



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DISSERTATION

Mobilität – Daseinsgrundfunktion in ländlichen Räumen? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der
technischen Wissenschaften Raumplanung und Raumordnung unter der Leitung von:

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger

E280 / Fachbereich Verkehrssystemplanung

Institut für Raumplanung

Begutachtung durch

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Markus Mailer

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Mag. Hannes Brandl

0511577

Weg zur Einsiedelei 2, 8020 Graz

Wien, am 20.12.2019



Kurzfassung

Mikro-ÖV Angebote stellen in ländlichen Räumen, abseits der durch ÖV erschlossenen Gebiete, einen kleinen, jedoch für die Erreichbarkeit peripher gelegener Siedlungen, wichtigen Baustein im Gesamtsystem des ÖV dar. Für einige wenige Menschen lösen genau diese Mobilitätsangebote ein essenzielles Problem – die Überwindung der ersten und letzten Meile. Mikro-ÖV Angebote ermöglichen den individuellen Zugang zur Mobilität und lösen somit Abhängigkeiten in Form von Bring- und Holddiensten und ganz allgemein vom privaten Pkw, auch in ländlichen Räumen, auf.

Diese scheinbar einfach strukturierten Mikro-ÖV Angebote benötigen in der Vorbereitung und Umsetzung eine wohlüberlegte Vorgehensweise, damit die definierten Ziele erreicht werden können.

Die vorliegende Arbeit identifiziert und definiert Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen. Dazu wurden Fragestellungen hinsichtlich Entscheidungsfindungsprozessen und der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten formuliert und beantwortet.

Das Themenfeld Mobilität in ländlichen Räumen wurde in der vorliegenden Arbeit, anhand einer Schnittmenge aus strukturellen Gegebenheiten und Veränderungen in unterschiedlichen ländlichen Räumen und aus vorhandenen Angebotsformen, bearbeitet. Politische und finanzielle Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Rahmenbedingungen umspannen die Ausgangssituation der Thematik.

Durch einen dreiteiligen, quantitativen und qualitativen Forschungsansatz wurde die gegenständliche Thematik vom Allgemeinen ins Spezielle analysiert. So wurde eine umfassende Befragung von VerantwortungsträgerInnen auf Gemeindeebene abgewickelt, eine detaillierte Analyse umgesetzter Mikro-ÖV Angebote auf Basis unterschiedlichster Kriterien und Kennwerte erarbeitet und Tiefeninterviews mit Trägern von in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten durchgeführt.

Die Zusammenführung der Erkenntnisse aus den empirischen Erhebungen liefern die Ansatzpunkte für die Erfolgsfaktoren zur Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten. Grundsätzlich ist der Entwicklungsprozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes in drei wesentliche Phasen einzuteilen – die Phase der Initiierung und Eignung, die Phase der Planung und schließlich die Phase der Implementierung und des Betriebes.

Letztlich zeigt sich, dass für die Erfolgsfaktoren einige konkrete Fragen zu klären sind, die teilweise in enger Abhängigkeit und Wechselwirkung zueinanderstehen. Die Finanzierung und die Definition von Zielen sind als kritische Erfolgsfaktoren mit großem Einfluss auf andere Erfolgsfaktoren (Bedienungsgebiet, politischer Konsens, fundierte Planung, Verantwortlichkeit und Betriebszeit) identifiziert worden. Der unveränderliche Erfolgsfaktor Rahmenbedingungen ist als Ausgangspunkt sämtlicher Überlegungen hinsichtlich einer möglichen Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes in ländlichen Räumen zu sehen. Die Beziehung der Erfolgsfaktoren (wechselseitige, einseitige oder keine Einflussnahme) bestimmt den idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess und ist die Basis für die erfolgreiche Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen im Sinne der Sicherung der Daseinsgrundfunktionen in ländlichen Räumen.

Grundsätzlich ist Mikro-ÖV eine Nischenlösung, jedoch als letztes Glied in der Kette des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen, ein wichtiger Baustein des Mobilitätssystems zur Sicherung der Erreichbarkeit von ländlichen Räumen ohne eigenen Pkw. Eine Integration von Mikro-ÖV Angeboten in das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs ist, sowohl für die Planung als auch den dauerhaften Betrieb, von großer Bedeutung und mittelfristig unumgänglich.



Abstract

Micro-public transport services in rural areas, away from the areas developed by public transport, represent a small but important part in the overall public transport system for the accessibility of peripheral settlements. For a few people, however, precisely these mobility offers solve an essential problem – overcoming the first and last mile. Micro-public transport services enable individual access to mobility and thus dissolve dependencies in the form of delivery and collection services and in general from private cars, even in rural areas.

These seemingly simply structured micro-public transport services require a well-considered approach in their preparation and implementation so that the defined objectives can be achieved.

This paper identifies and defines success factors for the implementation of micro-public transport services in rural areas. To this end, questions regarding decision-making processes and the implementation of micro-public transport services were formulated and answered

The topic of mobility in rural areas was approached in the present work on the basis of an intersection of structural conditions and changes in different rural areas and existing forms of provision. Political and financial competences, responsibilities and framework conditions encompass the initial situation of the topic.

A three-part, quantitative and qualitative research approach was used to analyse the subject matter from the general to the specific. For example, a comprehensive survey of those responsible at the municipal level was conducted, a detailed analysis of implemented micro-public transport services was drawn up on the basis of a wide variety of criteria and parameters, and in-depth interviews were conducted with providers of micro-public transport services in operation.

The combination of these findings from the empirical surveys provides the starting points for the success factors for the implementation of micro-public transport services. Basically, the development process from the idea to the implementation of a micro-public transport offer is to be divided into three essential phases – the initialisation and suitability phase, the planning phase and finally the implementation and operation phase.

Ultimately, it becomes apparent that some concrete questions need to be clarified for the success factors, some of which are closely interdependent and interacting with each other. The financing and the definition of goals have been identified as critical success factors with an enormous influence on other success factors (area of operation, political consensus, sound planning, responsibility and operating time). The invariable success factor framework conditions should be seen as the starting point for all considerations regarding the possible implementation of a micro-public transport offer in rural areas. The relationship between the success factors (mutual, one-sided or no influence) determines the entire ideal process for planning and implementation and is the basis for the realization of micro-public transport services in rural areas in the sense of securing the basic functions of existence in rural areas.

In principle, micro-public transport is a niche solution, but as the last link in the chain of public transport in rural areas it is an important component of the mobility system to ensure the accessibility of rural areas without a private car. The integration of micro-public transport services into the overall public transport system is of great importance, both for planning and permanent operation, and inevitable in the medium-term view.



Vorwort

Die vorliegende Arbeit konnte durch die Unterstützung und Beiträge in unterschiedlichster Form vieler Personen entwickelt und schließlich auch fertiggestellt werden.

Zu Beginn möchte ich meinem Betreuer Prof. Martin Berger für die kritischen Diskussionen und fachlichen Inputs danken. Weiters gilt meinen beiden GutachterInnen Prof. Sibylla Zech und Prof. Markus Mailer für die konstruktiven Feedbacks und die Begutachtung meiner Arbeit ein herzlicher Dank.

Den TeilnehmerInnen bei den verschiedenen Erhebungen und den Studierenden der Karl-Franzens-Universität Graz im Zuge des Interdisziplinären Praktikums „Alternative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum – Chance oder Illusion?“, die bei den Erhebungen unterstützend tätig waren, möchte ich meinen besonderen Dank aussprechen.

Dem Team von verkehrplus, allen voran Dr. Markus Frewein und Dr. Ulrich Bergmann möchte ich sehr herzlich danken – ohne verkehrplus wäre es nicht möglich gewesen diese große Herausforderung in Angriff zu nehmen. Die unzähligen, intensiven und produktiven Diskussionen mit Dr. Markus Frewein haben meine fachliche Kompetenz in diesem Themenfeld Schritt für Schritt wachsen lassen – danke.

An dieser Stelle möchte ich auch meinen Eltern für ihre dauerhafte und großartige Unterstützung bei dieser Arbeit, jedoch auch und vor allem in allen anderen Belangen in meinem Leben danken.

Schließlich danke ich meiner lieben Frau Stephanie einerseits für ihre Unterstützung, ihr Verständnis und ihre motivierenden Worte, sodass diese Arbeit nun fertig werden konnte, und andererseits für unser wunderbares, gemeinsames Leben.

Diese Dissertation möchte ich meinen beiden Kindern Olivia und Emil widmen – ich habe euch sehr lieb!



INHALTSVERZEICHNIS	6
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	11
TABELLENVERZEICHNIS	14
GLOSSAR	18
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	19
1 HINTERGRUNDINFORMATION, AUFGABENSTELLUNG UND ZIEL	20
2 METHODIK	28
3 LÄNDLICHE RÄUME UND MOBILITÄT	42
4 MIKRO-ÖV ANGEBOTE	66
5 ERGEBNISSE: FALLBEISPIELE	85
6 ERFOLGSFAKTOREN FÜR MIKRO-ÖV ANGEBOTE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN ...	155
7 FORSCHUNGSBEDARF UND AUSBLICK	177
8 LITERATURVERZEICHNIS	180
9 ANHANG	193



INHALTSVERZEICHNIS

GLOSSAR	18
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	19
1 HINTERGRUNDINFORMATION, AUFGABENSTELLUNG UND ZIEL	20
1.1 Anlass und Motivation	20
1.2 Zielsetzung	21
1.2.1 Erkenntnisinteresse.....	22
1.2.2 Aufbau der Arbeit	22
1.2.3 Forschungsfragen	24
1.2.4 Hypothesen.....	24
1.3 Systemabgrenzung.....	25
1.3.1 Räumlich.....	25
1.3.2 Zeitlich	25
1.3.3 Inhaltlich.....	26
1.3.4 Unberücksichtigte Aspekte.....	26
2 METHODIK.....	28
2.1 Forschungsdesign und Auswahl der Analysegegenstände	28
2.1.1 Fallstudiendesign	30
2.1.2 Politikfeldanalyse	31
2.1.3 Multiple Streams Ansatz.....	31
2.1.4 Cross-Impact-Analyse.....	32
2.2 online-Befragung	32
2.2.1 Einladung zur Teilnahme an der Befragung	33
2.2.2 Startseite der online-Befragung.....	33
2.2.3 Themenblöcke in der online-Befragung.....	34
2.2.4 Rekrutierung der TeilnehmerInnen.....	35
2.3 Sekundäranalyse	35
2.4 Tiefeninterviews.....	36
2.4.1 Teilstrukturiertes Leitfadenterview	36
2.4.2 Aufbau des Interviewleitfadens	36
2.4.3 Rekrutierung der Interview-PartnerInnen.....	37
2.4.4 Abwicklung der Interviews.....	38
2.4.5 Transkription der Interviews	38
2.4.6 Qualitative Inhaltsanalyse	39
2.4.7 Codierregeln der Tiefeninterviews.....	40
2.5 Statistische Methoden.....	40
2.5.1 Deskriptive Datenanalyse.....	40
2.5.2 Explorative Datenanalyse.....	40
2.5.3 Induktive Datenanalyse.....	41



2.6	Arbeitsmittel für die Erstellung der Arbeit	41
3	LÄNDLICHE RÄUME UND MOBILITÄT	42
3.1	Diskussion des Begriffs „ländlicher Raum“	42
3.1.1	Ländlicher Raum ist gleich ländlicher Raum?	43
3.1.2	Typologisierungen der ländlichen Räume	43
3.2	Demographischer Wandel – Merkmale und Trends	50
3.2.1	Bevölkerungsentwicklung in Österreich.....	51
3.2.2	Bevölkerungsentwicklung in der Steiermark.....	52
3.2.3	Auswirkungen und Herausforderungen des demographischen Wandels.....	54
3.3	Weitere Aspekte des strukturellen Wandels ländlicher Räume.....	55
3.3.1	Wandel der Familienstruktur	55
3.3.2	Wandel der Erwerbsstruktur	56
3.3.3	Wandel der Agrarstruktur	56
3.3.4	Zentralisierung von Dienstleistungen	56
3.3.5	Institutioneller Wandel.....	57
3.4	Mobilitätsbedürfnisse	57
3.4.1	Daseinsgrundfunktionen	57
3.4.2	Erreichbarkeit.....	59
3.5	Entwicklungen im Mobilitätsverhalten.....	61
3.5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit.....	62
3.5.2	Motorisierungsgrad	62
3.5.3	Modal-Split.....	63
3.6	Sicherung von Mobilität – Erreichbarkeit als Daseinsgrundfunktion?	64
4	MIKRO-ÖV ANGEBOTE	66
4.1	Entstehung und Entwicklung von Mikro-ÖV Angeboten	66
4.2	Mikro-ÖV als Abgrenzungsbegriff (Definition und Merkmale)	66
4.2.1	Geringe Verkehrsnachfrage	70
4.2.2	Flexibilität.....	71
4.2.3	Bedarfsorientiertheit	71
4.2.4	Zubringerfunktion	71
4.2.5	Sozialer Aspekt	72
4.2.6	Branding und Identität	72
4.3	Finanzierung Verkehr und Mobilität.....	73
4.3.1	Kosten und Preisbildung im Verkehrssektor	73
4.3.2	Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs.....	74
4.3.3	Alternative Finanzierungsmodelle für Mikro-ÖV Angebote	77
4.3.3.1	Freiwilligentätigkeit und Ehrenamt	80
4.4	Organisationsstrukturen Verkehr und Mobilität.....	82



4.4.1	Aufgaben und Befugnisse von Kommunen bezüglich Mobilität und Mikro-ÖV.....	82
4.4.2	Die Kommune als Träger der Finanzierung.....	83
4.5	Integration von Mikro-ÖV Angeboten in konventionelle ÖV-Angebote	84
5	ERGEBNISSE: FALLBEISPIELE.....	85
5.1	Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark.....	86
5.1.1	Übersicht und TeilnehmerInnen	86
5.1.2	Öffentlicher Verkehr und Mikro-ÖV	87
5.1.3	Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot (mit Interesse an einer Einführung)	97
5.1.4	Gemeinden mit einem Mikro-ÖV Angebot in der Planungsphase.....	101
5.1.5	Gemeinden mit einem Mikro-ÖV Angebot in der Betriebsphase.....	107
5.1.6	Risiko des Scheiterns: Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark	115
5.1.7	Resümee der Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark	116
5.2	Analyse ausgewählter umgesetzter Mikro-ÖV Projekte in Österreich.....	118
5.2.1	Merkmale der Fallbeispiele	118
5.2.2	Raum- und siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen	119
5.2.3	Soziodemographische Rahmenbedingungen.....	122
5.2.4	Infrastrukturelle Rahmenbedingungen und Erreichbarkeit.....	122
5.2.5	Angebotsspezifische Kriterien	125
5.2.5.1	Zielsetzungen	126
5.2.5.2	Betreiberkonstellation	127
5.2.5.3	Bedienungsgebiete.....	127
5.2.5.4	Betriebszeiten.....	128
5.2.5.5	Fahrtwunschanmeldung	129
5.2.5.6	Tarifmodelle.....	130
5.2.5.7	Verknüpfung mit ÖV	130
5.2.5.8	Fahrzeuge	130
5.2.5.9	Mikro-ÖV Angebotstypen.....	131
5.2.6	Betriebsspezifische Kennzahlen.....	133
5.2.6.1	Fahrgäste (FG) und Fahrten.....	134
5.2.6.2	Betriebskilometer.....	137
5.2.6.3	Kosten und Wirtschaftlichkeit.....	139
5.2.7	Organisatorische Aspekte	141
5.2.7.1	Zuständigkeiten	141
5.2.7.2	Planerische Unterstützung.....	141
5.2.7.3	Finanzierungsmodelle	142
5.2.8	Resümee ausgewählter umgesetzter Projekte in Österreich	144
5.3	Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote.....	147



5.3.1	Codierung der transkribierten Tiefeninterviews	147
5.3.2	Ergebnisse der Tiefeninterviews	149
5.3.2.1	Projektidee und Initiierung (K01).....	149
5.3.2.2	Finanzielle Rahmenbedingungen (K02).....	149
5.3.2.3	Politische Rahmenbedingungen (K03).....	149
5.3.2.4	Rechtliche Rahmenbedingungen (K04)	150
5.3.2.5	Voraussetzungen (K05).....	150
5.3.2.6	Umsetzung, maßnahmen-spezifische Einflüsse (K06).....	150
5.3.2.7	Funktion des Mikro-ÖV Angebotes (K07)	150
5.3.2.8	Vorbildfunktion (K08)	151
5.3.2.9	Risiko des Scheiterns (K09)	151
5.3.2.10	Kooperation Raum (K10)	151
5.3.2.11	Kooperation Projektteam (K11).....	152
5.3.2.12	Kommunikation (K12)	152
5.3.2.13	Schlüsselpersonen (K13).....	152
5.3.2.14	BürgerInnenbeteiligung, Einbindung BürgerInnen (K14).....	152
5.3.2.15	Marketing (K15).....	153
5.3.3	Resümee der Tiefeninterviews von TrägerInnen umgesetzter Mikro- ÖV Angebote in der Steiermark.....	154
6	ERFOLGSFAKTOREN FÜR MIKRO-ÖV ANGEBOTE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN... 155	
6.1	Beschreibung und Struktur von Erfolgsfaktoren	155
6.2	Entwicklungsprozess: von der Idee bis zum Betrieb.....	156
6.2.1	Initialisierung und Eignung	157
6.2.2	Planung.....	159
6.2.3	Implementierung und Betrieb	162
6.3	Resümee: Erfolgsfaktoren im idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten	164
6.3.1	Erfolgsfaktor Bedienungsgebiet.....	164
6.3.2	Erfolgsfaktor Betriebszeit	165
6.3.3	Erfolgsfaktor Finanzierung	165
6.3.4	Erfolgsfaktor fundierte Planung	165
6.3.5	Erfolgsfaktor politischer Konsens	166
6.3.6	Erfolgsfaktor Rahmenbedingungen	166
6.3.7	Erfolgsfaktor Verantwortlichkeit.....	166
6.3.8	Erfolgsfaktor Ziel	167
6.3.9	Abhängigkeiten von Erfolgsfaktoren im idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten.....	167
6.4	Beantwortung der Forschungsfragen und Überprüfung der Hypothesen.....	175
7	FORSCHUNGSBEDARF UND AUSBLICK..... 177	
8	LITERATURVERZEICHNIS..... 180	



9 ANHANG193

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Dissertation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this doctoral thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Einbettung der ggst. Dissertation und relevante Arbeitsfelder der verkehrplus GmbH sowie des Dissertanten.....	21
Abbildung 2: Wirkungszusammenhänge zwischen ländlichen Räumen, Mobilitätsangeboten und Mikro-ÖV Angeboten, Politik und Bedürfnissen	23
Abbildung 3: Aufbau der Dissertation (Forschungsdesign) – vom Allgemeinen ins Spezielle	28
Abbildung 4: räumliche Verteilung der umgesetzten Projekte (n=14) für die detaillierte Analyse.....	30
Abbildung 5: Fragetypen der online-Befragung von Gemeinden in der Steiermark.....	34
Abbildung 6: ländliche Regionen mit geringerer Dichte in der Steiermark gemäß NUTS-3-Siedlungsstrukturtypisierung (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017).....	47
Abbildung 7: Dezile der Bevölkerungsdichte von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017).....	47
Abbildung 8: 6-teilige Skala der Bevölkerungsdichte von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017).....	48
Abbildung 9: Dauersiedlungsraum in der Steiermark von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK 2017).....	49
Abbildung 10: Dauersiedlungsraum der Stadtgemeinde Mariazell (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017)	50
Abbildung 11: Bevölkerungs- und Altersstruktur in Österreich (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2016b)	51
Abbildung 12: Negativer Wirkungskreislauf Mobilität in ländlichen Räumen (Quelle: BÖHLER-BAEDECKER, 2010, verändert)	55
Abbildung 13: Bedienungsformen flexibler Angebotsformen (Quelle: SOMMER et al., 2015, S.23)	68
Abbildung 14: Bedienungsformen und Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten (Quelle: KIRCHHOFF et al., 2007, verändert)	69
Abbildung 15: Mikro-ÖV und liniengebundener ÖV in zeitlicher Ergänzung (exemplarisch) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016c).....	70
Abbildung 16: Verknüpfungspunkt Öffentlicher Verkehr (Quelle: VERKEHRPLUS, 2017, S.18).....	72
Abbildung 17: von SchülerInnen entworfenes Logo des Mikro-ÖV Angebotes VASTI (Quelle: VASOLDSBERG, 2015)	73
Abbildung 18: Vom Allgemeinen ins Spezielle – methodisches Vorgehen bei der Identifikation von Erfolgsfaktoren zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten.....	85
Abbildung 19: An der Befragung teilnehmende Gemeinden in der Steiermark nach Bezirken; blau: teilnehmende Gemeinden; grau: nicht teilnehmende Gemeinden (n=183).....	86
Abbildung 20: kartographische Übersicht: Befragung teilnehmender Gemeinden in der Steiermark (n=165; 18 Gemeinden gaben ausschließlich den zugehörigen Bezirk an)	86
Abbildung 21: Qualität der Verkehrssituation der Gemeinden der Steiermark (n=182)	88
Abbildung 22: Zufriedenheit mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in Gemeinden der Steiermark (n=183).....	89



