

NEWSLETTER **PRIMA**

Planungsgrundlagen für raumtypenspezifische, integrierte Mobilitätsangebote im Bedarfsverkehr

Juli 2024

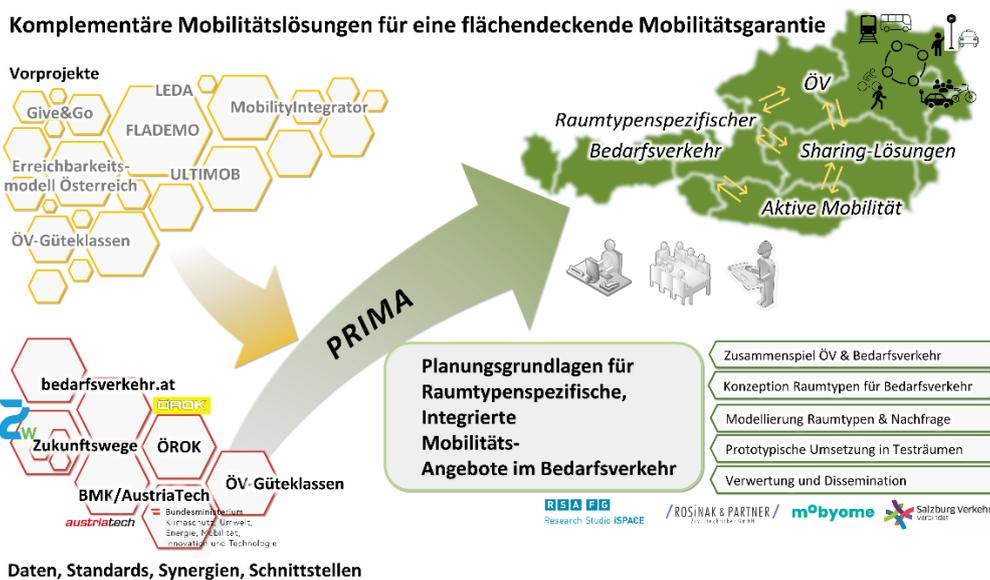
Das Projekt

Ziel des Projektes PRIMA (2023–2025) ist es, evidenzbasierte Planungsgrundlagen für raumtypenspezifische, integrierte Mobilitätsangebote im Bedarfsverkehr zu schaffen.

Im Rahmen des Projektes wurde bereits in Anlehnung an bestehende Initiativen eine mögliche Vorgangsweise zum systematischen Zusammenspiel von ÖV und Bedarfsverkehr erarbeitet. Auf Basis unterschiedlicher Merkmale wurden Raumtypen für Bedarfsverkehr GIS-gestützt modelliert, um mittels raumtypenspezifischer Erfolgsfaktoren aufzuzeigen, wo welche Angebote als wirtschaftliche und attraktive Lösung ein hohes Potenzial haben, das bestehende ÖV-Angebot zu verbessern. Abschließend werden die erarbeiteten Konzepte und Modellierungen auf Testregionen im Anwendungsgebiet des Salzburger Verkehrsverbundes angewandt und Handlungsempfehlungen für unterschiedlich strukturierte Raumtypen abgeleitet.

Gefördert wird PRIMA von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Rahmen der 1. Ausschreibung zum Thema Mobilität (FFG) im Frühjahr 2022 („Regionen: ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden“).

Auf den folgenden Seiten möchten wir Sie über den aktuellen Stand im Projekt und die weiteren Schritte bis Projekt-Ende informieren. Wir freuen uns schon jetzt, Ihnen im Frühling 2025 unsere Projektergebnisse zu präsentieren.





