer Steigerung der Nachfrage um rund 50% zu rechnen.
- Aufgrund einer Integration in den Verkehrsverbund Steiermark (einheitliche Ausschreibung, im Rahmen der Linienbündel mit gemeinsamen Callcenter, Disposition), wird von einer Einsparung von 30% ausgegangen.
- Unsicherheiten bei der Kostenschätzung betreffen die Kostenentwicklung bei den Fahrzeugen, die Gehaltsentwicklung bei Lenker:innen sowie die zu erwartende Inanspruchnahme des neuen Systems, vor allem durch eine mögliche, über allen Erwartungen liegende Zunahme der Fahrten aufgrund der Anerkennung aller Zeitkarten des Verkehrsverbundes einschließlich des Klimatickets.

Vorteile des Zukunftsszenarios V:

- Es kommt zu einer weiteren Professionalisierung des Mikro-ÖV indem er bereits in der Planung mit dem ÖV mitgedacht wird – Synergien können so genutzt werden.
- Konkurrenzierung wird bereits im Vorfeld durch gemeinsame Planung vermieden.
- Durch den Hauptfokus auf das Zu-/Abbringen zum höherrangigen ÖV werden die ÖV-Hauptachsen weiter gestärkt.
- Durch die Bevorzugung der Pendler:innen sollte es zu einer deutlichen Steigerung der Fahrtenbündelungen kommen.
- Für Pendler:innen entsteht auch am Land eine gute Alternative zum Individualverkehr.
- Es entsteht eine Mobilitäts-Grundversorgung: zumindest 75-80% der gesamten Bevölkerung der Steiermark außerhalb von Graz erhalten eine gute ÖV-Anbindung im fußläufigen Einzugsbereich.
- Es entsteht eine zentrale Mikro-ÖV Kompetenz für die Steiermark im Verkehrsverbund Steiermark.
- Die Kund:innenfreundlichkeit steigt aufgrund einer einheitlichen Beauskunftung, Buchung und des gleichen Tarifes gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr.
- Die derzeit durch bisher umgesetzte Mikro-ÖV Systeme gebundenen Regionalbudgets werden für neue Projekte in den Regionen wieder freigesetzt.

- Durch die Planung und Umsetzung aus einer erfahrenen Hand wird der Mikro-ÖV auf nachhaltige Beine gestellt.

Nachteile dieses Systems:

- Reduktion der Haltepunkte in jenen Regionen, die bereits Mikro-ÖV hatten. (Hinweis: die Überprüfung der bisherigen Verkehre hat ergeben, dass 1/3 der bisher ausgewiesenen Haltepunkte noch nie nachgefragt wurden).
- Erhöhte Kosten für das Land Steiermark.

Wichtig ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrgäste von Haltepunkt zu Haltepunkt befördert werden. Es erfolgt keine Adressbedienung wie bei einem klassischen Taxi.

Was sind die Eckpunkte des zukünftigen Mikro-ÖV Basisangebotes:

- **Abfahrts- Haltepunkte:** Mikro-ÖV Haltepunkte werden in allen Siedlungskernen mit mindestens 50 Einwohner:innen (Hauptwohnsitz) angelegt. Zusätzliche Haltepunkte können bis zu einem bestimmten Ausmaß in Abstimmung mit den Gemeinden mit finanzieller Beteiligung festgelegt werden (z.B. kleinere Siedlungskerne, wichtige Ausflugsziele).
- **Ziel- Haltepunkte:** der Mikro-ÖV bringt die Fahrgäste zu festgelegten ÖV-Knotenpunkten an den ÖV-Hauptachsen sowie zu vorab mit der Gemeinde abgestimmten wichtigen Haltepunkten in der Gemeinde. Gemeindeübergreifende Fahrten werden bis zu einer – regional angepassten – maximalen Entfernung möglich sein.
- **Bedienzeit:** Mikro-ÖV Fahrten werden vorerst Montag bis Samstag zwischen 6 und 22 Uhr angeboten. Wenn seitens der Pendler:innen Bedarf besteht, sind auch Fahrten vor 6 Uhr früh als Zubringer zu den Hauptlinien des Öffentlichen Verkehrs möglich (bei frühen Fahrten ist eine Anmeldung am Vortag erforderlich).
- **Vorbestellung:** Eine Fahrt mit dem Mikro-ÖV kann zukünftig bis zu 60 Minuten vor der gewünschten Fahrt telefonisch bzw. über die BusBahnBim App bestellt werden.