Abbildung 23: Nutzungsintensität Öffentlicher Verkehrsmittel nach Einschätzung der GemeindevertreterInnen in Gemeinden der Steiermark (n=182).....	90
Abbildung 24: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Anteil der Bevölkerung der außerhalb eines fußläufigen Einzugsbereiches (fünf Minuten) liegt (n=183)	91
Abbildung 25: Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Linienverkehr in Gemeinden der Steiermark (n=183).....	92
Abbildung 26: gegenwärtige Priorität der Verkehrsplanung in Gemeinden der Steiermark (n=182)	93
Abbildung 27: Bestand weiterer Mobilitätsangebote und Mobilitätsservices der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	95
Abbildung 28: Planung weiterer Mobilitätsangebote und Mobilitätsservices der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	95
Abbildung 29: Bestand Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark und weiterführende Fragestellungen (n=183).....	96
Abbildung 30: Bedarf für eine Mikro-ÖV Angebot in Gemeinden ohne Angebot (n=64)	98
Abbildung 31: Erwartete positive Effekte und Vorteile durch die Einführung von Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=61, Mehrfachantwort möglich).....	100
Abbildung 32: Ausschlaggebende Faktoren für die geplante Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)	102
Abbildung 33: erwartete positive Effekte und Vorteile von geplanten Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=48, Mehrfachantwort möglich).....	106
Abbildung 34: Start des Betriebs von Mikro-ÖV Angeboten in der Steiermark (n=26).....	108
Abbildung 35: Ausschlaggebende Faktoren für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)	108
Abbildung 36: Erwartete positive Effekte und Vorteile vor Einführung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	112
Abbildung 37: tatsächliche positive Effekte und Vorteile von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=24, Mehrfachantwort möglich)	113
Abbildung 38: räumliche Lage der umgesetzten Projekte (n=14) – inneralpin und außerlpin.....	119
Abbildung 39: Raum- und Siedlungsstruktur: links: Gemeinde Assling in Tirol (Quelle: LAND TIROL, 2018); rechts: Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa in Niederösterreich (Quelle: LAND NIEDERÖSTERREICH, 2018)	121
Abbildung 40: Altersstruktur der Bevölkerung in den Gemeinden bzw. Gebieten der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote, Stand 1.1.2014 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2018)	122
Abbildung 41: ÖV-Güteklassen in der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018a)	123
Abbildung 42: ÖV-Güteklassen in der Marktgemeinde Vasoldsberg (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018a).....	124
Abbildung 43: grober Entwicklungsprozess: Initialisierung, Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten (Quelle: JANN et al., 2014, S.106, verändert)	157
Abbildung 44: idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess mit den wesentlichsten Erfolgsfaktoren von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen	168



Abbildung 45: idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess mit den
wesentlichsten Erfolgsfaktoren und deren wechselseitige Beeinflussung von Mikro-
ÖV Angeboten in ländlichen Räumen 170

Abbildung 46: Einordnung der Qualität der Erfolgsfaktoren hinsichtlich der Wirkung im
System der Erfolgsfaktoren (max. 32 Punkte möglich) 174



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Glossar	18
Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis	19
Tabelle 3: Aspekte der Systemabgrenzung und Fokus der gegenständlichen Arbeit.....	25
Tabelle 4: Vor- und Nachteile der computergestützten Erhebungsmethode (online-Befragung)	33
Tabelle 5: Siedlungseinheiten nach Einwohnergrößenklassen (Quelle: KATZLBERGER, 2010)	46
Tabelle 6: prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den steirischen Bezirken von 2015 bis 2050 (mit Vergleichswert 2002) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016a).....	52
Tabelle 7: 10 Gemeinden mit der größten prognostizierten Bevölkerungsabnahme in der Steiermark von 2015 bis 2030 (mit Vergleichswert 2000) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016a).....	53
Tabelle 8: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Pkw-Dichte je 1.000 EinwohnerInnen) und der Bevölkerungsentwicklung in der Steiermark und in ausgewählten Bezirken (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018b).....	63
Tabelle 9: Modal-Split nach Weegeanteil [%] in Österreich, der Steiermark und aggregierten Bezirken in der Steiermark (Quelle: BMVIT, 2016; LAND STEIERMARK, 2018c; STADT GRAZ, 2019).....	64
Tabelle 10: Finanzierungsquellen des Öffentlichen Verkehrs (Quelle: VCÖ, 2010, S.19)	75
Tabelle 11: Finanzierungsbeiträge des Bundes zum ÖPNRV exkl. regionale Schiene 2014 (Quelle: MITTERER et al., 2017, S.12)	75
Tabelle 12: Förderprogramme im Bereich Mikro-ÖV und weiterer Mobilitätsangebote in Österreich	78
Tabelle 13: Funktion der BefragungsteilnehmerInnen in der jeweiligen Gemeinde der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	87
Tabelle 14: Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark (n=183)	87
Tabelle 15: Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183).....	88
Tabelle 16: Quelle der Kenntnis des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark (n=145, Mehrfachantwort möglich).....	88
Tabelle 17: Die größten verkehrlichen Probleme der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	89
Tabelle 18: Zufriedenheit mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183).....	90
Tabelle 19: Nutzungsintensität Öffentlicher Verkehrsmittel nach Einschätzung der GemeindevertreterInnen in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=182).....	91
Tabelle 20: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Anteil der Bevölkerung der außerhalb eines fußläufigen Einzugsbereiches (fünf Minuten) liegt nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183).....	92
Tabelle 21: Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Linienverkehr in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183).....	93



Tabelle 22: Grundlagen für Verkehr und Mobilität der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	93
Tabelle 23: gegenwärtige Priorität der Verkehrsplanung in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=182)	94
Tabelle 24: Berücksichtigung verkehrs- und mobilitätsrelevanter Themen im ÖEK bzw. STEK in Gemeinden der Steiermark (n=180)	94
Tabelle 25: Bestand Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=183)	96
Tabelle 26: Begründung des fehlenden Interesses an einem Mikro-ÖV Angebot (n=42, Mehrfachantwort möglich)	97
Tabelle 27: Ausschlaggebende Aspekte für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes (n=64, Mehrfachantwort möglich).....	97
Tabelle 28: Wesentliche Rahmenbedingungen für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes (n=64, Mehrfachantwort möglich)	97
Tabelle 29: Möglichkeiten zur Bedarfserhebung für mögliche Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=29, Mehrfachantwort möglich)	98
Tabelle 30: Potenzielle Zielgruppen für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)	98
Tabelle 31: Potenzielle Betriebsmodelle für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)	99
Tabelle 32: Potenzielle Einsatzzeiten für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)	99
Tabelle 33: Veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=62)	100
Tabelle 34: denkbare Finanzierung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)	101
Tabelle 35: denkbare jährlicher Betrag zur Finanzierung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=60)	101
Tabelle 36: geplanter Start des Betriebs der Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark (n=46)	101
Tabelle 37: Initiative für die Planung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich).....	102
Tabelle 38: Grund für die Kooperation mit anderen Gemeinden im Zuge eines geplanten Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=45, Mehrfachantwort möglich)	103
Tabelle 39: Instrumente der Planung von zukünftigen Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)	103
Tabelle 40: Bedarfserhebung vor der Implementierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=23, Mehrfachantwort möglich).....	103
Tabelle 41: Beteiligte am Entscheidungsprozess von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)	104
Tabelle 42: Einbindung der BürgerInnen vor der Implementierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=17, Mehrfachantwort möglich).....	104
Tabelle 43: Hürden in der Planungsphase von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich).....	104



Tabelle 44: Betriebsmodelle von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49)	104
Tabelle 45: NutzerInnen-Gruppen von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich).....	105
Tabelle 46: Einsatzzeiten von geplanten Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich).....	105
Tabelle 47: veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines in Planung befindlichen Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, (n=49) ...	106
Tabelle 48: mögliche Finanzierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=50, Mehrfachantwort möglich).....	107
Tabelle 49: beabsichtigte Nutzung von Förderprogrammen zur Finanzierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=36, Mehrfachantwort möglich).....	107
Tabelle 50: jährliche Finanzmittel für geplante Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=46)	107
Tabelle 51: Initiative für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	109
Tabelle 52: Grund für die Kooperation mit anderen Gemeinden im Zuge eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=17, Mehrfachantwort möglich).....	109
Tabelle 53: Instrumente der Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)	109
Tabelle 54: Bedarfserhebung vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=16, Mehrfachantwort möglich)	110
Tabelle 55: Beteiligte am Entscheidungsprozess vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	110
Tabelle 56: Einbindung der BürgerInnen vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=11, Mehrfachantwort möglich).....	110
Tabelle 57: Hürden in der Entscheidungsfindung zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	111
Tabelle 58: Betriebsmodelle von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28)	111
Tabelle 59: NutzerInnen-Gruppen von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	111
Tabelle 60: Einsatzzeiten von Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	112
Tabelle 61: Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=26).....	113
Tabelle 62: Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich).....	114
Tabelle 63: verwendete Förderprogramme zur Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=14, Mehrfachantwort möglich)	114
Tabelle 64: aufgewendete Finanzmittel für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=25)	114
Tabelle 65: jährliche Finanzmittel für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark ...	115
Tabelle 66: Risiko des Scheiterns eines Mikro-ÖV Angebotes nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183, Mehrfachantwort möglich).....	115



Tabelle 67: Strukturdaten umgesetzter Projekte aus Österreich (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2018)	120
Tabelle 68: raum- und siedlungsstrukturelle Unterschiede von Assling und Enzersdorf an der Fischa	121
Tabelle 69: Qualitätsstufen und -merkmale des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und mIV (Quelle: FGSV, 2010)	124
Tabelle 70: Erreichbarkeit nächstgelegener übergeordneter Zentren der 14 umgesetzten Projekte aus Österreich.....	125
Tabelle 71: Zielsetzungen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote aus Österreich	126
Tabelle 72: Betreiberkonstellationen der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich	127
Tabelle 73: Bedienungsgebiete der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich	128
Tabelle 74: Betriebszeiten der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich.....	129
Tabelle 75: Vorlaufzeit der Fahrtwunschanmeldung der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich	129
Tabelle 76: aggregierte Ausprägungen angebotsspezifischer Kriterien von Mikro-ÖV Angeboten	131
Tabelle 77: Mikro-ÖV Angebotstypen auf Basis angebotsspezifischer Kriterien aus den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten	132
Tabelle 78: betriebliche Kennzahlen von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich	135
Tabelle 79: spezifische Nachfrage von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich...	137
Tabelle 80: Koeffizient der dynamischen Auslastung von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich	139
Tabelle 81: wirtschaftliche Kennzahlen von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich	140
Tabelle 82: Zusammensetzung der Finanzierung von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich in den analysierten Betriebsjahren	143
Tabelle 83: Monetarisierung der Freiwilligenleistung – Steigerung der Gesamtkosten	144
Tabelle 84: Ankerbeispiele aus den Tiefeninterviews entsprechend des Kriteriensystems	148
Tabelle 85: Wirkungsmatrix der Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten aus der Analyse der empirischen Daten.....	171
Tabelle 86: qualitative Einteilung der Erfolgsfaktoren hinsichtlich ihrer Aktivität (Quelle: OSSIMITZ et al., 2006, S.173, verändert)	172



Glossar

Tabelle 1: Glossar

▶ Ankerbeispiel	▶ besonders aussagekräftiger und pointierter Inhalt innerhalb eines Interviews
▶ Betriebskilometer	▶ Gesamtaufkommen der gefahrenen Kilometer (inkl. Leerfahrten)
▶ Daseinsgrundfunktion	▶ grundlegende menschliche Bedürfnisse und Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Erholung, Bildung, Leben in Gemeinschaft, Ver- und Entsorgung, Teilnahme am Verkehr)
▶ Daseinsvorsorge	▶ (sozialstaatliche) Bereitstellung der ▶ Daseinsgrundfunktionen
▶ Erfolgsfaktor	▶ Faktoren, Umstände, Bedingungen und Determinanten die zum Erfolg maßgeblich beitragen (betriebswirtschaftlich), synonym gebräuchliche Begriffe sind kritische Faktoren, strategische Erfolgspositionen, Schlüsselfaktoren, Erfolgskomponenten
▶ Fahrgastpotenzial	▶ theoretisch mögliche, und unter bestimmten Rahmenbedingungen zu erwartende Fahrgäste
▶ Koeffizient der dynamischen Auslastung	▶ Verhältnis aus ▶ Personenkilometern und vorhandenen ▶ Platzkilometern
▶ Konsumentenrente	▶ Differenz aus dem Preis, den der Konsument für ein Gut zu zahlen bereit ist und dem Preis, den der Konsument aufgrund der Marktverhältnisse tatsächlich zahlen muss
▶ Kostendeckungsgrad	▶ Deckungsbeitrag der Gesamtkosten des Betriebes durch Fahrgeldeinnahmen
▶ Mikro-ÖV	▶ flexible und bedarfsorientierte ▶ Mobilitätsangebote zur Nahmobilität für Personen in ländlichen Räumen
▶ Mobilitätsangebot	▶ Gesamtheit des Spektrums der Möglichkeiten zum Zwecke der Personenbeförderung (z.B. Mikro-ÖV, Car-Sharing, Fahrradverleih)
▶ Mobilitätsservices	▶ Gesamtheit der Dienstleistungen und Angebote zum Zwecke der Personenmobilität und dem erleichterten Zugang zu dieser (z.B. Fahrplaninformation, Mobilitätstraining)
▶ Personenkilometer	▶ Maß für die Beförderungsleistung errechnet durch Anzahl der Fahrgäste, multipliziert mit ihrer jeweiligen zurückgelegten Wegelänge
▶ Platzkilometer	▶ potenziell mögliche ▶ Personenkilometer bei vollständiger Auslastung (Vollauslastung) der tatsächlich gefahrenen Betriebskilometer
▶ Preisdiskriminierung	▶ Forderung von unterschiedlichen Preisen für die gleiche Leistung
▶ spezifische Nachfrage	▶ Fahrgastnachfrage je Betriebstag im Verhältnis zum bestehenden ▶ Fahrgastpotenzial im Bedienungsgebiet
▶ Tarif	▶ Regelung von Fahrpreisen und Benutzungsbedingungen der verschiedenen Fahrkarten



Abkürzungsverzeichnis

Tabelle 2: Abkürzungsverzeichnis

▶ DRT	▶ <u>D</u> emand <u>R</u> esponsive <u>T</u> ransport (bedarfsgerechter Verkehr)
▶ FTS	▶ <u>F</u> lexible <u>T</u> ransport <u>S</u> ervice (flexibles Verkehrsangebot)
▶ mIV	▶ <u>m</u> otorisierter <u>I</u> ndividual <u>v</u> erkehr
▶ ÖPNV	▶ <u>Ö</u> ffentlicher <u>P</u> ersonen <u>n</u> ah <u>v</u> erkehr
▶ ÖPNRV	▶ <u>Ö</u> ffentlicher <u>P</u> ersonen <u>n</u> ah- und <u>R</u> egional <u>v</u> erkehr
▶ ÖV	▶ <u>Ö</u> ffentlicher <u>V</u> erkehr
▶ ppp	▶ <u>p</u> ublic <u>p</u> rivate <u>p</u> artnership – eine vertraglich geregelt Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und einem Unternehmen
▶ VVOG	▶ <u>V</u> erkehrs <u>v</u> erbund <u>o</u> rganisations <u>g</u> esellschaft



1 Hintergrundinformation, Aufgabenstellung und Ziel

Dieses Kapitel beschreibt Hintergrundinformationen sowie die Motivation und Zielsetzung der vorliegenden Dissertation. Weiters sind in diesem Kapitel die Forschungsfragen und Hypothesen, sowie eine Systemabgrenzung dargestellt.

1.1 Anlass und Motivation

Die Daseinsgrundfunktion Mobilität ist insbesondere in ländlichen Räumen durch verschiedene Auswirkungen des demographischen Wandels mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert – eine umfassende Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Mobilitätschancen für alle scheint gegenwärtig mit klassischen Angeboten nahezu unmöglich.

Aufgrund von (wirtschaftlicher) Tragfähigkeit und mangelnder Akzeptanz wird das Angebot im klassischen ÖV weiter ausgedünnt – die Abhängigkeit von einem privaten Pkw, und damit verbunden die Motorisierungsrate, steigt in ländlichen Räumen an.

In den vergangenen Jahren wurden in Österreich sehr viele Mikro-ÖV Angebote, u.a. auch aufgrund der verschiedenen Förderprogramme von Bund und Ländern, umgesetzt. Dabei wurden viele an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasste Mobilitätslösungen entwickelt. Mikro-ÖV wurde dadurch allerdings auch zur Projektionsfläche vieler Probleme im ÖV, daher wurde diesen Mobilitätsangeboten oftmals überzogenen Lösungskompetenzen zugeschrieben. Mikro-ÖV Angebote können nicht alle Herausforderung hinsichtlich Erreichbarkeit in ländlichen Räumen bewältigen (LAND STEIERMARK, 2016c, S.7)

Die Finanzierung von (Mikro-)ÖV Angeboten stellt Gemeinden und Regionen vor erhebliche Herausforderungen, zumal die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen nicht im Wirkungs- und Zuständigkeitsbereich der Gemeinde gesehen wurde und teils noch immer wird.

Mikro-ÖV Angebote sind Nischenlösungen – sie lösen für wenige Menschen erhebliche Probleme. Dies ist allerdings mit entsprechenden Kosten für die öffentliche Hand verbunden.

Somit ist, teils nach Ablauf von ersten Anschubfinanzierungen, die Zukunft vieler Mikro-ÖV Angebote insbesondere hinsichtlich der Finanzierung ungewiss.

Der grundlegende Anspruch und die Motivation die gegenständliche Arbeit zu verfassen ist, Erfolgsfaktoren (► Glossar) von Mikro-ÖV Angeboten auf Basis von methodisch fundierten und objektiven Analysen herauszuarbeiten. Insbesondere der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung wurde unbeeinflusst von Auftragsverhältnissen und Wünschen bzw. Anforderungen von Auftraggebern objektiv betrachtet, sodass ein idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess herausgearbeitet werden kann.

Die Dissertation wurde im Zuge eines geförderten Forschungsprojekts¹ entwickelt. Die verkehrplus GmbH, als Fördernehmer und Arbeitgeber des Dissertanten, war unterstützend tätig und lieferte Know-how-Inputs und Kontakte aus der jahrelangen Erfahrung im Bereich Mobilität in ländlichen Räumen.

¹ gefördert durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) im Zuge des Programms Forschungspartnerschaften 1. Ausschreibung – Industrienahe Dissertationen (Projekt 848340) – Projektkurztitel: MobErfolgAmLand



Ein wesentliches Arbeitsfeld der verkehrplus GmbH ist die Implementierung von unterschiedlichsten Mobilitätslösungen bzw. die Beratung von verschiedenen Gebietskörperschaften und Unternehmen im Prozess der Umsetzung. Die nachhaltige Ausrichtung und Gestaltung von Mobilität im Allgemeinen ist eine definierte Strategie der verkehrplus GmbH. Die Umsetzungs- und Strategieberatung, u.a. die strategische Verkehrsplanung, wird durch grundlegende Forschung im Mobilitätsbereich untermauert – die Verknüpfung von Praxis und Forschung ist somit wesentlicher Bestandteil für die nachhaltige Umsetzung von Mobilitätsprojekten.

Insbesondere Mobilität in ländlichen Räumen ist in den verschiedenen Umsetzungs- und Forschungsprojekten eingebettet. Die klare Positionierung für eine Stärkung der ländlichen Räume (in Hinblick auf Mobilität) steigerte das Forschungsinteresse in diesem speziellen Feld. Zahlreiche Planungs- und Implementierungsaufträge bezüglich alternativer Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen (insbesondere Mikro-ÖV, Car-Sharing, E-Mobilität und Radverkehr) und weitere strategische Aufträge waren Anlass für eine Vertiefung in das Thema Mobilität in ländlichen Räumen im Zuge der vorliegenden Dissertation.

Die Erkenntnisse aus der gegenständlichen Dissertation fließen wieder in die Forschungs-, Planungs- und Umsetzungsprojekte der verkehrplus GmbH mit ein (► Abbildung 1).

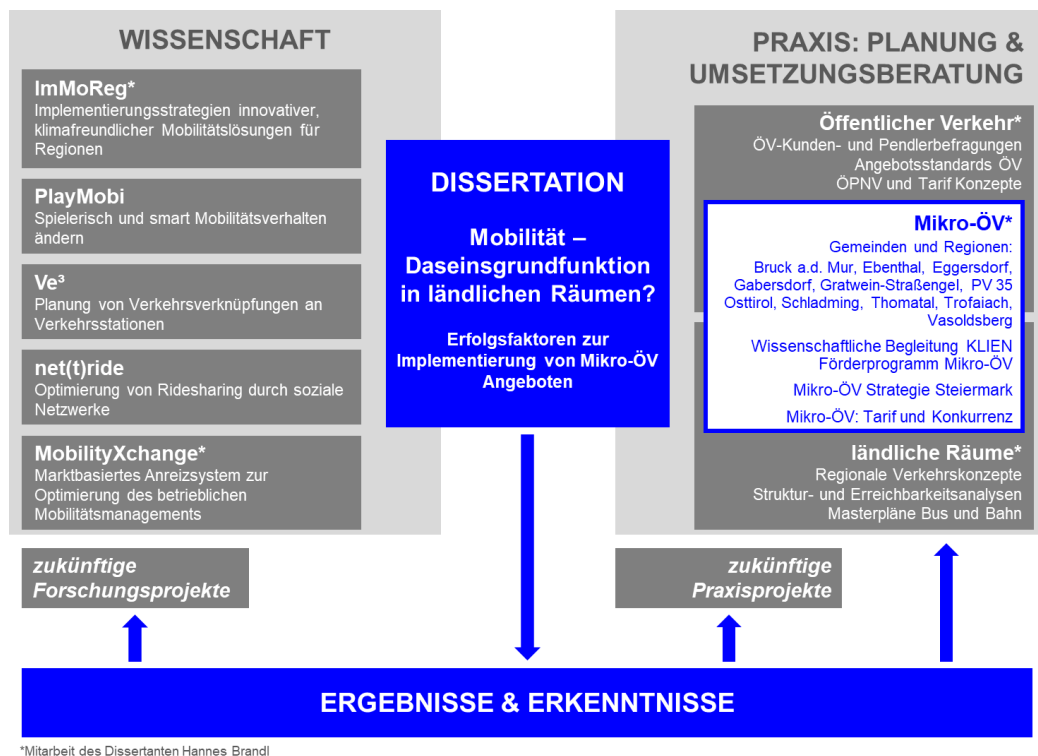


Abbildung 1: Einbettung der ggst. Dissertation und relevante Arbeitsfelder der verkehrplus GmbH sowie des Dissertanten

1.2 Zielsetzung

Die Identifikation von Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten erfordert die Verknüpfung unterschiedlicher Aspekte im Themenfeld der Mobilität in ländlichen Räumen. Damit ist die Erstellung eines idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten möglich.



Die Kenntnis über Erfolgsfaktoren und die prozessuale Anwendung dieser, ermöglicht es einerseits das Risiko des Scheiterns zu minimieren und andererseits die subjektiven Bedenken in der Initiierungsphase zu reduzieren.

1.2.1 Erkenntnisinteresse

Die Ergebnisse der gegenständlichen Dissertation stellt im Bereich der Verkehrsplanung eine wertvolle Grundlage in Form eines Planungswerkzeuges dar. Die praxisnahe Ausrichtung ist insbesondere für die Konzeption und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen von Interesse.