Was bisher geschah

Zusammenspiel von ÖV und Bedarfsverkehr

Untersuchungen zu Projektbeginn zeigen, welche unterschiedlichen methodisch-technischen Ausgestaltungen möglich wären, um eine Bewertung von Bedarfsverkehren hinsichtlich der Angebotsqualität zu ermöglichen. Eine interessante Option wäre, Mikro-ÖV-Erschließungsgebiete innerhalb des bestehenden Bewertungssystems der ÖV-Güteklassen durch eine eigene Mikro-ÖV-Kategorie getrennt dargestellt und sichtbar zu machen. Diese Variante bietet das maximale Informationsangebot sowohl für die ÖV-Planung als auch für die Raumplanung, da ein Gesamtüberblick über die ÖV-Versorgung entsteht. Bestehende planerische Ziele wie kompakte Siedlungsgebiete oder keine weitere Siedlungsentwicklung außerhalb bestehender Ortskerne müssen damit verknüpft werden. Für den Mikro-ÖV wurden „ÖV-güteklassenkompatible“ Qualitätskriterien festgelegt, die eine methodisch-technische Machbarkeit gewährleisten.

Bei Analysen zur Versorgung mit Linien-ÖV-Angeboten zeigt sich, dass ca. 20 % der Bevölkerung außerhalb einer zumutbaren ÖV-Erschließung wohnen. Im ländlichen Raum verfügen ca. weitere 50 % nur über eine ÖV-Basiserschließung (Güteklassen F und G). Für diese Bevölkerungsgruppen könnte ein ergänzendes Angebot durch Mikro-ÖV einen wichtigen Beitrag im Sinne einer Mobilitätsgarantie leisten. Der Bedarf nach Mikro-ÖV und dessen Ausgestaltung ist aber regional sehr unterschiedlich und erfordert eine raumtypenspezifische Betrachtung.

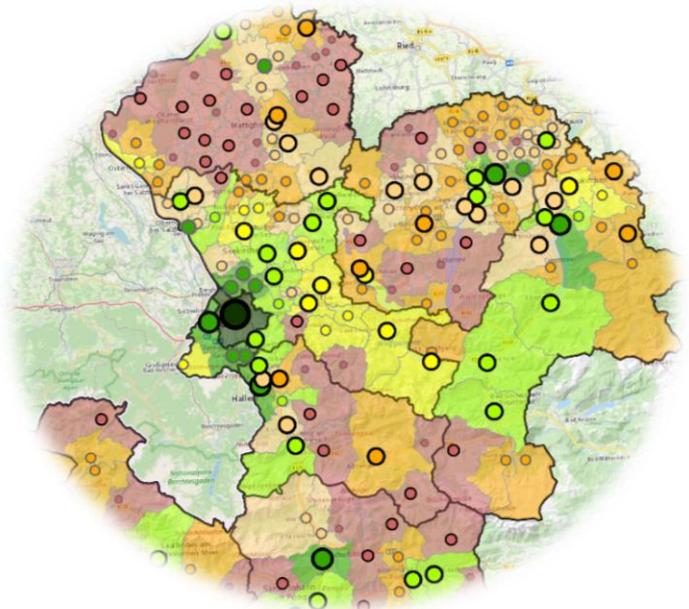
Kennzahlen und Raumtypen für Bedarfsverkehr

In PRIMA werden räumliche Indikatoren entwickelt, die die Mobilitätsnachfrage beschreiben und dem aktuellen ÖV-Angebot gegenüberstellen. Dies kann zur Planung integrierter und sich ergänzender Mobilitätslösungen aus ÖV- und Mikro-ÖV beitragen. Als Kennzahlen werden verwendet:

- Nachfragepotenzial (Einwohner:innen + Einpendler:innen)
- weitere Nachfrageindikatoren (Demographie, Auspendler:innen, Tourismus, ...)
- Siedlungsstruktur, Zentralität, Erreichbarkeit
- Aktuelles Angebot (Takt, Verkehrsmittel, hochrangige Haltestellen in der Nähe)
- unterversorgtes Nachfragepotenzial (absolut/relativ)