- **Tickets** werden in der App, an allen Vorverkaufsstellen und im Fahrzeug zu erwerben sein, mit dem großen Vorteil: Ein Ticket für die gesamte Strecke.
- **Mindestfahrtstrecke:** Mikro-ÖV kann für Fahrten ab 2 km Länge bestellt werden.
- **Hausabholung für mobilitätseingeschränkte Personen:** eine Hausabholung wird in den Nebenverkehrszeiten (voraussichtlich zwischen 8 und 16 Uhr) auch zukünftig möglich sein, wenn ein entsprechendes ärztliches Attest vorliegt.
- **Vollständige Tarifintegration:** der Mikro-ÖV kann mit allen Fahrscheinen und Zeitkarten des Steirischen Verkehrsverbundes genutzt werden, ebenso mit dem Klimaticket Steiermark und dem Klimaticket Österreich. Ausgenommen sind nur Schüler:innen- und Lehrlingsfreifahrten.
- **Schüler:innen und Lehrlinge** werden während dem Schuljahr den Mikro-ÖV ab 14 Uhr (für spätere Schulendzeiten und für Freizeitfahrten) nutzen können, wenn sie über ein Topticket verfügen. Am Wochenende und in den Ferien steht ihnen der Mikro-ÖV auch mit dem Topticket uneingeschränkt zur Verfügung.
- **Abgestimmte Planung von Linienverkehr und Mikro-ÖV:** Oberstes Ziel ist eine weitere Stärkung der regionalen Bus- und Bahnachsen. Daher soll Linienverkehr, wo dieser sinnvoll ist, weiter ausgebaut werden (z.B. Schließen von Taktlücken). Überall dort, wo der Mikro-ÖV eine zweckmäßigere Versorgung der Bevölkerung sicherstellen kann, soll diesem der Vorzug gegeben und mit dem Linienverkehr optimal verknüpft werden.

Wie wird das Mikro-ÖV Basisangebot finanziert:

- **Die Finanzierung des Mikro-ÖV Basisangebotes übernimmt zu 100% das Land Steiermark.** Die Kostenschätzung beläuft sich auf rund € 15 Mio für die gesamte Steiermark. Damit werden Gemeinden und Regionen, in denen bisher Mikro-ÖV Angebote bestehen, deutlich entlastet.
- **Ergänzungen des Basisangebotes:** wenn sich eine Gemeinde entschließt, über das vom Land bereitgestellte Basisangebot hinaus Haltepunkte einzurichten, können weitere Haltepunkte in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Steiermark gekauft werden.

Etwaige über das Mikro-ÖV Basisangebot hinausgehende Taxisysteme, die individuelle Fahrten zu jeder Zeit und für jede beliebige Strecke ermöglichen, sind auch zukünftig von den Gemeinden bzw. Regionen selbst zu organisieren und zu finanzieren. Aufgrund des fehlenden Charakters eines „Öffentlichen Verkehrs“ wird es für solche Systeme auch zukünftig keine Förderung seitens des Landes Steiermark geben.

6. ORGANISATION DES ÜBERGANGS VOM IST-ZUSTAND ZUM ZUKUNFTSSZENARIO

Da eine Umsetzung und eine Abstimmung mit den Ausschreibungszeitpunkten der Linienbündel eines derart großen Projektes auf die gesamte Steiermark eine Vorlaufzeit benötigt, empfiehlt es sich eine Lösung für den Übergang anzudenken.

Da die derzeitige Kompetenz bezüglich Mikro-ÖV in den Regionen liegt, wird dazu geraten beim Aufbau einer Kompetenz im Verkehrsverbund Steiermark auf dieses Wissen zuzugreifen.

Grundsätzlich wird empfohlen das System nach und nach auszurollen und mit jeder regionalen Neuausschreibung der Linienbündel das neue Mikro-ÖV System einzuführen. So können für die nächste Ausschreibung bereits Lerneffekte mitgenommen und kleine Fehler ausgemerzt werden. Folgende 3 ausgewählten Varianten für den Übergang wurden diskutiert:

Variante 1: Vorübergehende Anhebung der Förderung

Eine Anhebung der Förderung für die bestehende Systeme auf ca. 60% bis das neue System folgt.

Variante 2: Übergangssystem

Es kommt zu einer kurzzeitigen Ausschreibung und Planung eines Mikro-ÖV Angebotes vom Verkehrsverbund Steiermark als Ergänzung zu den bestehenden noch länger laufenden Linienbündeln bzw. zumindest ein eingeschränktes Angebot bis zur Neuausschreibung.