Das Planungswerkzeug bzw. die identifizierten Erfolgsfaktoren stellen für politisch Verantwortliche in Kommunen und übergeordneten Gebietskörperschaften eine Argumentationsgrundlage und Orientierungshilfe zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten dar.

Die Gestaltung von Förderprogrammen und Finanzierungsmodellen kann durch die gegenständliche Dissertation ebenfalls hinsichtlich der Entwicklung bzw. Anpassung verschiedener Förderkriterien unterstützt werden.

Generell ist das Erkenntnisinteresse für jene Personen gegeben, die mit einer zukünftig positiven und integrierten Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen beschäftigt sind.

1.2.2 Aufbau der Arbeit

Die Ermittlung von Erfolgsfaktoren erfordert eine umfassende und disziplinenübergreifende Betrachtung der Thematik Mobilität in ländlichen Räumen. Sämtliche Aspekte und Wirkungszusammenhänge sind in Abbildung 2 grob dargestellt. Dabei finden sich die Themen „ländliche Räume und Mobilitätsangebote“ mit verschiedenen Eigenschaften und Beschreibungsgrößen als zentrale Aspekte. Insbesondere die Schnittmenge dieser beiden Themen ist für die Identifikation verschiedener Erfolgsfaktoren von größtem Interesse. Zusätzlich sind die Bedürfnisse hinsichtlich Mobilität in ländlichen Räumen ein weiterer Betrachtungsaspekt. Umspannt wird die gesamte Thematik von politischen Aspekten hinsichtlich Verantwortlichkeiten und Entscheidungskompetenzen insbesondere auf kommunaler Ebene in ländlichen Räumen.

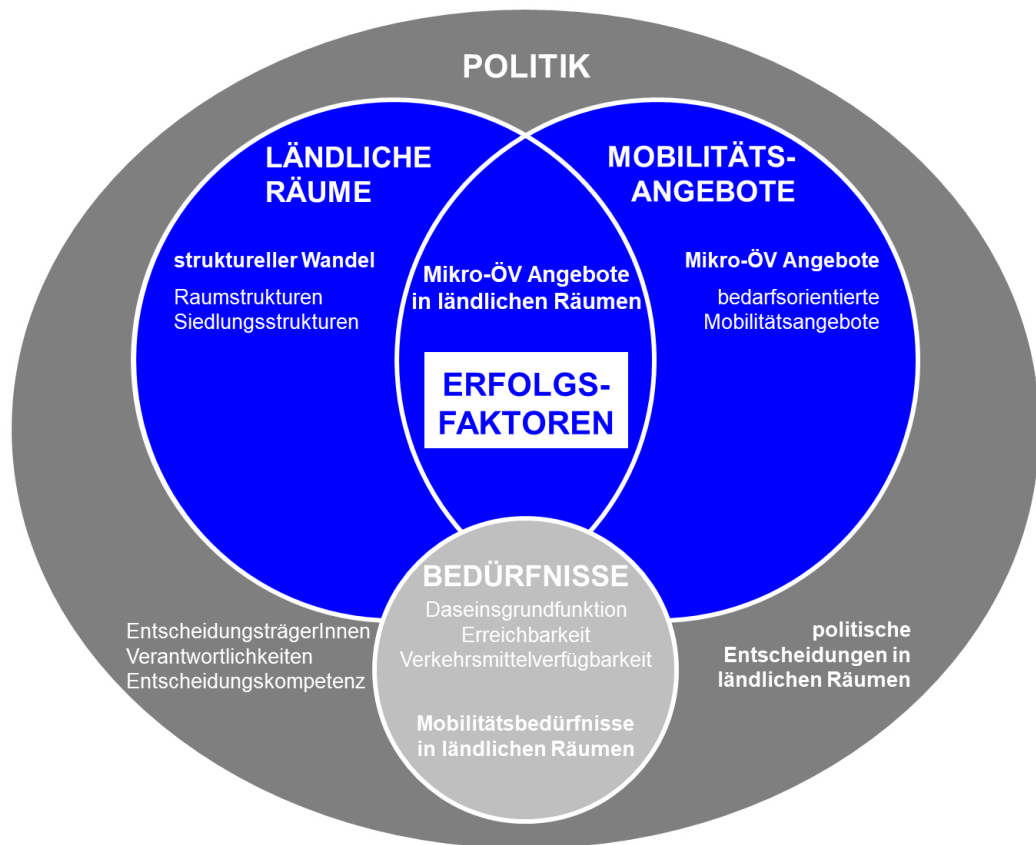


Abbildung 2: Wirkungszusammenhänge zwischen ländlichen Räumen, Mobilitätsangeboten und Mikro-ÖV Angeboten, Politik und Bedürfnissen

Sämtliche Aspekte und Wirkungszusammenhänge finden sich in folgender Struktur in der gegenständlichen Arbeit wieder:

Kapitel 1 beschreibt Hintergrundinformationen sowie die Motivation und Zielsetzung der vorliegenden Dissertation. Weiters sind in diesem Kapitel die Forschungsfragen und Hypothesen, sowie eine Systemabgrenzung dargestellt.

Kapitel 2 legt das Forschungsdesign im Detail, sowie die angewandten Methoden zur Erreichung der definierten Ziele bzw. zur Beantwortung der Forschungsfragen dar.

Kapitel 3 stellt das Themenfeld ländliche Räume, inklusive der dazugehörigen Wandlungsprozesse in diesen Gebieten, in umfassender Form dar. Zusätzlich werden die Themen Daseinsgrundfunktion und Erreichbarkeit in Hinblick auf Mobilität und deren Entwicklung in ländlichen Räumen diskutiert.

Kapitel 4 beschäftigt sich mit Mikro-ÖV Angeboten im Detail. Die Aspekte der EntscheidungsträgerInnen und Finanzierung dieser Mobilitätsangebote werden des Weiteren diskutiert.

Kapitel 5 enthält den empirischen Hauptteil der Arbeit. Darin sind die Ergebnisse der Befragung der EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark, der Analyse umgesetzter Projekte in Österreich und der Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Projekte zu finden.

Kapitel 6 zeigt die Zusammenschau in Form von identifizierten Erfolgsfaktoren, sowie die Beantwortung der Forschungsfragen und der Überprüfung der Hypothesen.



Kapitel 7 skizziert einen Ausblick und den weiteren Forschungsbedarf zum gegenständlichen Forschungsbereich.

In Kapitel 8 sind verwendete Unterlagen, Literatur und Quellen aufgelistet und im Anhang sind verschiedene für die Bearbeitung notwendige Dokumente zu finden.

1.2.3 Forschungsfragen

Aufgrund der erheblichen Breite des Themenfeldes wurden zwei Themenblöcke mehrere untergeordnete Forschungsfragen formuliert:

Forschungsfrage: Entscheidungsebene Mobilität in ländlichen Räumen

- Wer trifft die Entscheidungen für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten?
- Entscheidungskriterien: Welche gibt es? Welche sind aus welchem Grund für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten von größter Bedeutung?
- Finanzierungsmöglichkeiten: Welche gibt es? Welche sind aus welchem Grund für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten von größter Bedeutung?

Forschungsfrage: Implementierungsebene Mobilität in ländlichen Räumen

- Wie sehen bzw. könnten (allgemein gültige) Implementierungsstrategien für Mikro-ÖV Angebote in ländlichen Räumen aussehen?
- Welche Anforderungen und Merkmale müssen Mikro-ÖV Angebote aufweisen, um die Erreichbarkeit in ländlichen Räumen zu sichern?

1.2.4 Hypothesen

Auf Basis der interessierenden Forschungsfragen werden die Hypothesen, in Form von unbewiesenen Annahmen, entwickelt. Die Hypothesen stellen den Ausgangspunkt für die Entwicklung der gegenständlichen Arbeit dar.

Hypothese 1 (Entscheidungsebene Mobilität in ländlichen Räumen)

Die Gemeinde hat als Gebietskörperschaft und als Selbstverwaltungskörper im eigenen Wirkungsbereich, u.a. in Kooperation mit benachbarten Gemeinden und in Abstimmung mit übergeordneten Gebietskörperschaften und Institutionen die Aufgabe, ein Mobilitätsangebot zur Überwindung der ersten und letzten Meile im Sinne der Erfüllung von Daseinsgrundfunktionen bereitzustellen.

Hypothese 2 (Implementierungsebene Mobilität in ländlichen Räumen)

Die erfolgreiche Umsetzung und der nachhaltige Betrieb von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen bedarf gezielter Implementierungsstrategien in Form eines Planungswerkzeuges (mit den wesentlichen Erfolgsfaktoren) für bedarfsorientierte Mikro-ÖV Angebote, als Teil eines abgestimmten ÖV-Gesamtangebotes im Sinne einer generellen Erreichbarkeit, sowie eines umfassenden Finanzierungsmodells in Kooperation aller Gebietskörperschaften (Bund, Land, Gemeinde).

Die Hypothesen werden auf Basis von theoretischen Grundlagen (► Kapitel 3 und 4), empirischer Erhebungen und Analysen (► Kapitel 5), sowie der synergetischen Betrachtung der empirischen Erkenntnisse bestätigt (► Kapitel 6.4).



1.3 Systemabgrenzung

Die Thematik Mobilität in ländlichen Räumen beschäftigt unterschiedlichste wissenschaftliche Disziplinen. Der Fokus dieser Arbeit (► Tabelle 3) liegt auf verkehrsplanerischen Aspekten, welche insbesondere durch empirisch erhobene qualitative und quantitative Daten diskutiert werden und im folgenden Abschnitt im Detail erläutert werden.

Tabelle 3: Aspekte der Systemabgrenzung und Fokus der gegenständlichen Arbeit

ASPEKT DER SYSTEMABGRENZUNG		ABGRENZUNG DER ARBEIT
räumlich		ländliche Räume; Fokus auf Österreich und die Steiermark
zeitlich		Analyse von Projekten ab 2010
inhaltlich	kausal	Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten, eigens dafür empirisch erhobene Daten
	final	Erreichbarkeit von ländlichen Räumen
	modal	Mikro-ÖV Angebote
	sektoral	öffentlicher Personennahverkehr
	instrumentell	systematisierte Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten durch identifizierte Erfolgsfaktoren
	medial	Systemelemente von Mikro-ÖV Angeboten (z.B. Betriebsformen)
	disziplinär	strategische Verkehrsplanung mit interdisziplinärem Ansatz (Geographie, Raumplanung, Soziologie und Politikwissenschaften)

1.3.1 Räumlich

Der räumliche Fokus liegt auf ländlichen Räumen, die insbesondere in Kapitel 3 diskutiert werden. Eine einheitliche und klare Definition ist aufgrund verschiedener struktureller Rahmenbedingungen (Topographie, Siedlungsraum etc.) nicht möglich, allerdings gibt es verschiedene Annäherungsversuche ländliche Räume durch Kriterien und Kenngrößen abzugrenzen.

In dieser Arbeit werden ländliche Räume und Mikro-ÖV Angebote (potenziell mögliche und bereits umgesetzte) in Österreich betrachtet. Im Detail werden in weiterer Folge insbesondere Projekte in ländlichen Räumen in der Steiermark analysiert.

1.3.2 Zeitlich

Der Analysezeitraum dieser Arbeit beginnt ab dem Jahre 2010. Zu diesem Zeitpunkt hat sich der Begriff Mikro-ÖV in der Fachwelt Österreichs weitgehend gefestigt. In der gegenständlichen Arbeit analysierte Projekt wurden in diesem Zeitraum entwickelt und trugen zur Etablierung von Mikro-ÖV als Mobilitätsangebot in Österreich bei (VERKEHRPLUS, 2019, S.8).



Die Schlüsse aus der Analyse bzw. die Ergebnisse der Arbeit sind jedenfalls längerfristig zukünftig nutzbar, jedoch in Abhängigkeit mit gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen (Gesetzeslagen, Förderprogramme, Verantwortlichkeiten etc.) im Kontext zu betrachten.

Grundsätzlich ist gegenwärtig von einem erheblichen Potenzial für die Implementierung neuer Mikro-ÖV Angebote auszugehen.

1.3.3 Inhaltlich

Inhaltlich ist die Arbeit in verschiedene Bereiche abzugrenzen:

kausal (die Verursachung betreffend): Ein wesentlicher Fokus liegt auf dem Handlungsdruck zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen, d.h. warum diese Form von Mobilität notwendig bzw. erwünscht ist. Die Abhängigkeit vom mIV in ländlichen Räumen und die Berücksichtigung des demographischen Wandels sind wesentliche treibende Kräfte für die Entwicklung von Mikro-ÖV Angeboten.

final (die Auswirkungen betreffend): Die Erhöhung der Erreichbarkeit von ländlichen Räumen durch Mikro-ÖV Angebote und Verlagerungseffekte insbesondere weg vom mIV werden untersucht.

modal: Im Zuge dieser Arbeit werden Mikro-ÖV Angebote (straßengebunden) betrachtet und diskutiert.

sektoral: Mikro-ÖV Angebote betreffen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ländlichen Räumen.

instrumentell: Die (planerisch begründete) systematisierte Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen bietet die Chance Mobilität ohne mIV (ohne eigenen Pkw) zu gewährleisten – die dazu notwendigen Rahmenbedingungen werden untersucht und entwickelt (Erfolgsfaktoren).

medial: Verschiedene Systemelemente von Mikro-ÖV Angeboten werden aufbereitet und diskutiert (Betriebsformen, Finanzausstattung, Trägerschaft, Bedeutung und Wertigkeit in ländlichen Räumen etc.).

disziplinär: Ausgehend von der strategischen Verkehrsplanung berührt die gegenständliche Arbeit die Forschungsdisziplinen Geographie, Raumplanung, Soziologie und Politikwissenschaften. Der interdisziplinäre Ansatz (vgl. GATHER et al., 2008, S.33ff) ist für die Thematik und Fragestellungen im Themenfeld Mobilität in ländlichen Räumen sinnvoll und zielführend.

1.3.4 Unberücksichtigte Aspekte

Die Aufgabe der öffentlichen Hand bzw. die Anforderungen aus dem sozialen Gefüge, d.h. der Allgemeinheit wird nicht in Frage gestellt bzw. weiter diskutiert. Ländliche Räume werden als gleichwertige Lebens- und Gesellschaftsräume verstanden. Es wird davon ausgegangen, dass jedem Raum ein bestimmtes Angebot an ÖV zur Verfügung zu stellen ist (Aufgabe der öffentlichen Hand) (vgl. LAND STEIERMARK, 2016b).

Sämtliche rechtliche Rahmenbedingungen mit gegenwärtiger Gültigkeit werden als Bestand herangezogen. Gesetzliche Grundlagen werden nicht hinterfragt, wenngleich sich aus verschiedenen Sachverhalten mögliche Schlüsse auf eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen ziehen lassen (z.B. rechtlicher Kontext von Mikro-ÖV Angeboten auf Basis von Freiwilligenmodellen).



Die Ebene der NutzerInnen (KundInnen von Mikro-ÖV Angeboten) wird peripher behandelt, d.h. die Motivation, Verhalten oder die Veränderung des Verhaltens zur Nutzung (vgl. METH, 2017) verschiedener Mobilitätsangebote wird nicht im Detail betrachtet (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.131).

Die gegenständliche Arbeit bietet keine vollständige Abbildung aller gegenwärtig bestehenden Mikro-ÖV Angebote in Österreich oder der Steiermark. Die Analyse verschiedener implementierter und geplanter Mikro-ÖV Angebote sollen einen strukturellen und exemplarischen Überblick geben und die Wirkungszusammenhänge verschiedener Aspekte im Prozess von der Idee bis zur Umsetzung veranschaulichen.

Die umfassende Darstellung der Einsatzgrenzen des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen ist nicht Inhalt dieser Arbeit. Die Qualitätsanforderungen (Versorgungsstandards und Mindestbedienqualitäten (vgl. ROSINAK & PARTNER, 2016, LAND STEIERMARK, 2016b und BERNHARD, 2015) an den ÖV in ländlichen Räumen sind nicht Teil der Diskussion. Insbesondere der ÖPNV in ländlichen Räumen wird in Hinblick auf die wirtschaftliche Tragbarkeit stets kritisch diskutiert – Mikro-ÖV bildet eine Alternative, jedoch können in der gegenständlichen Arbeit keine definierten Grenzen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit bzw. wirtschaftlicher Tragbarkeit zwischen ÖV und Mikro-ÖV gezogen werden.

Mikro-ÖV wird als Baustein vieler Öffentlicher Verkehrsangebote und daher ebenfalls als Teil von Mobilitätsservices (► Glossar) verstanden. Auf den Aspekt Mobility-as-a-Service (MaaS) wird in der gegenständlichen Arbeit nicht eingegangen, jedoch kann Mikro-ÖV selbstverständlich auch ein Baustein von MaaS sein (vgl. HIETANEN et al., o.J.).

2 Methodik

Dieses Kapitel beschreibt das Forschungsdesign im Detail, sowie die angewandten Methoden zur Erreichung der definierten Ziele bzw. zur Beantwortung der Forschungsfragen.

2.1 Forschungsdesign und Auswahl der Analysegegenstände

Die Methodik² beschreibt die Gesamtheit der Techniken in der wissenschaftlichen Vorgehensweise, d.h. die festgelegte Art des Vorgehens in einem bestimmten Wissenschaftsbereich.

Ein 3-stufiges Verfahren (► Abbildung 3) ermöglicht den fundierten Erkenntnisgewinn, welche Faktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten Bedeutung haben. D.h. Erfolgsfaktoren werden identifiziert und nach verschiedenen Gesichtspunkten empirisch geprüft.

Einerseits werden Primärdaten erhoben und andererseits wird auf Sekundärdaten aus der Literatur bzw. bereits umgesetzter und dokumentierter Projekte zurückgegriffen.

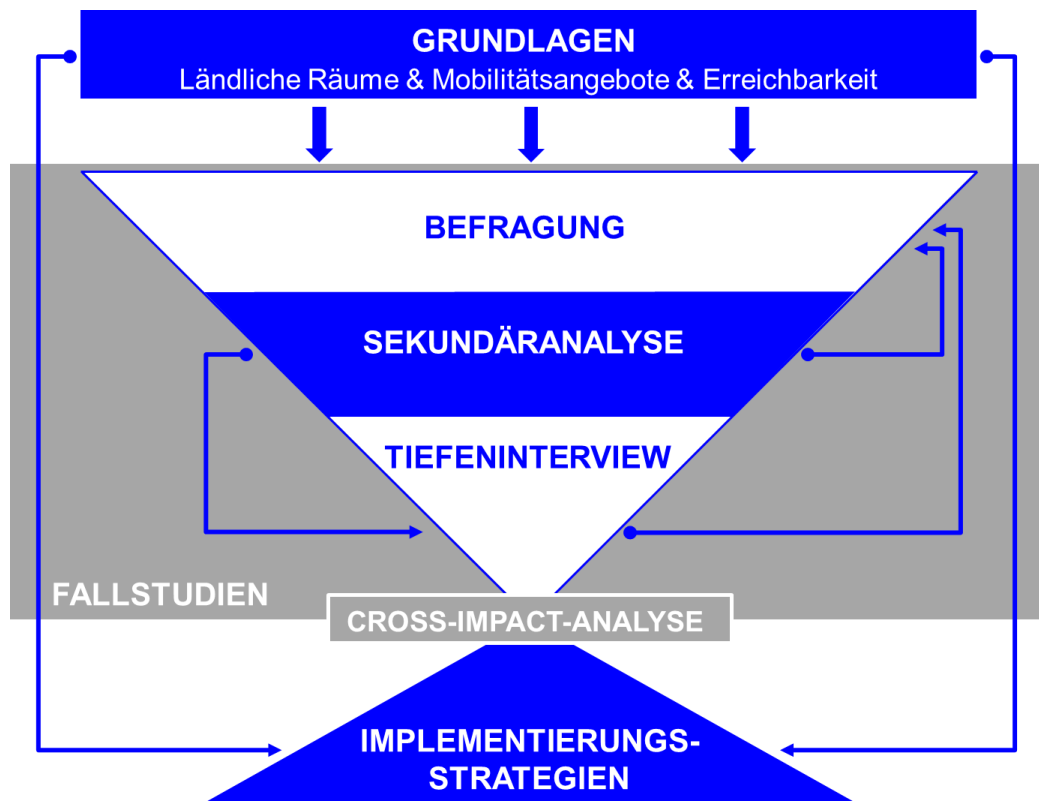


Abbildung 3: Aufbau der Dissertation (Forschungsdesign) – vom Allgemeinen ins Spezielle

² Abgrenzung zu Methodologie: Lehre oder Theorie von den wissenschaftlichen Methoden (welche Methode ist für welche Anwendung sinnvoll, aus welchem Grund wird eine Methode angewendet und aus welchem Grund wird eine Methode für ein spezielles (Forschungs-)gebiet angewendet) (vgl. CHALMERS et al., 2001)

Abgrenzung zu Methode: planmäßiges Vorgehen, aufbauend auf einem Regelsystem zur Erlangung von wissenschaftlichen Erkenntnissen und praktischen Ergebnissen (vgl. CHALMERS et al., 2001)



Die Methodentriangulation bezeichnet die Betrachtung eines Forschungsgegenstandes von zumindest zwei unterschiedlichen Standpunkten. D.h. es werden in der Forschung zumindest zwei verschiedene methodische Zugänge für die Erläuterung der Fragestellungen zu einem Forschungsobjekt angewandt (FLICK, 2011, S.11).

Die methodenübergreifende Triangulation ermöglicht die Verbindung qualitativer und quantitativer Forschung. Somit können sich qualitative und quantitative Forschung mit dem Fokus auf einen Forschungsgegenstand ergänzen, überprüfen und ausschließen. Ein besonders häufiges Beispiel für Methodentriangulation ist die Anwendung von quantitativen Befragungen und in weiterer Folge die Anwendung von qualitativen Interviews (FLICK, 2011, S.76).

Weiters findet im gegenständlichen Forschungsdesign die Theorie der „Mixed-Methods“ Anwendung. Im Speziellen wird das „Sequential Mixed Design“ angewandt, da qualitative und quantitative Methoden zeitlich hintereinander angewandt werden, wobei die später angewandte Methode die Erkenntnisse aus der früher angewandten Methode einbezieht. In Ansätzen findet sich auch das „Fully Integrated Mixed Design“ in der gegenständlichen Dissertation, da in den Erhebungsvorbereitungen, den Erhebungen und in den Auswertungsvorgängen die jeweils anderen Forschungsmethoden bzw. deren Ergebnisse einbezogen und kombiniert wurden (TEDDLIE et al., 2006).

Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark

Ein wesentlicher Schritt zur Identifikation und Verifikation von Erfolgsfaktoren für Mikro-ÖV Angebote, stellt die breit angelegte Befragung von EntscheidungsträgerInnen auf Gemeindeebene dar. Als eindeutig abgrenzbares Gebiet für die Befragung wurde das Bundesland Steiermark ausgewählt. Die Steiermark zeigt verschiedene Merkmale, welche für den Forschungsgegenstand bedeutend sind:

- großer Anteil an „ländlichen“ Gemeinden
- geographische Gegensätze (alpin geprägte Gebiete mit Talstrukturen und flächiges Vorland bzw. Hügelland)
- strukturelle Gegensätze (Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsstruktur, Tourismus etc.)
- Qualitätsunterschiede im bestehenden ÖV-Angebot
- Fokus auf das Thema Mikro-ÖV durch die Mikro-ÖV Strategie Steiermark (LAND STEIERMARK, 2016c)
- bestehende Zugänge und grundlegende Datenverfügbarkeit

Sekundäranalyse umgesetzter Projekte in Österreich

In Österreich sind gegenwärtig sehr viele³ Mikro-ÖV Angebote in Betrieb. Wenige davon sind umfassend dokumentiert. Eine vollständige Abbildung und Beschreibung aller umgesetzten Mikro-ÖV Angebote kann in dieser Arbeit nicht wiedergegeben werden. Für das gegenständliche Forschungsvorhaben wurden 14 ausge-

³ Nach Angaben der Website bedarfsverkehr.at sind derzeit 250 Mikro-ÖV Angebote in Österreich in Betrieb (Oktober 2019). Die Daten werden auf dieser Website als OpenData zur Verfügung gestellt. Sämtliche Mikro-ÖV Angebote bzw. deren Nachfolgermodelle, die in der gegenständlichen Arbeit behandelt werden, sind auf dieser Website ebenfalls zu finden. (MOBYOME, 2019)

zeichnet dokumentierte und möglichst unterschiedliche Projekte für eine detaillierte Analyse ausgewählt. Somit kann die Bandbreite unterschiedlicher Mikro-ÖV Angebote möglichst umfassend dargestellt werden. Einige dieser Projekte wurden bzw. werden vom Klima- und Energiefonds gefördert und aus diesem Grunde umfassenden Evaluationen unterzogen. Andere Projekte wurden in der Planung bzw. Umsetzung u.a. durch den Dissertanten unterstützt. Alle 14 Projektverantwortlichen stimmten einer Datennutzung für diesen wissenschaftlichen Zweck zu.

Folgende Projekte (► Abbildung 4 und Anhang) wurden hinsichtlich verschiedenster Sachverhalte und Kennzahlen analysiert und verglichen.

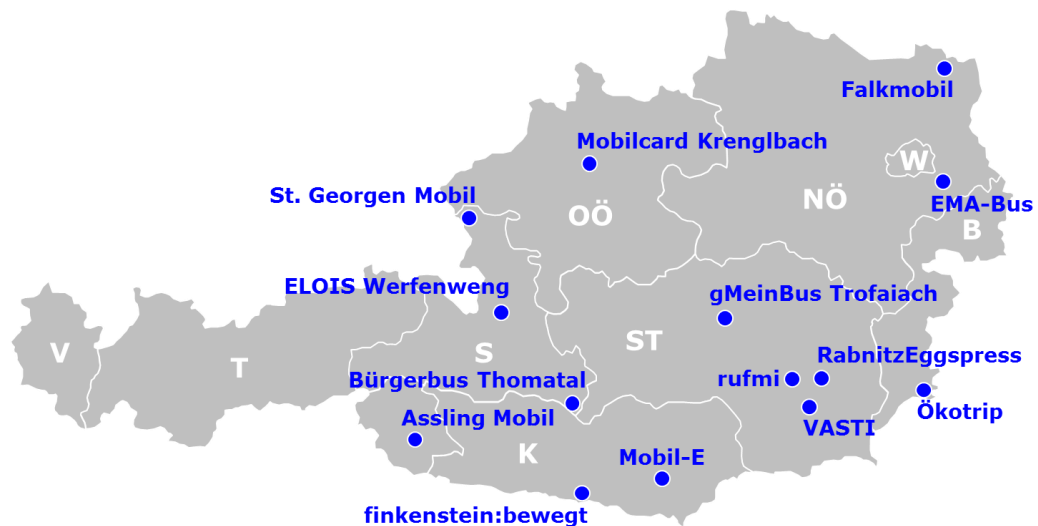


Abbildung 4: räumliche Verteilung der umgesetzten Projekte (n=14) für die detaillierte Analyse

Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Projekte

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit umgesetzten Projekten erfolgt durch Tiefeninterviews mit TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten in Österreich. Dafür wurden 3 unterschiedliche Projekte ausgewählt (► Kapitel 2.2.4), deren Trägerpersonen mit gezielten und bis dato nicht geklärten Fragen konfrontiert wurden.

2.1.1 Fallstudiendesign

Alle drei Stufen der Datenerhebung bzw. der Datenanalyse in der gegenständlichen Arbeit bedienen sich des Forschungsansatzes der Fallstudien. Fallstudien sind empirische Untersuchungen von Phänomenen und Sachverhalten in ihrem realen Umfeld bzw. Kontext. Die Vielfalt an Variablen und deren Ausprägungen innerhalb des Forschungsgegenstandes werden anhand der Fallstudien explorativ dargestellt (ALBERS et al., 2009, S.34).

Durch Fallstudien lassen sich quantitative Methoden, z.B. Zeitreihenanalysen und repräsentative Umfragen mit Datenanalysen, und qualitative Methoden, z.B. Tiefeninterviews, verbinden und bringen einen erheblichen Mehrwert durch die Kombination verschiedener Datentypen. Die Interpretation der erarbeiteten Ergebnisse hat aus Fallstudien als Forschungsmethode enorm hohen Stellenwert (GÖTHLICH, 2003, S.6f).

Die Fallstudie stellt somit, neben der Politikfeldanalyse, den methodischen Überbau der empirischen Erhebungen der gegenständlichen Arbeit dar.



2.1.2 Politikfeldanalyse

Grundsätzlich enthält der Begriff Politik in der deutschen Sprache drei Aspekte, welche z.B. in der englischen Sprach klar voneinander trennbar sind (BLUM et al., 2011):

- policy: Inhalte – Aufgaben, Ziele, Programme
- politics: Prozess – Interessen, Konflikte, Konsens
- polity: Struktur – Verfassung, Institutionen, Normen

Aus dem Bereich der Politikfeldanalyse wurden im Zuge der gegenständlichen Forschungsarbeit verschiedene Aspekte und Ansätze insbesondere für die empirische Erfassung und Interpretation von Daten herangezogen.

Eine dazu passende Definition der Politikfeldanalyse stammt von BLUM et al., 2011 (S.10): „Fragen an diejenigen stellen, die konkret Politik machen, dieses „Policy-making“ analysieren und das gesammelte Wissen „über Politik“ wieder „für die Politik“ zur Verfügung stellen.“

Insbesondere der Lerneffekt aus den politischen Entscheidungsprozessen und tatsächlichen umsetzungsrelevanten Maßnahmen erfahren besonderen Fokus.

Die Politikfeldanalyse beschäftigt sich mit drei wesentlichen, die Politik betreffende Fragestellungen:

- Was tun politische Akteure?
- Warum tun Akteure etwas?
- Was sind die Wirkungen einer politischen Entscheidung?

In einem weiteren vertiefenden Schritt stellt die Politikfeldanalyse folgende Fragen (LEMPPE, 2007), dabei liegt das Hauptaugenmerk auf konkreten politischen Inhalten, d.h. auf policies:

- Was sind die Ziele der Politik?
- Warum werden welche Maßnahmen ergriffen?
- Welche Konsequenzen sollen diese Maßnahmen haben?
- Welche Konsequenzen haben diese Maßnahmen?
- War diese Politik gut / gerecht / sinnvoll?
- Wie ist zukünftig mit ähnlichen Problemen zu verfahren?

Diese Fragestellungen fließen in die Gestaltung der online Befragung (► Kapitel 2.2) sowie in die Gestaltung des Leitfadens für die Tiefeninterviews (► Kapitel 2.4) ein. Insbesondere im Zuge der Tiefeninterviews steht die Herausarbeitung verschiedener Ansätze der Politik im Vordergrund. Einerseits gibt es den Ansatz der gestaltenden Politik und andererseits die reaktive Politik. In der gegenständlichen Forschungsarbeit ist somit zwischen der Politik zur Beeinflussung der demographischen Rahmenbedingungen und der Politik zur Anpassung an den demographischen Wandel zu unterscheiden (SINABELL, 2012).

Die Politikfeldanalyse stellt somit, neben der Fallstudie, den methodischen Überbau der empirischen Erhebungen der gegenständlichen Arbeit dar.

2.1.3 Multiple Streams Ansatz

Durch den Multiple Streams Ansatz können politische Entscheidungsprozesse erklärt werden (KINGDON, 1997). Demnach werden politische Entscheidungen nicht



bzw. nicht ausschließlich aus der rationalen Problemlösung entwickelt (HERWEG, 2015, S.325).

Grundsätzlich liegen die drei folgenden Ströme im Entscheidungsprozess, entsprechend des Multiple Streams Ansatz vor:

- „Stream of problems“: Die Wahrnehmung und Definition eines Problems stehen im Vordergrund. Durch eine Krise oder ein unerwartetes Ereignis entsteht das Interesse an einem bestimmten Problem bzw. dessen Lösung.
- „Stream of policies“: Lösungen zu den bestehenden Problemen werden vorgeschlagen. Ihre Auswirkungen werden ebenfalls bereits bewertet.
- „Stream of politics“: Das politische „Tagesgeschäft“ (unterschiedliche Interessenslagen, aufgetretene Konflikte der AkteurInnen, anstehende Wahlen, Stimmungslage der Öffentlichkeit etc.) beeinflusst die Entscheidung hinsichtlich einer Lösungsfindung bzw. der Bewertung enorm.

Der Multiple Streams Ansatz wurde in der Darstellung des Entwicklungsprozesses von Mikro-ÖV Angeboten von der Idee bis zur Umsetzung in Anlehnung angewandt (► Kapitel 6.2).

2.1.4 Cross-Impact-Analyse

Die Cross-Impact Analyse ermöglicht es Interdependenzen komplexer, interdisziplinärer Systeme zu identifizieren, analysieren und in weiterer Folge zu diskutieren bzw. Schlussfolgerungen zu entwickeln. Wesentlich ist, dass sämtliche Aspekte und Merkmale, die Teil eines Systems sind bzw. dieses beschreiben, in die Betrachtung einfließen und v.a. deren Beziehungen zueinander und ggf. Wechselwirkungen analysiert werden (WEIMER-JEHLE, 2015, S.244).

Eine qualitative Beurteilung dieser Abhängigkeiten ist durch eine Wirkungsmatrix möglich (OSSIMITZ et al., 2006, S.170). Jedes Systemelement hat bestimmte Eigenschaften hinsichtlich der Beeinflussung anderer Systemelemente bzw. der Beeinflussbarkeit durch andere Systemelemente.

Die Cross-Impact-Analyse wurde in der vorliegenden Arbeit zur Analyse von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zwischen identifizierten Erfolgsfaktoren zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten angewandt (► Kapitel 6.3.9). Somit konnte die Bedeutung einzelner Erfolgsfaktoren im gesamten System der Erfolgsfaktoren im Detail herausgearbeitet werden.

2.2 online-Befragung

Für die Befragung der Gemeinden der Steiermark wurde eine online-Befragung gewählt. Das online-Befragungstool „surveygizmo“ (SURVEYGIZMO, 2017) wurde dafür eingesetzt.

Die computergestützte Erhebungsmethode bietet eine Vielzahl von Vorteilen, jedoch auch einige Nachteile (► Tabelle 4). Wesentliche Regeln der Fragebogenkonstruktion gelten auch für Online-Befragungen. Eine hohe Qualität der Fragen ermöglicht eine hohe Qualität der Ergebnisse der Befragung (THIELSCH, 2012).



Tabelle 4: Vor- und Nachteile der computergestützten Erhebungsmethode (online-Befragung)

COMPUTERGESTÜTZTE ERHEBUNGSMETHODE	
VORTEILE	NACHTEILE
<ul style="list-style-type: none"> ▶ zeitliche Vorteile bei Erhebung, Auswertung und Aufbereitung der Daten ▶ einfache Verbreitung der Befragung (Aussendung eines Links per e-mail) ▶ keine Kosten für Druck, Interviewer und Digitalisierung der Daten ▶ minimierte Fehlerquellen durch Dateneingabe ▶ hohe Datenqualität, Konsistenzprüfung der Daten jederzeit möglich ▶ hohe Akzeptanz auf Seiten der Befragten aufgrund von Freiwilligkeit, Flexibilität und Anonymität ▶ automatisierte und standardisierte Auswertung möglich ▶ Befragungsergebnisse liegen sofort nach Abschluss der Teilnahme eines Probanden vor 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lizenzkosten der Befragungssoftware ▶ Zugangshürden verschiedener Personengruppen (keine Computer- bzw. Internetnutzung) ▶ Mehrfachteilnahmen können vorab nicht ausgeschlossen werden, nachträglicher Arbeitsaufwand notwendig ▶ Rückfragen der Befragten können meist nur asynchron beantwortet werden ▶ Direkter Kontakt zu den Befragten meist nicht möglich ▶ Programmierung des Fragebogens ist mittels Pretests zu kontrollieren (verschiedene Logiken) ▶ Prüfung der Daten vor der Auswertung notwendig

2.2.1 Einladung zur Teilnahme an der Befragung

Die Zielgruppen der BürgermeisterInnen und gemeindeverantwortlichen Personen (alle Gemeinden in der Steiermark, N=287) wurden mittels e-mail eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Hierbei wurden erste Informationen zur Befragung erläutert:

- Vorstellung des Absenders bzw. des Projektteams
- Beschreibung des Zwecks der Befragung
- Dauer der Befragung
- Link zur Befragung
- Frist für das Ausfüllen der Befragung
- Kontaktdaten für Rückfragen bzw. Rückmeldungen

2.2.2 Startseite der online-Befragung

Auf der Startseite der Befragung wurden nochmals, im Vergleich zur Einladungse-mail jedoch in vertiefter Form, Informationen zur Befragung dargestellt.

Grundsätzlich war der Anspruch den Instruktionstext so zu verfassen, dass die TeilnehmerInnen motiviert wurden den Fragebogen vollständig auszufüllen. Viele Informationen sollten möglichst kurz und verständlich an die TeilnehmerInnen gebracht werden.

2.2.3 Themenblöcke in der online-Befragung

Die online-Befragung setzte sich aus insgesamt 9 unterschiedlich umfassenden Themenblöcken zusammen. Dabei wurden verschiedene Logiken implementiert, d.h. keine/r der TeilnehmerInnen hatte alle 9 Themenblöcke auszufüllen. Bestimmte „Trigger“-Fragen bzw. „Trigger“-Antworten löste in der online-Befragung die programmierten Logiken aus. Die abgefragten Themenblöcke sind im Anhang dargestellt.

Die Befragung setzt sich aus insgesamt 4 Typen von Fragen zusammen (► Abbildung 5):

Single-Choice Fragen

Zu einer Frage stehen mehrere Antwortmöglichkeiten zur Verfügung. Die Befragten müssen sich jedoch auf eine der Antwortmöglichkeiten festlegen.

Multiple-Response Fragen

Zu einer Frage stehen mehrere Antwortmöglichkeiten zur Verfügung. Die Befragten können mehrere Antwortmöglichkeiten auswählen (es können eine bis alle Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden).

Likert skalierte Fragen

Dabei werden persönliche Einstellungen und Abschätzungen zu einer Frage erhoben. Es wurde eine 6-teilige Skala verwendet, um eine Fokussierung auf den Mittelwert zu vermeiden.

Offene Fragen

Offene Fragen wurden ausschließlich als zusätzliche Antwortmöglichkeit für Single-Choice und Multiple-Response Fragen angeboten (meist als Antwortmöglichkeit „Sonstiges“).

18. Unter welchen Rahmenbedingungen können Sie sich vorstellen ein Mikro-ÖV-System zu implementieren?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Kooperation mit angrenzenden Gemeinden
- Förderungen und Zuschüsse
- Kostenteilung innerhalb der Gemeinde (Sponsoring von Wirtschaftsbetrieben, Privatpersonen)
- Professionelle Unterstützung (Fachplaner)
- Aktive Mitgestaltungsmöglichkeiten seitens der Gemeinde
- Sonstige:

19. Wie würden sie den Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde einschätzen?

	1	2	3	4	5	6	
hoch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	niedrig

20. Planen Sie den Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot zu erheben?

- Ja
- Nein

Abbildung 5: Fragetypen der online-Befragung von Gemeinden in der Steiermark

Ein eingblendeter Fortschrittsbalken zeigte den Befragten den jeweiligen Bearbeitungsstand. 90% der TeilnehmerInnen benötigten 9 Minuten und 30 Sekunden für die vollständige Ausfüllung des Fragebogens. Rund 5% der TeilnehmerInnen haben die online-Befragung z.B. morgens begonnen und mittags abgeschlossen,



diese Personen können nicht in die zeitliche Mittelwertbildung miteinbezogen werden.

2.2.4 Rekrutierung der TeilnehmerInnen

Am 28. April 2017 wurde das Einladungs-E-Mail an alle 287 Gemeinden der Steiermark ausgesandt. Die Liste mit sämtlichen offiziellen e-mail-Adressen und weiteren Kontaktdaten stellt das Land Steiermark öffentlich zur Verfügung (► Anhang).

Bis zum 5. Mai (nach einer Woche) lagen 36 vollständig ausgefüllte Fragebogen vor. Zwischen 5. und 12. Mai 2017 wurde mittels telefonischer Nachfrage die Stichprobe erhöht, sodass am 18. Mai 2017 197 vollständig ausgefüllte Fragebogen vorlagen. Dafür wurde teilweise mehrmals nachtelefoniert (auf Bitte der Befragten) und teilweise wurde der Link zur online-Befragung erneut ausgesandt („wurde übersehen“ oder „ist nicht angekommen“). In wenigen Fällen gab es Rückfragen seitens der Befragten zur Befragung im Allgemeinen und spezielle Rückfragen zu einzelnen Fragen.

Die Stichprobengröße von 197 musste im Zuge der Datenauswertung allerdings aufgrund von Mehrfachausfüllungen einzelner Gemeinden auf 183 reduziert werden. Dennoch bleibt eine Rücklaufquote von rund 64% für die weitere Auswertung und Analyse erhalten.

Insbesondere die Kooperation mit Studierenden der Karl-Franzens-Universität Graz im Zuge des Interdisziplinären Praktikums unter dem Titel „Alternative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum – Chance oder Illusion?“ steigerte die Rücklaufquote der Befragung enorm. Das gezielte aktive telefonische „Nachfassen“ hat sich jedenfalls bezahlt gemacht.

2.3 Sekundäranalyse

Unter Sekundäranalyse versteht man die neuerliche Auswertung (Re-Analyse) von bestehenden Daten. Der ursprüngliche Zweck der Erhebung und der Bezugsrahmen der Datensammlung spielt für die Sekundäranalyse keine Rolle (DIEKMANN, 1999).

Das grundsätzliche Vorgehen der Sekundäranalyse unterscheidet sich nicht vom Vorgehen in der Primärforschung – originäre wissenschaftliche Erkenntnisse sind Zweck der Forschung (MADEJOVIC, 2014, S.31).

Ein wesentlicher Vorteil der Sekundäranalyse ist in vielen Fällen von forschungsökonomischer Natur. Der Ressourcenaufwand (zeitlich und finanziell) kann durch den Zugriff auf bereits erhobene Daten meist minimiert werden. Die wesentlichen Herausforderungen in der Sekundäranalyse liegen meist in der Zugänglichkeit des Datenmaterials und der Kompatibilität der Daten mit den Fragestellungen und dem Forschungsgegenstand (DIEKMANN, 1999).

Wesentlich ist es jedoch relevante Datenquellen für eine Sekundäranalyse zu kennen, um die Qualität der Daten evaluieren zu können. Sekundärdaten stammen üblicherweise von amtlichen (statistischen) Stellen, aus Fachliteratur sowie unternehmerischen Datensammlungen (LANG, o.J.).

In der gegenständlichen Dissertation wurden verschiedene Daten mit Bezug zum jeweiligen Mikro-ÖV Angebot analysiert (► Kapitel 5.2).



2.4 Tiefeninterviews

Vertiefende Informationen zu Mikro-ÖV Angeboten wurden mittels Tiefeninterviews ausgewählter TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten gewonnen.

2.4.1 Teilstrukturiertes Leitfadeninterview

Im Zuge der Tiefeninterviews mit TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten wurde ein teilstrukturiertes Leitfadeninterview als Interviewform gewählt (HELFFERICH, 2011 und KRUSE, 2014).

Die Interviews wurden mit Hilfe eines Interviewleitfadens (► Anhang), welcher in verschiedene Abschnitte und Fragenkategorien aufgeteilt war, durchgeführt. Der Leitfaden wurden allerdings ausschließlich als Behelf für die Abwicklung der Interviews verwendet. Einerseits wurden die Fragen nicht strikt entsprechend des Leitfadens abgefragt und andererseits wurden die Fragen nicht in chronologischer Reihenfolge entsprechend des Leitfadens abgearbeitet. Während des Interviews wurde darauf geachtet, dass ein kontinuierlicher Gesprächsfluss zustande kam, dennoch alle Inhalte (entsprechend der Fragen aus dem Leitfaden) behandelt wurden.

D.h. diese Form des teilstrukturierten Leitfadeninterviews enthält auch wesentliche Merkmale des narrativen Interviews, da hier insbesondere die Erkenntnisse und Erfahrungen der Interview-PartnerInnen im Fokus standen. Diese sollten, zwar durch den Leitfaden gelenkt, dennoch frei zum gegenständlichen Thema sprechen können.