		Anteil des unterversorgten Nachfragepotenzials		
		< 10 %	10 – 30 %	≥ 30 %
Höchste Haltestellen-Kategorie	I-III	RT 1: hohe lokale und überregionale ÖV-Anbindung	RT 2: gute lokale und überregionale ÖV-Anbindung	RT 4: gute überregionale ÖV-Anbindung
	IV-V	RT 3: gute lokale ÖV-Anbindung	RT 3: gute lokale ÖV-Anbindung	RT 5: Basis-ÖV-Anbindung
	VI-VIII oder keine HSt.-Kat.	RT 6: eingeschränkte ÖV-Anbindung		

In einem mehrstufigen Verfahren wurden mit ausgewählten Indikatoren Raumtypen mit ähnlichen Voraussetzungen für die Mobilitätsplanung gebildet. Durch die kombinierte Betrachtung von Raumtypen und bestehenden Bedarfsverkehren (bedarfsverkehr.at) sowie deren Anforderungen an den Raum soll analysiert werden, welche Betriebsformen für welche Raumtypen besonders gut geeignet sind. Dadurch können Handlungsempfehlungen für Gemeinden und Regionen ohne Mikro-ÖV-System abgeleitet werden. Die Darstellung der Merkmale erfolgt im ersten Schritt auf Gemeindeebene (vgl. Abbildung). Für die konkrete Planung von Angeboten werden in weiterer Folge einzelne Indikatoren für Testgebiete kleinräumiger aufbereitet. Ein Indikatorenblatt für eine Region/Gemeinde soll die Ist-Situation des ÖV-Angebots, das Nachfragepotenzial und raumstrukturelle Voraussetzungen aufzeigen.





Wo liegt der Schlüssel zum Erfolg im Bedarfsverkehr?

Um raumtypenspezifische Erfolgsfaktoren ableiten zu können, wurden die modellierten Raumtypen generalisiert und nach Zielen (Mobilitätswende oder Daseinsvorsorge) und Faktoren wie regionale Einbettung und touristisches Potenzial unterschieden.

Mobilitätswende	Daseinsvorsorge
Strategisches Ziel	
Es soll eine attraktive Alternative zum Pkw geschaffen werden, um zur Erreichung der Klimaziele beizutragen.	Die Mobilitätschancen von Menschen, die nicht die Möglichkeit haben, ein eigenes Fahrzeug zu nutzen, sollen verbessert werden.
Operative Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> • Zubringer zum liniengebundenen öffentlichen Verkehr (Schließen der Lücke) • höhere Bündelung und Servicequalität (z.B. ausgedehntere Bedienzeiten) • als Ergänzung, aber nicht als Konkurrenz zu Aktiver Mobilität und Linienverkehr • es soll kein unnötiger Mehrverkehr generiert werden (Suffizienz) • es soll so wenig wie möglich und so oft wie nötig genutzt werden (Mobilitätsbudget) 	<ul style="list-style-type: none"> • das Angebot muss für die Menschen, die darauf angewiesen sind, zugänglich und leistbar sein • effizient, aber nicht zwingend kostendeckend • Ziele des täglichen Bedarfs / der kritischen Infrastruktur müssen erreichbar und insentiviert sein

In der Auseinandersetzung mit bestehender Literatur, die sich dem Thema erfolgreicher Bedarfsverkehre widmet, wurde festgestellt, dass es hier große Lücken im Forschungsstand gibt. Deshalb wurden im Projekt weitere Erfolgsfaktoren (Daten von bestehenden Systemen auf bedarfsverkehr.at) identifiziert. Es entstand eine Liste von insgesamt 25 Erfolgsfaktoren, welche in einem Expert:innenworkshop diskutiert und evaluiert wurden.