Variante 3: Keine Änderung der bestehenden Förderrichtlinie

Die bestehende Förderungsschiene für Mikro-ÖV Systeme bleibt bis zur flächendeckenden Einführung des neuen Mikro-ÖV System aufrecht. Bis dahin können weiterhin Förderungen für Mikro-ÖV-Systeme beantragt und in Anspruch genommen werden.

Conclusio

In den Besprechungen des Kernteams wurde einstimmig Variante 3 bevorzugt, um einen unbelasteten Neustart für den neuen Mikro-ÖV in der Steiermark zu ermöglichen.

Die nächsten Schritte sind die Vorstellung der ausgearbeiteten Szenarien in den politischen Büros, sowie die Entscheidung bezüglich eines weiteren Vorgehens.

Die Umsetzung der ausgearbeiteten Empfehlungen erfolgt in ersten Pilotregionen der Steiermark ab dem Jahr 2027 im Zuge der nächsten Busbündelausschreibungen. In den folgenden Jahren soll die gesamte Steiermark sukzessive mit dem neuen Mikro-ÖV Basisangebot versorgt werden.

7. ZUSAMMENFASSUNG

Nach eingehender Analyse in- und ausländischer Beispiele von bestehenden Mikro-ÖV Systemen hat die Arbeitsgruppe Mikro-ÖV des Landes Steiermark das „Zukunftsszenario V“ zur Umsetzung empfohlen. Das bedeutet die Bereitstellung und Finanzierung eines einheitlichen Mikro-ÖV Basisangebotes in allen Regionen der Steiermark durch das Land Steiermark.

Bisher haben die beiden Systeme „ÖV-Linienvverkehr“ und „Mikro-ÖV“ parallel nebeneinander existiert. In Zukunft soll das Gesamtangebot von Bahn, Bus und Mikro-ÖV gut abgestimmt über den Verkehrsverbund Steiermark geplant und zur Verfügung gestellt werden.

Der große Vorteil für die Kund:innen: zukünftig gelten alle Fahrkarten des Verkehrsverbundes und das Klimaticket auch im vom Land bestellten Mikro-ÖV (mit Ausnahme einer zeitlichen Einschränkung beim Topticket und dem Ausschluss von Schüler:innen- und Lehrlingsfreifahrt).

Mit der Integration des Mikro-ÖV in den Verkehrsverbund Steiermark soll Pendler:innen, die abseits der ÖV-Hauptachsen wohnen, ein besserer Zugang zum ÖV ermöglicht werden. Um den Verzicht auf den PKW zu erleichtern, wird es insbesondere zu den Hauptpendelzeiten verlässliche Zubringer und Abbringer zu und von den ÖV-Hauptlinien geben. In den Nebenverkehrszeiten wird es darüber hinaus möglich sein, den Mikro-ÖV für alle übrigen Wege des alltäglichen Bedarfs zu nutzen.

Das zentrale Ziel lautet: in der gesamten Steiermark sollen zumindest 75% der steirischen Bevölkerung in fußläufiger Entfernung einen Zugang zu einem ÖV-Basisangebot haben.

Das neue Mikro-ÖV Basisangebot wird gemeinsam mit den RegioBus-Linienbündeln ausgeschrieben, sodass eine sukzessive Umsetzung, in ersten Pilotregionen schon im Jahr 2027, erfolgen wird.

8. QUELLENVERZEICHNIS

bedarfsverkehr.at abgerufen am 22.05.2024

STS und verkehrplus (2017): Mikro-ÖV Strategie Steiermark, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Jänner 2017.

Land Steiermark (2020): Förderrichtlinie für Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark, Mai 2020 – In der modifizierten Fassung vom August 2021.

9. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Aktive österreichische Bedarfsverkehrt (Quelle: bedarfsverkehr.at, abgerufen am 22.05.2024)	4
Abbildung 2: Prozessablauf.....	6
Abbildung 3: Mikro-ÖV Grundverständnis (n=12)	8
Abbildung 4: Vorrangige Zielgruppen (n=15); Mehrfachnennungen waren möglich	10
Abbildung 5: Aktuelle Bedienung der 15 ausgewählten Mikro-ÖV Systeme (n=15)	13
Abbildung 6: Durchschnittlicher Besetzungsgrad (n=13)	14
Abbildung 7: Durchschnittliche km einer Besetztfahrt (n=13).....	14
Abbildung 8: Kosten pro Einwohner (n=11)	15
Abbildung 9: Siedlungskerne > 50 ohne Graz.....	20
Abbildung 10: Siedlungskerne > 150 ohne Graz.....	21
Abbildung 11: Siedlungskerne > 250 ohne Graz.....	22
Abbildung 12: Legende.....	25
Abbildung 13: Grafische Darstellung von Szenario 0	25
Abbildung 14: Grafische Darstellung von Szenario I	28
Abbildung 15: Grafische Darstellung von Szenario II	31
Abbildung 16: Grafische Darstellung von Szenario III	34
Abbildung 17: Grafische Darstellung von Szenario IV.....	36
Abbildung 18: Grafische Darstellung von Szenario V	40

10. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Tabellarischer Vergleich der Siedlungskerne > 50, > 150, > 250 - Werte (2022) ohne Graz	23
Tabelle 2: Charakterisierung der Mikro-ÖV Szenarien – Übersicht.....	42
Tabelle 3: Kostenschätzung der Szenarien im Vergleich	43

11. ANHANG

11.1. Interview-Leitfaden

Interview Mikro-ÖV

IST-STAND

Vorstellung des jeweiligen Projektes

- Wird Ihr System gut angenommen?
- Wie wurden die Sammeltaxipunkte vereinbart? Parameter?
- Was funktioniert aus Ihrer Sicht in der Praxis besonders gut?
- Wo gibt es noch Verbesserungs-/Änderungspotential? Probleme in der Praxis?

Fahrtenbündelung:

- Wie gut funktioniert die Fahrtenbündelung in der Praxis aus Ihrer Sicht?
- Wie könnte man diese noch stärker forcieren?

Konkurrenzierung:

- Wie sieht dies aus Ihrer Sicht im Regelbetrieb aus?
- Wie verhält es sich mit der Konkurrenzierung zu Taxis? Gibt es hier Probleme?

Zielgruppen

- Wurde ursprünglich eine vorrangige Zielgruppe/Zielgruppen definiert?
- Nehmen diese das System so an, wie es im Vorfeld geplant war?
- Haben sich bereits neue Zielgruppen herauskristallisiert? Wenn Ja, wird Ihr System diesen gerecht?

Kosten geplant/tatsächlich

Großer Kritikpunkt des Mikro-ÖV sind die hohen Kosten.

- Gibt es dazu von Ihnen bereits Zahlen?
- Wenn ja, wie haben sich diese in den letzten Monaten entwickelt?
- Gibt es aus Ihrer Sicht Bereiche in denen die Kosten für die Zukunft noch gesenkt werden könnten?

Finanzierung

- Wer finanziert bei Ihrem Projekt mit?
- Ist die Finanzierung für die nächsten Jahre gesichert?
- Gibt es bereits bekannte Faktoren, die die Finanzierung gefährden könnten?

Mikro-ÖV Grundverständnis

Bereits jetzt decken Mikro-ÖV Systeme eine große Bandbreite an Funktionen ab (Transportmedium für alle inkl. bewegungseingeschränkter Personen [Abholung von zuhause], auch für Touristen/Sportler interessant (Radmitnahme), Pendler, etc.).

- Was sollte Mikro-ÖV aus Ihrer Sicht unbedingt leisten? Wie würden Sie die Kernfunktion des Mikro-ÖVs definieren?
- Können Sie sich vorstellen, dass ein „Mehr“ an Angebot mehr kostet? (dem Fahrgast)
- Könnten Sie sich Alternativen zu diesem Modell vorstellen?

Förderrichtlinie

- Gibt es noch andere Bereiche in denen die Mikro-ÖV Förderrichtlinie aus Ihrer Sicht Verbesserungsbedarf aufweist?
- Nimmt die derzeitige Mikro-ÖV Förderrichtlinie aus Ihrer Sicht genügend Rücksicht auf ihre Raumstruktur?
 - Wenn Nein: Haben Sie einen Vorschlag wie man es besser machen könnte?
- Gibt es beim Förderungsantrag aus Ihrer Sicht Möglichkeiten zur Vereinfachung?
 - Wenn Ja: Welche?

Zukunftsperspektiven

Die Integration vom Mikro-ÖV in das Klimaticket wird ja immer wieder diskutiert, in manchen Regionen, Bundesländern ist diese Integration bereits Realität.

- Wie stehen Sie dieser Entwicklung gegenüber?