Weiters sind die Interviews sowohl ExpertInnen-Interviews als auch problemzentrierten Interviews zuzuordnen. Bei ExpertInnen-Interviews steht nicht die Person im Fokus, sondern die Expertise und Kompetenz einer Person in Hinblick auf ein spezielles Themenfeld. Im problemzentrierten Interview steht problemorientiertes Sinnverstehen des jeweiligen Themas durch den Interviewer bzw. den Forscher durch die subjektiven und individuellen Antworten des Befragten im Vordergrund. Der Interviewer konfrontiert die Interview-PartnerInnen mit Fragen, basierend auf fachlichem Vorwissen.

Eine klare Abgrenzung der Interviewmethode ist für die gegenständliche Arbeit bzw. die gegenständlichen Interviews nicht möglich und sinnvoll. Es wurden die passendsten Aspekte aus unterschiedlichen Interviewformen der qualitativen Sozialforschung transferiert und für die gegenständliche Arbeit angewandt.

Für den Aufbau der Interviews wurden daher die drei Entscheidungsschritte qualitativer Interviewforschung (KRUSE, 2014) herangezogen:

- Was wird durch ein Interview erforscht? (entsprechend der Forschungsfragen)
- Wie sollen die Interviews abgewickelt werden? (Festlegung der Interviewform bzw. welche Kombination)
- Wer wird befragt? (Festlegung der Interview-PartnerInnen)

2.4.2 Aufbau des Interviewleitfadens

Vorab wurden 5 Kategorien von Fragen definiert, welche für den vertiefenden Erkenntnisgewinn von Bedeutung sind. Diese Kategorien entstammen aus theoretischen Vorannahmen, aufbauend auf den Ergebnissen und Erkenntnissen von vorangegangenen Arbeitsschritten der gegenständlichen Forschungsarbeit, daher sind diese Kategorien als deduktive Kategorien zu bezeichnen.



Verschiedene Fragetypen wurden in der Form gestaltet, dass eine notwendige Struktur für das Interview im Sinne des Forschungsinteresses vorhanden ist, ein offenes dialogisches Gespräch dennoch möglich ist (HELFFERICH, 2011).

Folgende Fragenkategorien mit verschiedenen Detailfragen, einerseits als Hauptfragen (Erzählaufforderungen) und andererseits als Behelfsfragen, welche je nach Bedarf in der Interviewsituation herangezogen werden konnten (z.B. Steuerungsfragen, Aufrechterhaltungsfragen, Angebot von Deutungen etc.), sind im Leitfaden verankert:

A) Einleitungsfragen: Diese Fragen wurden zur Annäherung an das Thema und für einen ersten Überblick gestellt (z.B. „Beschreiben Sie bitte die Bedeutung des Projektes in Ihrer Gemeinde!“).

B) Rahmenbedingungen auf übergeordneten Ebenen: Diese Fragen sollen Erkenntnisse zu Aspekten, welche außerhalb des Verantwortungsbereichs der Interview-PartnerInnen bzw. der vertretenen Gebietskörperschaft liegen (z.B. „Welchen Einfluss hatten und haben rechtliche Rahmenbedingungen, z.B. straffe Regelungen in Form von Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften, auf die Umsetzung des Projekts?“), bringen.

C) Maßnahmenspezifische Einflüsse: Diese Fragen betreffen die Komplexität und Wirkungen, welche in speziellem Zusammenhang mit dem jeweiligen Projekt stehen (z.B. „Wie lange dauerte die Realisierung des Projekts – von der ersten Idee bis zum Betriebsbeginn?“).

D) Organisation und Kommunikation: Diese Fragen zielen auf allgemeine Aspekte der Kommunikation und Teilnahme von Personen(gruppen) im Zuge des jeweiligen Projektes ab (z.B. „Wurde die Realisierung des Projekts von aktiven, engagierten BürgerInnen unterstützt?“).

E) Akteure: Diese Fragen vertiefen die Rollen und Zuständigkeiten von AkteurInnen im Zuge des gegenständlichen Projektes. (z.B. „Wurde das Projekt durch sogenannte Schlüsselpersonen unterstützt, z.B. Initiatoren, Trend-Setter, Promotoren, prominente Personen, Verbreiter, Kümmerer?“)

Die abschließenden Fragen sollen den Interview-PartnerInnen die Möglichkeit einer Zusammenschau mit Fokus auf das Wesentliche des gesamten Interviews geben („Warum funktioniert Ihr Mikro-ÖV Angebot aus Ihrer Sicht so gut / nicht gut? Was sind zusammenfassend die Erfolgsfaktoren Ihres Projektes?“).

Der gesamte Interview-Leitfaden ist im Anhang zu finden.

2.4.3 Rekrutierung der Interview-PartnerInnen

Die Rekrutierung der Interview-PartnerInnen erfolgt durch die vorliegenden Ergebnisse aus den Stufen 1 (Befragung Gemeinden der Steiermark) und 2 (Analyse umgesetzter Projekte in Österreich) der gegenständlichen Arbeit.

Die Generierung vertiefender Erkenntnisse aus bereits in Betrieb befindlicher Mikro-ÖV Angebote sind Ziel der Tiefeninterviews – dazu wurden drei Personen befragt. Interview-PartnerInnen wurden nach folgenden Charakteristika gesucht und ausgewählt⁴:

- TrägerInnen von alternativen Mobilitätslösungen, d.h. der/die InterviewpartnerIn verfügt über erhebliche Entscheidungsgewalt bezüglich eines Mikro-ÖV Angebotes

⁴ Sämtliche Kriterien wurden von den Interview-Partnern erfüllt.



- BürgermeisterIn einer Gemeinde in ländlichen Räumen bzw. mit ländlichen Bereichen in der Gemeinde
- Dauer seit Beginn des Betriebes des Mikro-ÖV Angebotes⁵:
 - vollständig etabliertes Mikro-ÖV Angebot (seit mehreren Jahren in Betrieb)
 - Mikro-ÖV Angebot in der Umbruchphase zum etablierten Angebot (seit ein bis zwei Jahren in Betrieb)
 - neues Mikro-ÖV Angebot (seit weniger als einem halben Jahr in Betrieb)
- Bereitschaft zur Teilnahme an einem persönlichen Interview

Die Kontaktaufnahme und Terminvereinbarung erfolgte jeweils direkt bzw. über ein Sekretariat per Telefonanruf oder E-Mail. Alle angefragten Interview-PartnerInnen erklärten sich bereit, an dem Interview teilzunehmen.

2.4.4 Abwicklung der Interviews

Die Tiefeninterviews wurden im September und Oktober 2017 jeweils im entsprechenden Rathaus bzw. Gemeindeamt geführt.

Die Interview-PartnerInnen wurden vor dem Interview über das Forschungsvorhaben und welchen Sinn und Zweck das Tiefeninterview verfolgt, informiert. Weiters wurde die Zustimmung der Interview-PartnerInnen zur Ton-Aufzeichnung des Interviews eingeholt. Neben der Ton-Aufzeichnung wurden vom Interviewer während des Interviews handschriftliche Notizen angefertigt, die als Zusatzinformation für die Transkription verwendet wurden.

Entsprechend des Leitfadens wurden die Interviews in rund 30 bis 35 Minuten abgewickelt.

Gezielte, jedoch offene Fragen, zu den im Leitfaden beschriebenen Themen (► Kapitel 2.4.2) verwickelten die InterviewpartnerInnen und den Interviewer in einen angeregten und offenen Dialog. Inhaltliche Schwerpunkte konnten durch gezieltes Nachfragen des Interviewers fokussiert werden. Grundsätzlich waren die Interview-PartnerInnen überaus bereitwillig Auskunft zum gegenständlichen Thema und darüberhinausgehenden Verflechtungen zu geben.

2.4.5 Transkription der Interviews

Im Transkript werden abgewickelte und aufgezeichnete Interviews schriftlich festgehalten. Somit ist eine Analyse zu einem späteren Zeitpunkt möglich. (DRESING, 2011)

Aufgrund der Thematik und der Praktikabilität wurde für die Transkription ein einfaches Transkriptionssystem angewandt, da der Fokus auf dem Inhalt des Interviews liegen sollte:

- wörtliche Transkription (keine lautmalerischen Aufzeichnungen)
- Annäherung an die Schriftsprache (Dialekt wird als Hochdeutsch transkribiert)
- keine Transkription von Verständnissignalen („ähm, aja, aha“ etc.)
- unverständliche Worte und Satzteile werden klar gekennzeichnet
- klare Kennzeichnung von Interviewer („I:“) und befragter Person („B:“)

⁵ Jeder Unterpunkt wurde von einem Interview-Partner erfüllt.



- Nummerierung von Zeilen

2.4.6 Qualitative Inhaltsanalyse

Die qualitative Inhaltsanalyse ermöglicht es Inhalte aus einem Interview zu ordnen und zu strukturieren. Diese Methode bedarf subjektiver Interpretation, jedoch nach klar nachvollziehbaren Kategorien und wird somit wissenschaftlichen Ansprüchen gerecht. Einerseits werden dafür deduktive Kategorien aus dem vorab entwickelten Interviewleitfaden und weiteren zugrundeliegende Theorien herangezogen. Andererseits ergeben sich im Zuge der ersten Textsichtung induktive Kategorien. Eine Kombination aus deduktiven und induktiven Kategorien ist durchaus sinnvoll und ergibt eine Grundlage für ein detailliertes Interpretationsergebnis (MAYRING, 2012).

Im Zuge der Textanalyse werden neben den Zuordnungen zu einzelnen Kategorien auch spezielle Zitate markiert, die einen Sachverhalt besonders anschaulich bzw. genau auf den Punkt bringen (Ankerbeispiele, ► Glossar).

Die Paraphrasierung stellt die Vereinfachung der ausgewählten (codierten) Textstellen dar. Die Reduktion auf inhaltstragende Textpassagen und die Entfernung von Füllwörtern stehen dabei im Vordergrund. Die Generalisierung des Textes wird in der gegenständlichen Forschungsarbeit mit der Paraphrasierung zusammengefasst.

Das gesamte Transkript wird in strukturierter Form nach den verschiedenen Kategorien codiert. D.h. jeder Textpassage in jedem Transkript werden Kategorien zugeordnet. Durch dieses Kategoriensystem werden für den Forschungsinhalt relevante Textstellen herausgearbeitet. Im Kategoriensystem sind auch die Codierregeln enthalten, so ist z.B. zu regeln, ob ein Wort, ein Satz oder ein Absatz codiert wird (KUCKARTZ, 2008, S. 43-49).

Im nächsten Schritt erfolgt die kategoriebasierte Auswertung der paraphrasierten und generalisierten Textpassagen. Hierbei werden

- Textpassagen je Kategorie zusammengefasst,
- Kategorien und deren Inhalte beschrieben,
- Ergebnisse interpretiert und
- die Ergebnisse aus dem Tiefeninterview zusammenfassend diskutiert.

Im Zuge der Zusammenfassung und der Inhaltsbeschreibung werden die Kategorien und Subkategorien laufend angepasst und optimiert. Weiters werden mögliche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Kategorien dargestellt, die ebenfalls in das Ergebnis des Interviews einfließen.

Die qualitative Inhaltsanalyse zielt auf das Expertenwissen im jeweiligen Themenbereich der Befragten ab. Quantitative Schlüsse sind nicht möglich und nicht Teil des Ergebnisses aus den Tiefeninterviews. Im Vordergrund stehen die Inhalte und die Vielschichtigkeit des Gesagten sowie dessen Interpretation und zusammenfassende Diskussion.

In der gegenständlichen Forschungsarbeit steht die argumentative Untermauerung der Ergebnisse aus den quantitativen empirischen Erhebungen (Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark und Analyse umgesetzt Projekte in Österreich, ► Kapitel 5.1 und 5.2) durch die Ergebnisse aus den Tiefeninterviews im Fokus.



2.4.7 Codierregeln der Tiefeninterviews

Die Kriterien für die Analyse der Tiefeninterviews sind in Kapitel 5.3 und im Anhang dargestellt und näher definiert.

Folgende Codierregeln wurden im Zuge der Codierung angewandt:

- Nach Möglichkeit werden ganze Sätze codiert.
- Es können auch mehrere Sätze bzw. Absätze sein.
- Gleiche Aussagen innerhalb eines Interviews werden einmal codiert.
- Grundsätzlich soll eine codierte Aussage für sich verständlich sein. Keine zusätzliche Erklärung aus dem weiteren Text ist notwendig – ansonsten ist der codierte Bereich auszuweiten.
- Für die Codierung ist auf Triggerwörter bzw. -phrasen zu achten (z.B. „Finanzierung“ in der Kategorie K02 Finanzielle Rahmenbedingungen)

2.5 Statistische Methoden

Neben den bereits beschriebenen wissenschaftlichen Methoden wurden für die einzelnen Verfahrensschritte (Befragung – Sekundäranalyse – Tiefeninterview) statistische Methoden angewandt.

2.5.1 Deskriptive Datenanalyse

Die deskriptive Datenanalyse hat das Ziel, durch wenige Maßzahlen und Kennwerte Untersuchungsgegenstände möglichst eindeutig zu beschreiben. Die Ergebnisse und interpretierten Aussagen beziehen sich in weiterer Folge jeweils ausschließlich auf die untersuchte Stichprobe. Allgemeingültige Aussagen und Zusammenhänge, über die Stichprobe hinausgehend, aufgrund der deskriptiv beschriebenen Daten sind daher nicht möglich (BECKER et al., 2016, S.28).

Die univariate (Häufigkeiten) Darstellung (tabellarisch und graphisch) von erhobenen und bestehenden Daten ist der erste Schritt jeder Datenauswertung. Hierbei wird jedes Merkmal eines Untersuchungsgegenstandes singular betrachtet (ECKEY, 2008, S.30). Weiters sind Lagemaße für die Beschreibung der Struktur eines Datensatzes von Bedeutung. Das arithmetische Mittel (Durchschnitt), der Median (Zentralwert liegt in der Mitte der Stichprobe) oder Modus (häufigster Wert einer Stichprobe) sind hierbei wesentliche Lagemaße (ECKEY, 2008, S.55).

2.5.2 Explorative Datenanalyse

In der explorativen Datenanalyse wird nach Auffälligkeiten in einem Datensatz gesucht. Die Exploration ermöglicht es aufgrund der Analyse, allgemeine Hypothesen und weiterführende Fragestellungen zu entwickeln (BECKER et al., 2016, S.29).

Die bivariate Häufigkeitsverteilung ermöglicht die gleichzeitige Betrachtung von zwei Merkmalsausprägungen eines Untersuchungsgegenstandes. Dabei ist insbesondere die Intensität des Zusammenhangs zwischen zwei Merkmalen von Interesse (ECKEY, 2008, S.147).



2.5.3 Induktive Datenanalyse

Die induktive Statistik, basierend auf der Wahrscheinlichkeitstheorie, ermöglicht die Bewertung der statistischen Zusammenhänge zwischen verschiedenen Merkmalsausprägungen. Dazu werden verschiedene statistische Signifikanztests herangezogen und angewandt (BECKER et al., 2016, S.29):

Der Chi-Quadrat Unabhängigkeitstest nach Pearson dient der Überprüfung der Unabhängigkeit zweier Merkmale für nominalskalierte (kategorische) Variablen. Dabei wird die Hypothese der Unabhängigkeit der beobachteten bivariaten Häufigkeitsverteilung in einer Stichprobe überprüft. Die Nullhypothese trifft zu, wenn die beiden beobachteten Variablen A und B voneinander unabhängig sind. Die Alternativhypothese trifft zu, wenn die beiden beobachteten Variablen A und B überproportional häufig gleichzeitig auftreten (HOCHSCHULE LUZERN, 2018).

Folgende Signifikanzen (asymptotische Signifikanzen⁶) sind durch den Pearson-Chi-Quadrat Test zu ermitteln:

- $p \leq 0,05$: signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %)
- $p \leq 0,01$: sehr signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 1 %)
- $p \leq 0,001$: höchst signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 1 ‰)

2.6 Arbeitsmittel für die Erstellung der Arbeit

Sämtliche Methoden für die Erstellung dieser Arbeit wurden durch den Einsatz verschiedener Arbeitsmittel unterstützt:

- Die online Befragung wurde durch das online-Befragungstools „surveygizmo“ abgewickelt.
- Die Tiefeninterviews fanden jeweils vor-Ort in den Gemeinden der Steiermark statt und wurden mit einem Smartphone digital aufgezeichnet.
- Die Auswertung und Analyse der Daten aus der online Befragung (► Kapitel 5.1), von umgesetzten Projekten in Österreich (► Kapitel 5.2) und der Tiefeninterviews (► Kapitel 5.3) erfolgte mittels der Statistik-Software SPSS Version25 und MS Excel 2016.
- Die graphische Aufbereitung empirischer Daten erfolgte durch den Einsatz von MS Excel 2016 und ArcGIS 10.2. (ArcMap 10.2.2).

⁶ p-Wert, ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Teststatistik mindestens den in der Stichprobe berechneten Wert annimmt



3 Ländliche Räume und Mobilität

Dieses Kapitel stellt das Themenfeld ländliche Räume, inklusive der dazugehörigen Wandlungsprozesse in diesen Gebieten, in umfassender Form dar. Zusätzlich werden die Themen Daseinsgrundfunktion und Erreichbarkeit in Hinblick auf Mobilität und deren Entwicklung in ländlichen Räumen diskutiert.

3.1 Diskussion des Begriffs „ländlicher Raum“

Der Begriff „ländlicher Raum“ wird in verschiedensten Disziplinen und (Wissenschafts-)Bereichen eingesetzt und diskutiert. Dementsprechend ist eine klare, konsensfähige Abgrenzung des ländlichen Raumes nicht möglich (ARL, 2008, S. 1). Die Vielfalt der unterschiedlichen Teilräume stellt den Begriff „der“ ländliche Raum in Frage, vielmehr ist von ländlichen Räumen die Rede (ARL, 2008, S. 2).

Es gibt eine Reihe von unterschiedlichen Kategorisierungs- und Typologisierungsmöglichkeiten (► Kapitel 3.1.2). Dabei werden oftmals Siedlungsdichte oder Siedlungsflächenanteile als entscheidende Indikatoren herangezogen (HERGET, 2013). Fließen zusätzlich funktionale Beziehungen in die Typologisierung von Räumen mit ein, dann ergibt sich insbesondere für ländliche Räume ein deutlich heterogeneres Gefüge, wie z.B. für den urbanen Raum (WEBER, 2010).

Strukturelle Nachteile, welche oftmals ländlichen Räumen zugeordnet werden, sind jedenfalls kritisch zu betrachten und erweisen sich je nach Lage und Wirtschaftsstruktur im Detail oftmals als falsch. Im Gegenteil sind z.B. ländliche Räume in der räumlichen Nähe von Stadtgebieten oder Tourismusregionen als strukturstarke Räume zu bezeichnen (WEBER, 2010).

Ländliche Räume sind jedenfalls einem Wandlungsprozess unterworfen, der spezifische Eigenschaften, welche ländlichen Räumen zugeordnet werden, teilweise in Frage stellt. Dennoch beschreibt der komplexe Definitionsansatz von Henkel (HENKEL, 1993, S.27) ländliche Räume als „...naturnaher, von Land- und Forstwirtschaft geprägten Siedlungs- und Landschaftsraum mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, sowie niedriger Zentralität der Orte, aber höherer Dichte der zwischenmenschlichen Beziehungen...“, sehr plastisch und passend für die v.a. politische Diskussion der ländlichen Räume.

Bindet man eben diese soziologischen Aspekte in die Betrachtung des Raumes mit ein, so ist eine empirisch nachweisbare Unterscheidung von städtischen und ländlichen Räumen nicht stichhaltig möglich. Soziale Modernisierungsprozesse und Individualisierungstendenzen führen allerdings auch in ländlichen Räumen zu einer Vergrößerung des Spektrums an unterschiedlichen Lebensstilen (vgl. DANGSCHAT et al., 2007).

Grundsätzlich wird der Begriff „ländlicher Raum“ ob seiner Berechtigung angezweifelt, da sich die Lebensstile von Menschen in ländlichen Räumen und Städten sehr stark angenähert haben. Dies ist insbesondere auf Veränderung der Dorfgemeinschaft, Informatisierung und vereinheitlichender Mediendurchdringung, Bedeutungsverlust der Landwirtschaft und damit des bäuerlichen Lebens zurückzuführen. Durch diese Annäherungsprozesse spricht man bereits von einem „rurbanen“ Lebensstil. Ländliche Räume haben dennoch oder insbesondere aufgrund der politischen Diskussion enorme Bedeutung (ARL, 2008).

Ein weiteres Merkmal ist, dass ländliche Räume einem ständigen Wandel unterworfen sind (► Kapitel 3.2 und Kapitel 3.3), insbesondere die Veränderung der Wirtschaftsstruktur von der Agrarwirtschaft hin zu einem Wirtschaftsstruktur mit Hauptfokus auf Erholung in all ihren Facetten (Tourismus, Angebote im Ruhestand, Ästhetik etc.) (DELLER et al., 2001, S.352).



3.1.1 Ländlicher Raum ist gleich ländlicher Raum?

Grundsätzlich sind die Typologisierung und Klassifizierung von Räumen mit der Problematik der Abgrenzung der Raumeinheiten konfrontiert. Je nach Fragestellung ist der entsprechende Maßstab anzulegen.

Beispielsweise gliedert die OECD-Klassifikation der Raumtypen Österreich auf NUTS-3-Ebene auf. NUTS-3-Regionen aggregiert mehrere Verwaltungsbezirke zu einer statistischen Einheit. Diese Raumeinheiten werden über Bevölkerungsdichten in die Klassen

- „überwiegend ländliche Gebiete“,
- „maßgeblich ländlich geprägte Gebiete“ und
- „überwiegend urbanisierte Gebiete“

eingeteilt. Nach dieser Klassifizierungsmethode leben in Österreich rund 22% in städtisch geprägten Gebieten (WEBER, 2010).

Fokussiert man auf eine beliebige Raumeinheit aus dieser Klassifikation, sind im Detail große Unterschiede zu erkennen. In „überwiegend ländlichen Gebieten“ sind urbane Zentren zu finden und in „überwiegend urbanisierten Gebieten“ sind ländliche Bereiche zu erkennen.

Weiters sind klare Unterschiede innerhalb von ländlichen Räumen identifizierbar. Einerseits sind „starke“ und „schwache“ ländliche Räume aufgrund von Wirtschaftsstrukturen zu unterscheiden. Dabei sind insbesondere Tourismus und Industriestandorte als wesentliche Grundlage für ökonomisch erfolgreiche ländliche Regionen zu nennen. Gemessen an ihrer Kaufkraft sind ländliche Räume allerdings im Mittel stets „ärmer“ als Städte (STEINER, 2003).