Liste der Erfolgsfaktoren				
Organisationsmodell	Bediengebiet	Bedienform	Haltepunktqualität	Integrierte Buchungsmöglichkeit
Disposition	Tarifgestaltung	Zeitliche Parameter	Finanzierung	Fahrzeuge
Barrierefreiheit	Bewerbung & Image	Sichtbarkeit im Öffentlichen Raum	Standardisierung	Evaluierung und Qualitätssicherung
ÖV-Angebotsintegration	Integrierte Beauskunftung	Ergänzende Sharing Angebote	Kümmerer:in	Lokale Multiplikator:innen
Zielgruppe	Engagement polit. Entscheidungsträger:innen	Kooperation mit lokalen Betrieben	Einbeziehung lokaler Akteur:innen	Fahrer:innen

Aktuell wird noch an den spezifischen Ausprägungen der Erfolgsfaktoren in den jeweiligen Raumtypen und Zielstellungen gearbeitet, aber schon in Kürze wird es die finalen Ergebnisse eingebettet ins [Handbuch On-Demand](#) zu sehen geben.



Wie es weitergeht

Integration in Planungsprozesse

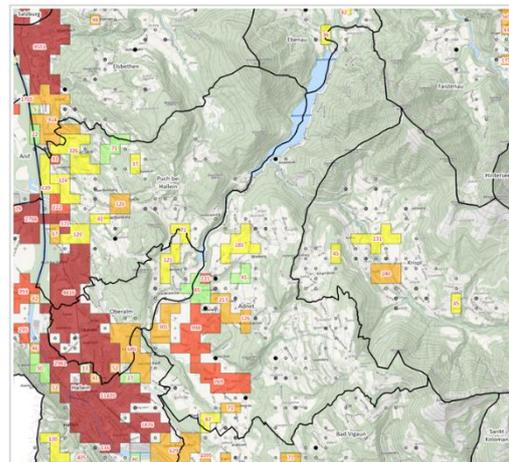
Mit der prototypischen und übertragbaren Modellierung von Raumtypen für Bedarfsverkehr auf Basis räumlicher Daten wird gezeigt, wo welcher Bedarf und Potenzial für Bedarfsverkehr vorhanden ist. Die Ergebnisse auf Gemeindeebene können in einen strategischen, evidenzbasierten Planungsprozess einfließen.

Zur Unterstützung konkreter Planungsmaßnahmen werden Indikatoren zu Angebot und Nachfrage auch auf kleinräumiger Ebene (Nachfragegebiete / Rasterzellen, siehe Abbildung) entwickelt. Anhand jeweils einer Testregion im Bundesland Salzburg und einer außerhalb wird die Umsetzbarkeit und Übertragbarkeit erprobt. Mit der prototypischen Integration in Umsetzungsprozesse des Salzburger Verkehrsverbundes (integrativer Planungsprozess aus ÖV und Bedarfsverkehr) können Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Die Arbeiten erfolgen in Abstimmung mit regionalen und nationalen Strategien und Standards (BMK, AustriaTech, ÖROK, Land Salzburg, Verkehrsverbände, etc.).

Schaffung von Planungsgrundlagen

Die Verbreitung und Verwertung der Projektergebnisse wird durch die zielgruppenspezifische Aufbereitung der Projektergebnisse anhand von Indikatorenblättern für Gemeinden, die Integration von Datenschichten in digitale Plattformen oder Factsheets und weitere Unterlagen für Planungen, Beratungen und Workshops sichergestellt.

Testgebiet	
Raumtyp 3	
Einwohner:	5.045
Einpendler:	1.425
Nachfragepotenzial:	6.470
unversorgtes Nachfragepot. (Anteil):	30,3 %
unversorgtes Nachfragepot. (absolut):	1.959
höchstrangige Haltestelle:	Kat. IV
höchstrangige Haltestelle in 5km Umfeld:	Kat. I (Bhf.)



Bei Fragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung:

Thomas Prinz
thomas.prinz@researchstudio.at

R S A F G
Research Studio **iSPACE**

Christoph Kirchberger
christoph.kirchberger@mobyome.at

mobyome

Helmut Hiess
hiess@rosinak.at

/ ROSINAK & PARTNER /
Ziviltechniker GmbH

Raoul Komericki
raoul.komericki@salzburg-verkehr.at

Salzburg Verkehr
verbindet