Innerhalb ländlicher Räume bewirken unterschiedliche Entwicklungsstände Ungleichheiten ländlicher Räume. Nationale und regionale Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen, die Ausrichtung von Regionalpolitik und Raumordnung, sowie der Sektoralpolitik mit Raumwirksamkeit haben enormen Einfluss auf die Entwicklung der ländlichen Räume (KRAJASITS, o.J.):

- Ländliche Stadtumlandgemeinden haben durch Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung und damit einer verbesserten Erreichbarkeit aufgrund von Standortvorteilen als Wohngebiete, in Form von attraktiven Lebens- und Umweltbedingungen, eine überaus dynamische Bevölkerungsentwicklung erfahren. Diese ländlichen Räume profitieren von der Nähe bzw. guten Erreichbarkeit von Städten.
- Ländliche Räume mit diversifizierter Wirtschaftsstruktur, oftmals gekennzeichnet durch Leitsektoren, -branchen oder -betrieben und initialisiert bzw. subventioniert durch gezielte Förderpolitik, zeigen ebenfalls eine sehr positive Bevölkerungsdynamik.
- Ländliche Räume mit geringer Erreichbarkeitsqualität und ungünstiger Wirtschafts- und Branchenstruktur sind von den Effekten des demographischen Wandels am stärksten betroffen. Diese ländlichen Räume stellen die negativ konnotierten, benachteiligten ländlichen Räume dar.

3.1.2 Typologisierungen der ländlichen Räume

Die gegenständliche Arbeit erfordert für die Vergleichbarkeit von Mikro-ÖV Angeboten in bestimmten Räumen, eine klare und für diesen Zweck passende Typologisierung. Im folgenden Abschnitt sind verschiedene, gängige Typologisierungen übersichtlich dargestellt.



Europäische Union: Klassifizierung von Räumen

Die Klassifizierung von Räumen durch die Europäische Union, entwickelt und etabliert durch EUROSTAT, ist eine hierarchisch gegliederte Systematik der Gebiets-einheiten in der EU. Grundsätzlich gibt es 3 Ebenen der Klassifikation auf dem das Territorium der EU eingeteilt ist. Hintergrund ist die Vergleichbarkeit von funktional-geographischen Gebieten der EU für verschiedene statistische Zwecke (STATIS-TIK AUSTRIA, 2017a):

- NUTS⁷ 1: Regionen der Europäischen Gemeinschaften
- NUTS 2: Grundverwaltungseinheiten
- NUTS 3: Unterteilungen der Grundverwaltungseinheiten

Die NUTS Ebenen sehen für Österreich folgendermaßen aus:

- NUTS 1: 3 Einheiten – Ost-, Süd- und Westösterreich
- NUTS 2: 9 Einheiten – Bundesländer
- NUTS 3: 35 Einheiten – politische Bezirke, teilweise zusammengefasst

Auf der NUTS 3 Ebene wurde die siedlungsstrukturelle Regionstypisierung Europas (zusammengefasster NUTS-3-Siedlungsstrukturtyp nach Stadt-Umland-Beziehungen) entwickelt⁸:

Deutschland: Stadt- und Gemeindetypen

Stadt- und Gemeindetypen ordnen die Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände in fünf Kategorien nach Funktion und Bedeutung hinsichtlich der Größe von Städten. Kleine Gemeinden wurden in Gemeindeverbände mit Funktionsteilung (Ämter, Verbandsgemeinden, Verwaltungsgemeinschaften etc.) zusammengefasst. Somit gibt es in Deutschland 4.562 Einheiten (im Vergleich dazu gibt es 11.190 Gemeinden unterschiedlichster Größe).

Landgemeinden machen in Deutschland rund 35% der Fläche und rund 10% der Bevölkerung aus (BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG, 2012).

Die Klassen mit Unterklassen sind im Anhang dargestellt.

Deutschland: Raumtypen

Diese Typisierung berücksichtigt zwei räumliche Strukturmerkmale:

- Besiedelung (Bevölkerungsdichte und Siedlungsflächenanteil)
- Lage (potenziell erreichbare Tagesbevölkerung auf Basis von Erreichbarkeitsanalysen des BBSR)

Diese Typisierung des Raumes ist nach dieser Methode unabhängig von (veränderlichen) administrativen Grenzen möglich, d.h. die Typisierung erfolgt auf Basis eines kleinräumigen Analyserasters.

Je nach Strukturmerkmal werden verschiedene Raumtypen unterschieden:

⁷ NUTS „Nomenclature des unités territoriales statistiques“

⁸ Weitere Informationen unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/raumabgrenzungen_node.html



- Besiedelung (Prägung): ländlich – teilweise städtisch (bei Aggregation auf Gemeindeebene) – städtisch
- Lage (Typ): sehr peripher – peripher – zentral – sehr zentral

Eine Kombination aller Typen bzw. eine Überlagerung der beiden Strukturmerkmale ist in weiterer Folge ebenfalls möglich. So ist beispielsweise die Ausweisung von „sehr peripheren ländlichen Gebieten“ möglich.

In sehr peripheren ländlichen Gebieten leben demzufolge 3,2% der Bevölkerung, allerdings auf einer Fläche von 17,5% des gesamten Bundesgebietes.

Die Anteile der Raumtypen bezogen auf die Fläche und die Bevölkerung Deutschlands sind im Anhang dargestellt.

Schweiz: Raumtypologien

Die problem- und potenzialorientierte Raumtypologie des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE in der Schweiz ordnet die Gemeinden der Schweiz in vier Gebietsräume ein. Diese werden wiederum in verschiedene Unterklassen eingeteilt. Insgesamt liegen somit 11 verschiedene Klassen von Räumen vor (► Anhang).

Rund 3,8% der Bevölkerung der Schweiz lebt in peripheren ländlichen Räumen und 2,3% in peripheren ländlichen Räumen außerhalb der ländlichen Zentren. Der periphere ländliche Raum nimmt allerdings rund 31% der Fläche der Schweiz ein und rund 27% nimmt der periphere ländliche Raum außerhalb der ländlichen Zentren ein (ARE, 2001).

Eine weitere Raumtypologie stammt vom Bundesamt für Statistik der Schweiz (BFS). Diese Gemeindetypologie basiert auf einem Zentren-Peripherien-Modell. Räumliche Grundlage für diese Methode sind die Gemeinden der Schweiz. Die Gemeinden werden nach 22 Gemeindetypen und 9 Haupttypen klassiert. Folgende Kriterien für die Klassenbildung werden angewandt:

- Pendlerbewegungen
- Beschäftigungssituation
- Wohnverhältnisse
- Reichtum
- Tourismus
- Bevölkerung
- Zentrumsfunktionen

Einige Sondertypen berücksichtigen Gemeinden mit besonderen demographischen Strukturen (starke touristische Prägung, Abwanderung, Überalterung etc.) (BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 2016).

Österreich: Siedlungseinheiten

Die Siedlungseinheiten stellen zusammenhängende Siedlungsgebiete mit definierten Entfernungen (max. 200m) zwischen Gebäuden mit Hauptwohnsitzen mit einer klar zusammenhängenden Struktur und mit mindestens 500 EinwohnerInnen dar. Ländliche Streusiedlungen, welche diesen Kriterien nicht entsprechen, gehen daher nicht in diese Klassifizierung ein.

Die Klassengrenzen (Einwohnergrößenklassen) sind wie folgt definiert:



Tabelle 5: Siedlungseinheiten nach Einwohnergrößenklassen (Quelle: KATZLBERGER, 2010)

EINWOHNERGRÖßENKLASSE	EINWOHNERINNEN [%]*
501 - 1.000	7,73%
1001 - 2.000	10,39%
2001 - 5.000	12,32%
5.001 - 10.000	9,22%
10.001 - 20.000	7,25%
20.001 - 50.000	5,46%
50.001 - 100.000	5,10%
100.001 - 200.000	6,38%
200.001 - 300.000	8,15%
> 300.000	28,01%

* bezogen auf die EinwohnerInnen, welche einer Einwohnergrößenklasse zugeordnet werden können.

Dementsprechend leben rund 30% der Bevölkerung, welche einer Einwohnergrößenklasse zugeordnet werden kann, in Siedlungseinheiten zwischen 500 und 5.000 EinwohnerInnen. 20% der Gesamtbevölkerung wohnen allerdings in Gebieten außerhalb der Siedlungseinheiten, d.h. in ländlichen Streusiedlungen, ohne zusammenhängende Siedlungsstruktur, mit mindestens 500 EinwohnerInnen, die keiner Einwohnergrößenklasse zugeordnet werden kann.

Addiert man diese Siedlungsgebiete, welche sich nicht in den Einwohnergrößenklassen wiederfinden, mit den Klassen bis 5.000, dann leben rund 44% der österreichischen Bevölkerung in Siedlungseinheiten unter 5.000 EinwohnerInnen (KATZLBERGER, 2010).

Ländliche Räume in der Steiermark

Die NUTS-3-Siedlungsstrukturtypisierung der Klasse IV Ländlicher Raum (ländliche Regionen geringerer Dichte) angewandt auf die Steiermark⁹ zeigt, dass von 287 Gemeinden 86 Gemeinden nicht dieser Kategorisierung zuzuordnen sind und im Umkehrschluss 201 Gemeinden (70%) ländliche Regionen mit geringerer Dichte (unter 100 EW/km²) sind (► Abbildung 6).

⁹ In der gegenständlichen Arbeit wurde mit folgenden statistischen Daten gearbeitet: Land Steiermark 2017 (Steiermark: Fläche: 16.400,79 km² / Bevölkerung: 1.237.346 / Gebietsstand: 01.01.2015)

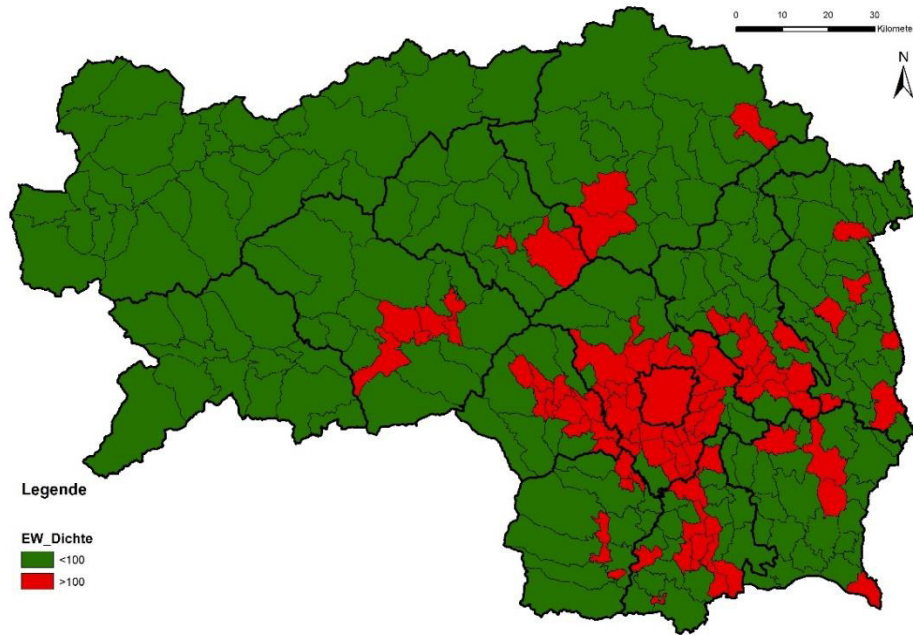


Abbildung 6: ländliche Regionen mit geringerer Dichte in der Steiermark gemäß NUTS-3-Siedlungsstrukturtypisierung (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017)

Abbildung 7 zeigt die Dezile der Bevölkerungsdichte in Gemeinden der Steiermark. Unterschiede in ländlichen Räumen kommen hier im Vergleich zu Abbildung 6 deutlicher zur Geltung. Insbesondere die unteren 3 Dezile (0,1 bis 0,3 Dezil) stellen die stark ländlichen geprägten Gemeinden in der Steiermark dar. In den untersten drei Dezilen sind die Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte bis zu 44 EW/km². Dies entspricht 89 Gemeinden (31%) und in Summe 188.428 EinwohnerInnen (15%) auf einer Fläche von 9.402 km² (57%).

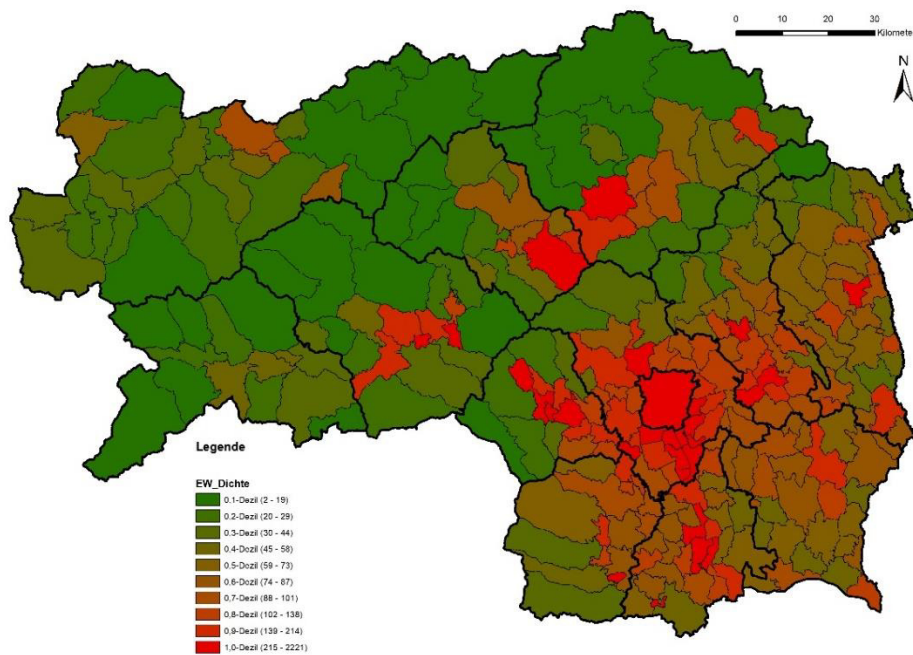


Abbildung 7: Dezile der Bevölkerungsdichte von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017)

Für die Steiermark eignet sich der Grenzwert von 50 EW/km² für äußerst stark ländlich geprägte Räume. In Abbildung 8 ist die Einwohnerdichte je Gemeinde in der Steiermark nach definierten Grenzwerten je Einwohner je km² dargestellt, dabei repräsentieren die grünen Kategorien (bis 50 EW/km²) den stark ländlich geprägten Raum. Dementsprechend sind 98 Gemeinden dem stark ländlich geprägten Raum zuzuordnen, dies entspricht 208.157 EinwohnerInnen (17%) und einer Fläche von 9.819 km² (60%).

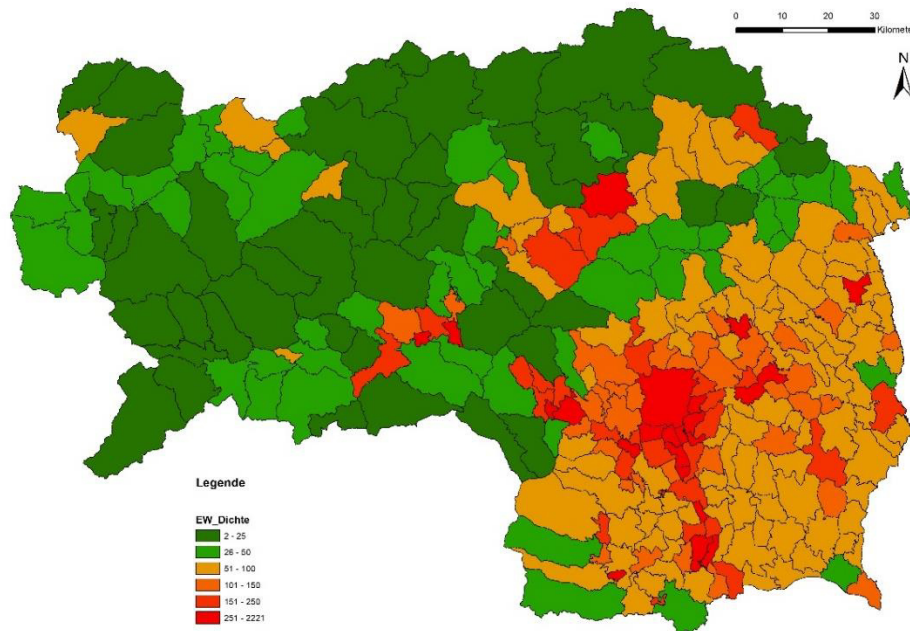


Abbildung 8: 6-teilige Skala der Bevölkerungsdichte von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017)

Die Einführung des Begriffs des **Dauersiedlungsraumes** ermöglicht eine weitere Differenzierung von ländlichen Räumen. Auf Gemeindeebene lassen sich bezüglich des Verhältnisses zwischen Dauersiedlungsraum und unbesiedelten bzw. temporär besiedelten Raum große Unterschiede in der Steiermark darstellen.

Als Dauersiedlungsraum¹⁰ wird jener Raum definiert, der für ununterbrochene Nutzung im Bereich Landwirtschaft, Siedlung und Verkehr zur Verfügung steht. Folgende Nutzungskategorien werden dem Raum zugeordnet (STATISTIK AUSTRIA, 2017b):

- Siedlungsraum:
 - städtisch geprägte Flächen
 - Industrie- und Gewerbeflächen
- Besiedelbarer Raum:
 - Ackerflächen
 - Dauerkulturen
 - Grünland

¹⁰ Es liegen verschiedene Abgrenzungen des Dauersiedlungsraumes vor, je nach zugrundeliegenden Daten. Die gegenständliche Arbeit bedient sich der Definition und Abgrenzung der Statistik Austria (STATISTIK AUSTRIA, 2017b).



- heterogene landwirtschaftliche Flächen
- Abbauflächen
- künstlich angelegte Nutzflächenflächen (z.B. städtische Grünflächen, Sport- und Freizeitflächen)

- Nichtbesiedelbarer Raum:
 - Wälder
 - Flächen mit Kraut-/Strauchvegetation
 - offene Flächen ohne bzw. mit geringer Vegetation
 - Wasserflächen

Die Steiermark erstreckt sich auf einer Fläche von rund 16.400 km², davon entfallen rund 15% auf Siedlungsraum, 17% auf besiedelbaren Raum und 68% auf nichtbesiedelbaren Raum (► Abbildung 9).

Die Bevölkerungsdichte, bezogen auf den Siedlungsraum, beträgt in der Steiermark im Mittel 504,8 EW/km² (im Vergleich zu einer Bevölkerungsdichte auf die gesamte Fläche von 75,4 EW/km²). Dieser Wert ist erst von Interesse, wenn die Gemeindeebene im Fokus der Betrachtung steht. Durch die Subtraktion insbesondere des teils sehr hohen Anteils des nichtbesiedelten Raumes einzelner Gemeinden, ist die Kompaktheit von Siedlungsflächen objektiv vergleichbar.

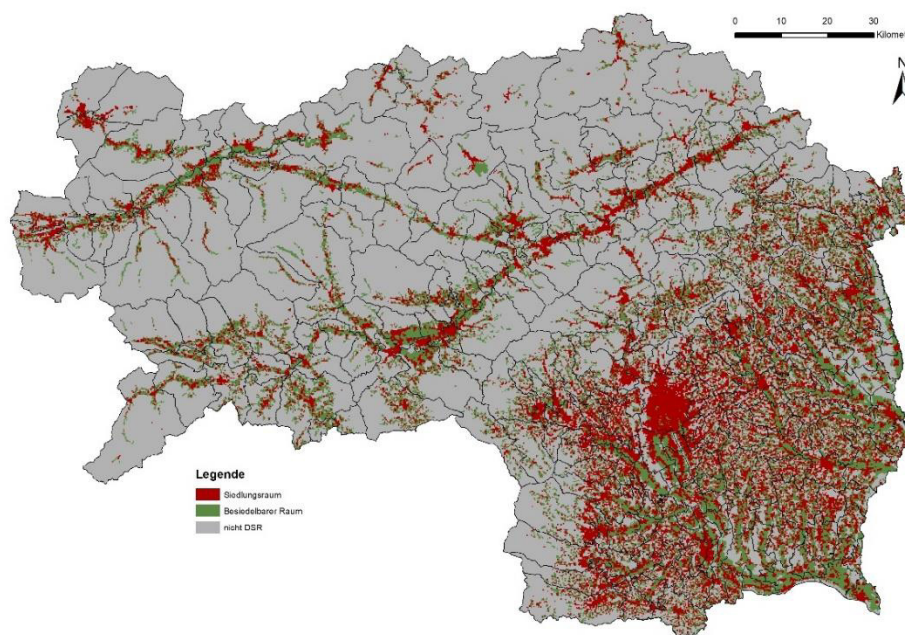


Abbildung 9: Dauersiedlungsraum in der Steiermark von Gemeinden in der Steiermark (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK 2017)

Die zehn Gemeinden der Steiermark mit dem geringsten Anteil des Siedlungsraumes haben einen Anteil von 1,2 % (Gemeinde Wildalpen) bis 3,0% (Marktgemeinde Kalwang) Siedlungsraum an der gesamten Gemeindefläche (► Anhang).

Teilweise weisen diese Gemeinden zusätzlich noch eine überaus disperse Siedlungsstruktur auf. In Abbildung 10 ist beispielhaft die Stadtgemeinde Mariazell (Siedlungsraum Anteil von 2,8% an der gesamten Gemeindefläche) mit hohem Anteil nichtbesiedelbarem Raum (93,4%), dennoch einer dispersen Siedlungsstruktur, dargestellt.

Sämtliche Gemeinden der Steiermark sind hinsichtlich ihres Dauersiedlungsraumes (Anteile Siedlungsraum, besiedelbarer Raum und nichtbesiedelbarer Raum) im Anhang dargestellt.

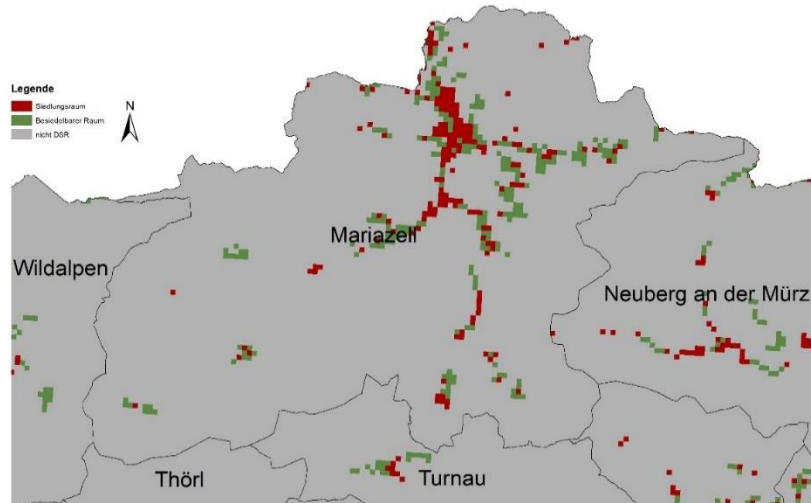


Abbildung 10: Dauersiedlungsraum der Stadtgemeinde Mariazell (eigene Darstellung, Datenquelle: LAND STEIERMARK, 2017)

3.2 Demographischer Wandel – Merkmale und Trends

Weltweit gesehen ist der demographische Wandel, neben den globalen Themenbereichen Globalisierung, Wissens- und Technologiewandel, Klimawandel inklusive der Entwicklung der „grünen Technologie“ (Umwelttechnologie) und der Bekämpfung der Armut, eine wesentliche Herausforderung der Menschheit. Eine strategisch abgestimmte Betrachtung dieser Herausforderungen ist notwendig für die gemeinsame Lösung von Problemen. Zusätzlich entstehen durch diese Herausforderungen auch Chancen für eine positive zukünftige Entwicklung (OECD, 2012, S.11).

Der demographische Wandel ist die nachhaltige Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Diese Veränderung wird durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren hervorgerufen (STATISTIK AUSTRIA, 2016a):

- aktuelle Bevölkerungsstruktur (gegenwärtige Altersstruktur und räumliche Verteilung der Bevölkerung)
- natürlichen Bevölkerungsbewegungen (Geburten und Sterbefälle)
- räumlicher Bevölkerungsbewegungen (Zuwanderung und Abwanderung)

Diese drei Faktoren beeinflussen maßgeblich Ausmaß, Richtung und Geschwindigkeit der Bevölkerungsentwicklung und somit der zukünftigen Bevölkerungsstruktur.

Die Entwicklung ist im Wesentlichen durch die folgenden drei Trends gekennzeichnet (UMWELTBUNDESAMT, 2007 und EICHHORST et al., 2015, S.4):

- (absolute) Abnahme der Bevölkerungszahl (Schrumpfung)



- Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung (Alterung oder Überalterung)
- Veränderung der sozialen und kulturellen Zusammensetzung der Gesellschaft (sozialer Wandel)

Grundsätzlich steht in hochentwickelten Industrienationen ein steigender Anteil älterer Menschen, ein sinkender Anteil jüngerer Menschen gegenüber (SCHIPFER, 2005 und EICHHORST et al., 2015, S.4).

Der Begriff demographischer Wandel ist grundsätzlich kein wertender, wird allerdings oftmals insbesondere im Zusammenhang mit ländlichen Räumen negativ konnotiert.

Bevölkerungsprognosen geben Auskunft über die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung in einem abgegrenzten Betrachtungsraum (► 3.2.1 und 3.2.2). Grundsätzlich sind diese Prognosen umso unsicherere je weiter die prognostizierte Bevölkerungszahl in der Zukunft liegt. Insbesondere Fertilität und Migration ist überaus schwer abzuschätzen (STATISTIK AUSTRIA, 2013, S.12).

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung in Österreich

Das Bevölkerungswachstum Österreichs seit der Nachkriegszeit bis in die Gegenwart ist dokumentiert (1951: 6.933.900 EinwohnerInnen und 2011: 8.401.900). In den letzten beiden Jahrzehnten war der Bevölkerungszuwachs vor allem auf die positive Wanderungsbilanz zurückzuführen. Die Geburtenbilanz (Differenz aus Geburten und Sterbefälle) ist in den letzten Jahren nahezu ausgeglichen. Regionale Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung sind allerdings bereits aus der Vergangenheit bekannt (STATISTIK AUSTRIA, o.J. a).

Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria gehen von einer positiven Bevölkerungsentwicklung bis 2080 auf rund 10 Millionen Personen in Österreich aus. Dabei werden allerdings ebenfalls klare räumliche Unterschiede prognostiziert – Wien soll von 2015 bis 2080 um rund 25,5% wachsen und Kärnten im gleichen Zeitraum um etwa 3% schrumpfen (STATISTIK AUSTRIA, 2016b).

Die Bevölkerung wird bis 2080 auch einer erheblichen Überalterung unterliegen. Im Jahr 2015 lag der Anteil der Personen über 65 Jahre bei rund 18,5% und 2080 wird dieser Anteil laut Prognose bei etwa 28,4% liegen (STATISTIK AUSTRIA, 2016b).

Abbildung 11 zeigt die (prognostizierte) Entwicklung der Bevölkerung und der Altershauptgruppen (bis 19, 20 bis 64 und über 65 Jahre) in Österreich.

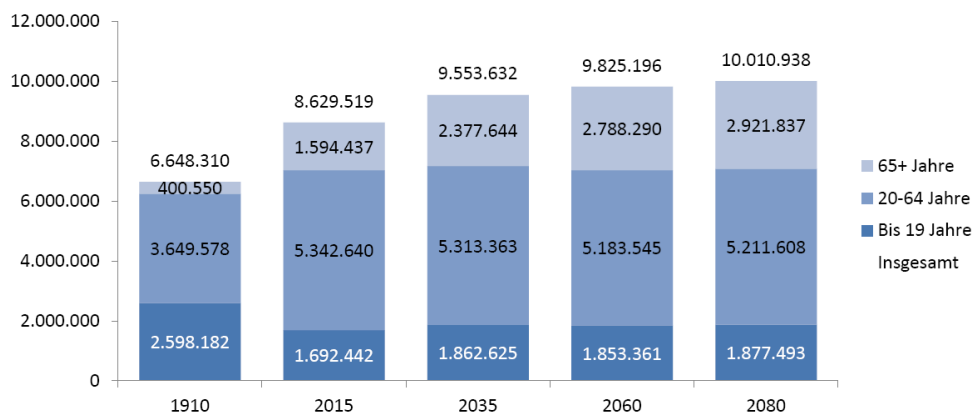


Abbildung 11: Bevölkerungs- und Altersstruktur in Österreich (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2016b)



3.2.2 Bevölkerungsentwicklung in der Steiermark

Seit 1.1.2001 ist die Bevölkerungszahl in der Steiermark durchwegs steigend (3,56% Zuwachs von 2001 auf 2015) (STATISTIK AUSTRIA, o.J. b). Die Bevölkerung der Steiermark wird bis 2080 um etwa 8% wachsen. Wobei der Anteil der Personen über 65 Jahre von 19,7% im Jahr 2015, auf 31,1% im Jahr 2080 ansteigen wird (STATISTIK AUSTRIA, 2016b).

Der Blick ins Detail zeigt jedoch innerhalb der Steiermark enorme Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungsprognose der Landesstatistik Steiermark zeigt mit Ausnahme der Stadt Graz und Graz-Umgebung eine stagnierende bzw. rückläufige Bevölkerungsentwicklung bis 2050 (LAND STEIERMARK, 2016a) (► Tabelle 6). Insbesondere die Bezirke der Obersteiermark sind teilweise von einem massiven Bevölkerungsrückgang betroffen. Dem Bezirk Murau wird z.B. ein Bevölkerungsrückgang von 23,3% prognostiziert.

Tabelle 6: prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den steirischen Bezirken von 2015 bis 2050 (mit Vergleichswert 2002) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016a)

BEZIRK	BEVÖLKERUNG		PROGNOSE VERÄNDERUNG 2015 - 2050		BEVÖLKERUNG 2050 (PROGNOSE)
	2002	2015	ABSOLUT	RELATIV [%]	
Graz-Stadt	232.930	274.207	77.241	28,2	351.448
Deutschlandsberg	61.366	60.404	-3.654	-6,0	56.750
Graz-Umgebung	131.947	147.097	17.626	12,0	164.723
Leibnitz	77.477	80.449	1.383	1,7	81.832
Leoben	66.445	60.949	-9.502	-15,6	51.447
Liezen	82.877	79.574	-10.237	-12,9	69.337
Murau	31.301	28.490	-6.646	-23,3	21.844
Voitsberg	53.420	51.702	-4.356	-8,4	47.346
Weiz	86.028	88.702	1.856	2,1	90.558
Murtal	77.476	72.930	-11.260	-15,4	61.670
Bruck-Mürzzuschlag	107.548	100.818	-15.998	-15,9	84.820
Hartberg-Fürstenfeld	91.172	90.364	-7.632	-8,4	82.732
Südoststeiermark	88.130	85.884	-9.738	-11,3	76.146
Steiermark	1.188.117	1.221.570	19.083	1,6	1.240.653



Zusätzlich ist insbesondere in Bezirken mit großem Bevölkerungsrückgang ein enormer Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung sehr wahrscheinlich. Beispielsweise wird im Bezirk Murau der Anteil der Personen über 65 Jahre von 2015 mit 21,2% bis ins Jahr 2050 auf rund 35,1% ansteigen, bei gleichzeitigem Rückgang der Bevölkerungszahl. Im Vergleich dazu wird in der Stadt Graz der Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung von 17,1% auf rund 26,2% gemäßigt ausfallen (LAND STEIERMARK, 2016a).

Auf Ebene der Gemeinde verdeutlicht sich das Bild der Bevölkerungsentwicklung bezüglich Bevölkerungsrückgang in der Obersteiermark und generell in peripheren Gebieten und ein starker Bevölkerungszuwachs in der Stadt Graz und suburbanen Gemeinden bzw. im weiteren Umland von Graz. Laut Prognose bis 2030 (maximal valider Prognosehorizont) werden 191 Gemeinden einen Bevölkerungsrückgang und 96 Gemeinden einen Zuwachs verzeichnen.

Die am stärksten betroffenen Gemeinden weisen teils einen Bevölkerungsrückgang von über 30% auf (► Tabelle 7). Den größten absoluten (-1.480 EinwohnerInnen) und den größten relativen Rückgang (-34,2%) bis 2030 wird laut Prognose für die Gemeinde Eisenerz erwartet.

Tabelle 7: 10 Gemeinden mit der größten prognostizierten Bevölkerungsabnahme in der Steiermark von 2015 bis 2030 (mit Vergleichswert 2000) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016a)

GEMEINDE	BEVÖLKERUNG 2015	PROGNOSE VERÄNDERUNG 2015 - 2030		BEVÖLKERUNG 2030 (PROGNOSE)
		ABSOLUT	RELATIV [%]	
Eisenerz	4.330	-1.480	-34,2	2.850
Radmer	610	-180	-29,4	430
Wildalpen	501	-120	-24,0	381
Landl	2.876	-576	-20,0	2.300
Hohentauern	433	-84	-19,5	349
St. Lambrecht	1.919	-386	-19,2	1.551
Schöder	990	-188	-19,0	802
Hirscheegg-Pack	1.049	-195	-18,6	854
Pöls-Oberkurzheim	3.047	-563	-18,5	-2.484
Krakau	1.461	-247	-16,9	1.214



3.2.3 Auswirkungen und Herausforderungen des demographischen Wandels

Der demographische Wandel bedingt einen Wandel des sozioökonomischen Gefüges. Die Überalterung der Bevölkerung (Anstieg der älteren¹¹ und betagten¹² Menschen) und der Trend zur kleineren Familienstruktur und kinderlosen Lebensformen, erfordert eine vermehrte Unterstützung und Förderung durch außerfamiliäre Netzwerke (öffentliche Hand). Gegenwärtig und künftige Familienstrukturen können die notwendige Pflege nicht mehr leisten, zumal die Zahl der Pflegefälle ansteigen wird (Anzahl der Hochbetagten wird ansteigen) und die Familienstruktur einem Wandel unterliegt (SCHIPFER, 2005 und ROBERT KOCH-INSTITUT, 2015, S.435ff).

Öffentliche Gebietskörperschaften, insbesondere Kommunen, sind vom demographischen Wandel besonders betroffen, denn diese haben die Aufgabe die öffentliche Daseinsvorsorge (► Glossar) zu leisten. Schrumpfende Gebiete (häufig in ländlichen Räumen) sind vielfach besonders negativ vom demographischen Wandel betroffen und somit werden deren finanzielle Möglichkeiten verändert und eingeschränkt. In Abwanderungsgebieten zeigt die öffentliche Daseinsvorsorge in vielen Bereichen steigende Pro-Kopf-Aufwendungen und wird somit ineffizienter. Technische Infrastrukturen müssen künftig von einer geringer werdenden Anzahl von NutzerInnen getragen werden (SCHIPFER, 2005 und WILDE, 2015, S.5ff).

Der demographische Wandel hat insbesondere in ländlichen Räumen mit rückläufiger Bevölkerungszahl überaus negative Auswirkungen auf Verkehrsangebote. Als Folge der Abwanderung nimmt die Siedlungsdichte ab und somit wird die Dispersität von Siedlungsgebieten weiterhin verstärkt und gleichzeitig wird dadurch auch der demographische Wandel erneut verstärkt. Demzufolge entwickeln sich auch Verkehrsbeziehungen zunehmend disperser. Die Verkehrsnachfrage ist somit immer schwieriger effizient zu bündeln. Der konventionelle Linienverkehr verliert somit an Bedeutung und wird aufgrund wirtschaftlicher Aspekte zunehmend ausgedünnt. Das rückläufige ÖV-Angebot, demographische Entwicklungen (weniger Personen) und die steigende Motorisierungsrate bzw. die steigende Pkw-Nutzung von älteren Personen führen in weiterer Folge zu einer Reduktion der ÖV-NutzerInnen. Somit folgt eine weitere Steigerung der Abhängigkeit vom mIV. Dies bedingt wiederum eine Weiterentwicklung disperser Verkehrsbeziehungen (BÖHLER-BAEDECKER, 2010 und BRACHER, 2007, S.1ff).

Diese Abwärtsspirale in ländlichen Räumen bezüglich Öffentlicher Verkehrsangebote tritt vielfach in ländlichen Räumen mit negativer Bevölkerungsentwicklung auf und hat insgesamt Anteil an der Verminderung der Lebensqualität in ländlichen Räumen (► Abbildung 12).

¹¹ über 60 Jahre

¹² über 80 Jahre

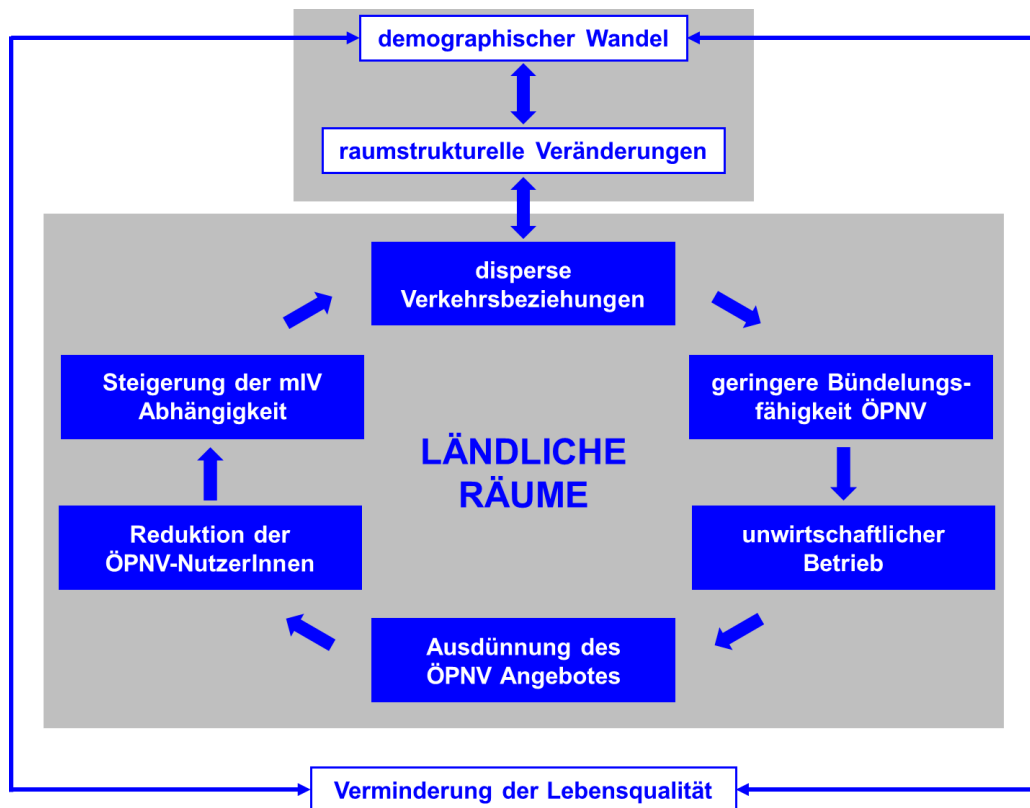


Abbildung 12: Negativer Wirkungskreislauf Mobilität in ländlichen Räumen (Quelle: BÖHLER-BAEDECKER, 2010, verändert)

Insbesondere in ländlichen Regionen mit negativer Bevölkerungsentwicklung (schrumpfende Regionen) sind Versorgungsstrukturen oftmals gefährdet. Die Sicherung der Erreichbarkeit verbleibender Versorgungseinrichtungen steht somit im Sinne einer effizienten und nachhaltigen Entwicklung von Raum- und Verkehrsstrukturen vielfach für öffentliche Gebietskörperschaften im Vordergrund (SINABELL, 2012).

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Personenmobilität in Hinblick auf Wegeanzahl und Distanzen in den nächsten Jahren stabil bleiben wird. Die Gruppe der älteren Personen, welche künftig anteilmäßig mehr Wege und weitere Distanzen zurücklegen werden, kompensieren die rückläufige Entwicklung der jungen Personen mit Pkw-Zugang. Zusätzlich wird der Anteil der älteren Personen und der Frauen, die einen Führerschein besitzen, steigen. In ländlichen Räumen (weniger dicht besiedelte Räume) ist eine moderate Steigerung des Anteils des mIV, u.a. aufgrund der Ausdünnung des ÖV-Angebotes, zu erwarten (SCHÖNFELDER, 2010 und BRACHER, 2007, S.13).

Die Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen zur Daseinsvorsorge beeinflussen das individuelle Mobilitätsverhalten entscheidend.

3.3 Weitere Aspekte des strukturellen Wandels ländlicher Räume

3.3.1 Wandel der Familienstruktur

In ländlichen Räumen ist insbesondere die im Vergleich zur Vergangenheit gestiegene Abwanderung junger qualifizierter Frauen identifizierbar (HERGET, 2013, S. 39). Insbesondere in ländlichen Gemeinden bedingt die Vereinbarkeit vielfältiger



Bedürfnisse und die objektiv geringeren Zukunftschancen eine gesteigerte Wanderbereitschaft junger Frauen (WEBER, 2010, S. 23). Das traditionelle Familienbild (Frau und Mann mit Kind bzw. Kinder) ist grundsätzlich die häufigste Wohnform, jedoch weniger häufig vorzufinden als in der Vergangenheit. In kleineren Gemeinden Deutschlands ist die durchschnittliche Haushaltsgröße jedoch deutlich höher als in größeren Agglomerationen (HERGET, 2013, S. 39).

3.3.2 Wandel der Erwerbsstruktur

Die Erwerbsbeteiligung von Frauen in Österreich stieg seit den 1970ern ununterbrochen an. In den 1990ern lag die Erwerbsbeteiligung von Frauen zwischen 15 und 64 Jahren bei etwa 62% und stieg bis 2013 auf etwa 72% an. Die Erwerbsbeteiligung der Männer schwankte in diesem Zeitraum um wenige Prozentpunkte im Bereich von 80% (DÖRFLER, 2016, S. 36f).

Zugleich hat sich auch die Teilzeitquote von Frauen in Österreich von etwa 22% auf rund 33% gesteigert, von Männern von etwa 3% auf 8% (DÖRFLER, 2016, S. 39).

In ländlichen Räumen liegt jedoch enormes Potenzial zur positiven Entwicklung, welches bis dato in wenigen Ausnahmen gehoben wurde. Die soziale Vielfalt birgt die Möglichkeit bei Abbau von Vorurteilen gegenüber nicht etablierten AkteurInnen, gesellschaftliche und wirtschaftliche Innovationen einzuführen und zu nutzen (OEDL-WIESER, 2009, S. 37).

3.3.3 Wandel der Agrarstruktur

In Österreich bewirtschaften immer weniger LandwirtInnen immer mehr Flächen und versorgen immer mehr Tiere. Seit 1995 nahm die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe in Österreich im Mittel um rund 1,7% pro Jahr ab. Liberale EU-Markordnungen und das Auslaufen der Milchquotenregelung, sowie die Verbreitung von effizienter Technik in der Land- und Forstwirtschaft führten zu dieser Veränderung. Dieser Trend wird sich auch höchstwahrscheinlich zukünftig fortsetzen (KIRNER, 2014).

Dennoch werden land- und forstwirtschaftliche Betriebe und insbesondere Junglandwirte als wesentliches Standbein und treibende Kraft ländlicher Räume gesehen (QUENDLER, 2011, S. 18).

3.3.4 Zentralisierung von Dienstleistungen

Liberalisierung und Privatisierung einzelner Bereiche der (öffentlichen) Wirtschaft bedingen insbesondere in ländlichen Räumen eine Zentralisierung von Dienstleistungen (EINIG, 2008, S.7).

Die Schließung von Schulstandorten, Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, Krankenhäuser, Nahversorgern, Bankfilialen und Postämtern ist in ländlichen Räumen seit wenigen Jahrzehnten zu beobachten (NEU, 2009, S.2 und BEETZ, 2008, S.7). Beispielsweise gab es im Jahr 1989 in Österreich 2.310 Postfilialen und im Jahr 2006 nur noch 1.335 Postfilialen (TAMME, 2008, S.3).

Aufgrund dieser voranschreitenden Zentralisierung von Dienstleistungen steigern sich die Wegelängen zur Befriedigung von verschiedenen Bedürfnissen in ländlichen Räumen teilweise enorm. Aufgrund der oftmals unzureichenden ÖV-Bediensqualität ist die Nutzung privater Pkws notwendig bzw. aus individueller Sicht komfortabler (IVE, 2014, S.3).



3.3.5 Institutioneller Wandel

Die Gemeindestrukturreform ist als institutioneller Wandel zu bezeichnen, der verschiedene Ziele, im Allgemeinen zur Effizienzsteigerung, verfolgt. Einerseits sprechen finanzielle Argumente und andererseits sind siedlungsgeographische und gesellschaftspolitische Aspekte für eine Gemeindestrukturreform. Dennoch gibt es auch viele Gegenargumente, die jedoch eher qualitative, nicht monetär fassbare Argumente darstellen, dennoch Bedeutung haben (STROHMAYER, 2016, S.2).

Kosteneinsparung in der Verwaltung durch Reduktion von Parallelstrukturen sowie die Professionalisierung der Verwaltung sind als Vorteile der Gemeindestrukturreform zu nennen (STROHMAYER, 2016, S.27), die auch indirekt fördernde Auswirkungen auf verkehrs- und mobilitätsrelevante Themen- und Aufgabenfelder einer Gemeinde haben kann.

Grundsätzlich ist klar zwischen kleinräumigen, freiwilligen Gemeindezusammenlegungen und umfassenden von übergeordneter Stelle (in der Regel durch Bundesländer) verordneten Reformen zu unterscheiden (STROHMAYER, 2016, S.269).

In der Steiermark wurde die Gemeindestrukturreform am 01.01.2015 unter dem vom Land Steiermark herausgegebenen Motto „stärkere Gemeinden“ verbindlich vollzogen. Der Entwicklungsprozess wurde bereits Ende 2010 vom Land Steiermark initiiert. Die Zahl der Gemeinden wurde von 542 auf 287 reduziert. U.a. soll durch die größeren Einheiten der Erhalt und der Ausbau von Infrastrukturen in optimierter Form möglich sein (LAND STEIERMARK, 2015).

3.4 Mobilitätsbedürfnisse

3.4.1 Daseinsgrundfunktionen

Menschliche Bedürfnisse sind von äußeren Bedingungen (sozialer Schicht, Herkunft, Wohnort etc.) unabhängige Notwendigkeiten zur Erfüllung des Lebens.

Sämtliche grundlegende menschliche Bedürfnisse und Aktivitäten und deren Kombinationen finden sich in den sogenannten „Daseinsgrundfunktionen“ wieder (► Glossar). Entsprechend der Münchner Schule der Sozialgeographie¹³ gibt es 7 Daseinsgrundfunktionen:

- Wohnen
- Arbeiten
- Erholung
- Bildung
- Leben in Gemeinschaft
- Ver- und Entsorgung
- Teilnahme am Verkehr

Die Daseinsgrundfunktionen können nach dem Konzept der Daseinsvorsorge (► Glossar) erfüllt werden. Die Daseinsvorsorge beschreibt die sozialstaatliche Bereitstellung von stabilen, hochwertigen und preisgünstigen öffentlichen Dienstleistungen, finanziert durch die öffentliche Hand (Bund, Land und Gemeinde). Die Daseinsvorsorge unterliegt jedoch keiner allgemeingültigen Definition, somit ist stets zu diskutieren, ob es sich bei der Daseinsvorsorge um ein Grundangebot an öffentlichen Dienstleistungen (Daseinsvorsorge) oder um darüberhinausgehende Angebote handelt (AMBROSIUS, 2016, S.451).

¹³ Geprägt durch Dieter Partzsch im Zuge eines Fachbeitrages: Zum Begriff der Funktionsgesellschaft. In: Mitteilungen des deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. Heft IV, 1964, S. 3–10.



Der Verkehrsbegriff wird entsprechend dieser Definition „Transport von Personen und Gütern sowie Austausch von Nachrichten zwischen den Funktionsstandort der Gesellschaft“ sehr weit gefasst (HEINEBERG, 2003, S.27).

Dementsprechend ist Kommunikation im weitesten Sinne ebenfalls der Daseinsgrundfunktion „Teilnahme am Verkehr“ zuzuordnen. Verkehr bzw. „Teilnahme am Verkehr“ ermöglicht in den allermeisten Fällen die Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen (TISCHLER, 2016, S.125).

Die vertiefende Diskussion, ob nun die „Teilnahme am Verkehr“ tatsächlich eine eigenständige Daseinsgrundfunktion ist, erfordert eine genauere Auseinandersetzung mit dem Begriff Verkehr und in weiterer Folge mit Mobilität. Die Definition von Verkehr und Mobilität kann wie folgt lauten (FELLENDORF, 2013, S.13 und KNIE, 1997, S.41):

- Verkehr ist die Ortsveränderung von Personen, Gütern, Daten und Energie/Wasser. Im Regelfall ist Verkehr Mittel zum Zweck und wird nur in Ausnahmefällen als Selbstzweck durchgeführt.
- Mobilität beschreibt die mögliche bzw. realisierte Ortsveränderung zur Ausübung von bestimmten raumabhängigen Aktivitäten.

Weitere Definitionen und Unterscheidungen von Verkehr und Mobilität sind möglich, jedoch wurden diese für die weitere Bearbeitung dieser Dissertation nicht vertiefend behandelt.

Die Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen ist in den meisten Fällen nicht an einem einzigen Ort möglich. Dementsprechend sind Daseinsgrundfunktionen bzw. die individuelle Erfüllung von Daseinsgrundfunktionen raumwirksam. Somit ist die Schlussfolgerung zulässig, dass Daseinsgrundfunktionen bzw. deren Befriedigung Verkehr induzieren und die „Teilnahme am Verkehr“ keine eigenständige Daseinsgrundfunktion ist, sondern Verkehr und im weiteren Sinne Mobilität den ermöglichenden Faktor für Daseinsgrundfunktionen darstellt (TISCHLER, 2016, S.125).

Dementsprechend ist es für jeden Menschen unerlässlich mobil zu sein bzw. sich Güter an einen definierten Ort transportieren zu lassen, um die Befriedigung von Daseinsgrundfunktionen zu erreichen. Daseinsfunktionen benötigen Mobilität, um erfüllt werden zu können.

Die Häufigkeit der Wiederkehr und die Lage im Raum von der individuellen Bedürfnisbefriedigung wirkt sich intensiv auf die Verkehrserzeugung auf. Beispielsweise zeigt die Daseinsgrundfunktion „Arbeiten“ eine hohe Frequenz, da dieser Tätigkeit in der Regel sehr häufig nachgegangen wird (TISCHLER, 2016, S.127).

Sämtliche Daseinsgrundfunktionen enthalten unterschiedliche Aktionsräume für einzelne Menschen, in Abhängigkeit von verschiedenen Gelegenheiten an verschiedenen Standorten (VALLÉE, 2009, S.5).

Die Auffassung der Bereitstellung zur Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen im Sinne einer Daseinsvorsorge im Verkehrsbereich unterliegt einem politischen Wandel. Eine Abwägung zwischen den Ansprüchen einer nachhaltigen Verkehrsplanung, der Sicherung der Erreichbarkeit und der effiziente Umgang mit finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand ist notwendig und oftmals herausfordernd (WILDE, 2015, S.2).

Die Daseinsvorsorge wird kontrovers diskutiert, soll jedoch eine Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen bieten. Im Bereich Mobilität bedeutet dies, dass zumindest eine flächendeckende Grunderreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren ist, d.h. eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, die als Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge definiert ist (CANZLER, 2016, S.511), richtet folgende Ansprüche an den ÖV (AMBROSIUS, 2016, S.454):



- Tarifierung nach sozialen Kriterien (spezielle Ausnahmetarife)
- Entfernungsstaffelung der Tarifierung (entfernungsdegressive Tarifierung)
- Tarifpflicht (verpflichtende Veröffentlichung)
- Beförderungspflicht (Kontrahierungszwang)
- Betriebspflicht (entsprechend der Streckenbedienung laut Fahrplan)

Zusätzlich hat der ÖV aus gemeinwirtschaftlicher Perspektive sämtliche Ansprüche der Nachhaltigkeit zu erfüllen. Daher muss nachhaltige Mobilität die drei Grundkonzepte zur Gestaltung von Nachhaltigkeit erfüllen (RAMMLER, 2016, S.908):

- Effizienzstrategie (technologische und organisatorische Optimierung von Produkten und Prozessen, z.B. die Optimierung von Motoren)
- Konsistenzstrategie (effektiver Umgang mit Ressourcen und Erweiterung der Produktlebenszyklen, z.B. kollaborative Nutzungen: Car-Sharing)
- Suffizienzstrategie (verbraucherabhängige Verhaltensweisen, z.B. Verkehrsmittelwahl von PendlerInnen)

Insbesondere in ländlichen Räumen, u.a. charakterisiert durch geringe Versorgung mit Infrastruktur, geringe Siedlungsdichte, disperse Siedlungsstrukturen und rückläufige Bevölkerungszahlen, ist die Erfüllung der Daseinsvorsorge im Vergleich zum urbanen Raum schwerer zu erreichen. Nicht zuletzt dadurch, dass die staatliche Daseinsvorsorge infrage gestellt wird, ist insbesondere abseits von Angeboten für abhängige Nachfrage (SchülerInnen) im ÖV, wenig Akzeptanz für die Finanzierung von Mobilitätsangeboten seitens der öffentlichen Hand gegeben (WILDE, 2015, S.3). Dementsprechend suchen EntscheidungsträgerInnen nach Argumentarien für den Einsatz der finanziellen Mittel und auch nach effizienteren Organisationsmodellen für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote (BRACHER, 2015, S.14).

Die Nahversorgung bereitet insbesondere in ländlichen Räumen Probleme, da die Lebensmittel-Einkäufe der Landbevölkerung hauptsächlich in großen Supermärkten und nicht in Kaufhäusern im Ort getätigt werden. In Ortschaften mit weniger als 300 EinwohnerInnen sind stationäre Lebensmittelgeschäfte nicht aufrecht zu erhalten (SAMMER et al., 2006).

3.4.2 Erreichbarkeit

Grundsätzlich gibt es keine universal gültige Definition von Erreichbarkeit, dennoch wird der Begriff im Allgemeinen sowie im fachlichen/wissenschaftlichen Sprachgebrauch häufig verwendet. Gemeinsame Ansätze spezieller Fachrichtungen sind zu erkennen, jedoch sind diese im Detail und in der entsprechenden Betrachtungsebene überaus unterschiedlich (BLEISCH, 2005, S. 53).

Eine prägnante Beschreibung von Erreichbarkeit lautet wie folgt (COUCLELIS, 2000, S.341): „Accessibility is the geographic definition of opportunity.¹⁴“ Die Erreichbarkeit bedingt die Möglichkeit an notwendigen oder erwünschten Aktivitäten an konkreten Orten zur richtigen Zeit und mit vertretbarem Aufwand teilnehmen zu können.

Der Begriff Erreichbarkeit wird in der Verkehrswissenschaft hauptsächlich als räumliches Problem betrachtet. Dennoch gibt es aufgrund unterschiedlicher Defi-

¹⁴ zu Deutsch: Erreichbarkeit ist die geographische Definition von Möglichkeiten.



nitionen der Erreichbarkeit eine gewisse Unschärfe. Grundsätzlich wird Erreichbarkeit über die Lagegunst eines Standortes bzw. einer Raumeinheit definiert. Verschiedene Faktoren (z.B. Zeitaufwand, Reisekosten, Komfort) fließen in die individuelle Bewertung der Raumüberwindung ein und definieren die entscheidende Bedeutung von Erreichbarkeit: die Qualität von Erschließung und Verbindung des Verkehrssystems (SCHWARZE, 2005).

Eine weitere sinnvolle Definition der Erreichbarkeit beschreibt „die Anzahl der Möglichkeiten für das ökonomische oder soziale Leben, die mit vertretbarem, dem Zweck entsprechenden Aufwand zugänglich sind“ (FRÖHLICH & AXHAUSEN 2002, 1).

Regionale Erreichbarkeit kann auf zwei wesentliche Ebenen aufgeteilt werden (BLEISCH, 2005, S.61):

- externer Austausch zwischen Regionen beschreibt den Zugang und in weiterer Folge die Nutzungsmöglichkeiten anderer Regionen
- interner Austausch innerhalb von Regionen beschreibt Attraktivitäten und verkehrliche Situationen in der Region

Eine weitaus abstraktere Gegenüberstellung von zwei Ebenen der Erreichbarkeit definiert einerseits die ausschließliche Verbundenheit zweier Netzpunkte im Raum (relative Erreichbarkeit) und andererseits die Verbundenheit eines Netzpunktes mit allen anderen relevanten Netzpunkten (integrale Erreichbarkeit). Die integrale Erreichbarkeit ist die Summe der relativen Erreichbarkeiten (BLEISCH, 2005, S.61 bzw. SCHWARZE, 2005).

Der Begriff „Erreichbarkeitsversorgung“ beschreibt die fortlaufende Angebotserweiterung und den damit verbundenen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Hier ist ein grundsätzlicher verkehrspolitischer Gegensatz identifizierbar,

- einerseits ist es möglich Personen zu Gelegenheiten,
- andererseits Gelegenheiten näher zu Personen zu bringen.

Somit bewegt sich die Problemlage zwischen einer verkehrspolitischen und einer raumordnungspolitischen Diskussion (BLEISCH, 2005, S.52).

Erreichbarkeit kann grundsätzlich in 4 Dimensionen unterteilt werden, die untereinander wirken und sich gegenseitig beeinflussen (GATHER et al., 2008, S.79f):

- Raumstruktur mit der Verteilung von Gelegenheiten für Aktivitäten (Arbeit, Ausbildung, Versorgung etc.)
- Verkehrssystem mit verfügbaren Mobilitätsoptionen mit verschiedenen Ausprägungen (Geschwindigkeit, Kosten, Komfort etc.)
- zeitliche Zwänge, welche die Nutzung von Gelegenheiten einschränken (Öffnungszeiten, Arbeitszeiten, Reisezeiten etc.)
- individuelle Merkmale (Pkw-Verfügbarkeit, ÖV-Karten-Besitz, Gesundheitszustand etc.)

Entsprechend der Erklärung zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität im Zuge der Vancouver-Konferenz findet sich das Thema Erreichbarkeit in mehreren der dazugehörigen Prinzipien¹⁵, insbesondere jedoch im ersten Prinzip (Zugang): „Alle Menschen haben ein Anrecht auf angemessenen Zugang zu Menschen, Orten, Gütern und Dienstleistungen.“ (GATHER et al., 2008, S.62f).

¹⁵ Diese Prinzipien sind allesamt den drei Säulen der Nachhaltigkeit zuzuordnen. (vgl. RAMMLER, 2016, in SCHWEDES et al., 2016)



In Deutschland ist im Grundgesetz die Grunddaseinsvorsorge zur Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen auch in peripheren Räumen verankert. Somit ist auch in äußerst peripheren und schrumpfenden Regionen ein Grundangebot an Mobilitätsoptionen bereitzustellen. In der Forschung wurde das Thema Mobilitätsoptionen für alle und v.a. deren Auswirkung bzw. die Wirkung des Nichteintretens dieser Situation vielfach diskutiert. Insbesondere auf die Frage nach der Auswirkung durch die ungewollte Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen von vielfach auf mIV fokussierten Mobilitätsoptionen liegt das Hauptaugenmerk auch im politischen Diskurs in ländlichen Räumen (GATHER et al., 2008, S.84f).

3.5 Entwicklungen im Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten, auch Verkehrshandeln genannt, ist von vielen verschiedenen Einflussfaktoren abhängig. Diese können in internale und externale Einflussfaktoren unterschieden werden (GATHER et al., 2008, S.176ff).

Internale Einflussfaktoren beschreiben die Bedürfnisse, Werte, Einstellungen, Präferenzen oder Orientierungen von Individuen und sozialen Gruppen. Aufgrund der sogenannten Mobilitätsstile wurden in verschiedenen Forschungsarbeiten verschiedenste Mobilitätstypen definiert, u.a. in Abhängigkeit von räumlichen Zuordnungen der untersuchten VerkehrsteilnehmerInnen. In HERGET, 2013 findet sich dazu eine übersichtliche Zusammenschau deutschsprachiger Forschungsarbeiten.

Externale Einflussfaktoren sind objektive und vom Individuum unabhängige Aspekte, wie ordnungsrechtliche und ökonomische Rahmenbedingungen, Erreichbarkeiten (► Kapitel 3.4.2), sowie Raumstrukturen und Verkehrsinfrastrukturen (GATHER et al., 2008, S.177).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass mit der Zunahme der peripheren Lage und Abnahme der Besiedlungsdichte, und somit der Verringerung der Kompaktheit der Siedlungsstruktur in ländlichen Räumen der Anteil des mIV steigend ist.

Demensprechend liegt die gesteigerte Nutzung des mIV hauptsächlich an dispersen Siedlungsstrukturen. In der Literatur findet sich der Begriff „Autoland“, in dem die Abhängigkeit vom eigenen Auto enorm ist und ÖV ausschließlich als Grundversorgungssystem möglich ist (KRUG, 1998, S.4).

Beispielsweise ist aus Sicht von jungen Frauen in ländlichen Räumen das Auto unverzichtbar, der Führerschein ist für viele mit Freiheit gleichbedeutend (WEBER, 2010, S.67).

Im Mittel besitzen Familienhaushalte in ländlichen Räumen mehr Pkws als in urbanen Räumen und nutzen diese auch intensiver (mehr und längere Wege). Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und von Einkaufsmöglichkeiten mit dem Öffentlichen Verkehr wird im Allgemeinen als qualitativ mangelhaft gesehen und schlechter bewertet als in urbanen Räumen. Zusätzlich legen Haushalte mit Kindern in ländlichen Räumen mehr Wege zurück (Bring- und Holfahrten). Das private Auto nimmt für Familienhaushalte in ländlichen Räumen einen wichtigen Stellenwert ein (HERGET, 2013, S.163).

Weiters können Mobilitätsstrategietypen mit Wohnsitz in ländlichen Räumen bezüglich Ihres Mobilitätsverhaltens, basierend auf verschiedenen Analysekriterien (Einstellung zum Pkw, Umweltschutzbereitschaft, Arbeitsteilung etc.), eingeteilt werden (HERGET, 2013, S.249).



Daraus geht hervor, dass mindestens ein privates Auto von Eltern in ländlichen Räumen für unverzichtbar gehalten werden und Mobilitätsdienstleistungen (Kollektivierung des Individualverkehrs und Individualisierung des Kollektivverkehrs (vgl. SCHMUCKI, 1997)) werden hauptsächlich als Möglichkeit für die unabhängige und die Eltern entlastende Mobilität der Kinder und Jugendlichen erachtet (HERGET, 2013, S.254).

3.5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel ist einem ständigen Wandel unterworfen. Die Verkehrsmittelverfügbarkeit beeinflusst neben vielen weiteren Faktoren (vgl. LOHSE et al., 2011, S.335ff) das individuelle Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl enorm.

Insbesondere die Pkw-Verfügbarkeit hat in den ländlichen Räumen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Entsprechend der österreichweiten Mobilitätserhebung (BMVIT, 2016, S.41) liegt die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit in Österreich bei rund 62% (2013/2014), im Jahr 1995 lag dieser Anteil bei 28%. Der Anteil von Personen, die über kein Pkw verfügen sank von 32% (1995) auf 24% (2013/2014).

Die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit von Personen über 65 Jahren hat von 1995 bis 2013/2014 am stärksten zugenommen, von 18% auf 50%. Dies ist u.a. durch einen Alterskohorten Effekt erklärbar, d.h. dass Personen, die in jüngeren Jahren über einen Pkw verfügen, verfügen auch mit zunehmendem Alter über einen Pkw (BMVIT, 2016, S.43).

In ländlichen Räumen ist die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit (periphere Bezirke) mit 67% am höchsten im Vergleich zu anderen Raumeinheiten in Österreich (BMVIT, 2016, S.41).

Der Anteil des Zeitkartenbesitzes für Öffentliche Verkehrsmittel liegt in Österreich bei rund 22%, in ländlichen Räumen (periphere Bezirke) bei rund 11% (BMVIT, 2016, S.44).

Im Zuge der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ wurde eine Raumtypisierung vorgenommen – nach dieser Typisierung gibt es:

- Wien
- Großstädte ohne Wien
- zentraler Bezirk
- peripherer Bezirk

Der Typ peripherer Bezirk wird durch die Erreichbarkeit des nächstgelegenen überregionalen Zentrums mit mIV und ÖV innerhalb von 50 Minuten von weniger als 73% der Bevölkerung definiert (BMVIT, 2016).

3.5.2 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad, auch Pkw-Dichte, beschreibt den Pkw Bestand je 1.000 EinwohnerInnen in einem abgegrenzten Gebiet.

Insgesamt ist der Motorisierungsgrad in Österreich und auch in der Steiermark in den letzten Jahren gestiegen. In Tabelle 8 ist der Motorisierungsgrad in der Steiermark dargestellt. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch der Anstieg des Motorisierungsgrades insbesondere in ländlichen Räumen in den letzten Jahren rasanter vorangeschritten (LAND STEIERMARK, 2018b).



Im Gegenteil ist der Motorisierungsgrad in urbanen Räumen (z.B. Wien und Graz) rückläufig bzw. teilweise konstant (VCÖ, 2015, S.26).

Grundsätzlich ist der Motorisierungsgrad in dispers besiedelten Räumen höher als in jenen mit einer kompakten Siedlungsstruktur (VCÖ, 2016, S.25).

Tabelle 8: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Pkw-Dichte je 1.000 EinwohnerInnen) und der Bevölkerungsentwicklung in der Steiermark und in ausgewählten Bezirken (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018b)

RAUM		1981	1991	2001	2011	2013	2015	2017
Steiermark	<i>Kfz/1.000EW</i>	295,1	399,0	561,1	568,5	581,9	586,3	601,5
	<i>Bevölkerung</i>	1.186.525	1.184.720	1.183.303	1.206.611	1.210.971	1.221.570	1.237.298
Graz-Stadt	<i>Kfz/1.000EW</i>	340,6	411,5	512,8	470,4	469,1	461,2	470,2
	<i>Bevölkerung</i>	243.166	237.810	226.244	261.726	269.211	274.207	283.869
Deutsch-landsberg	<i>Kfz/1.000EW</i>	269,5	394,6	571,8	622,0	640,6	651,1	671,0
	<i>Bevölkerung</i>	59.515	60.581	61.498	60.689	60.437	60.404	60.808
Hartberg-Fürstenfeld	<i>Kfz/1.000EW</i>	292,6	414,8	599,5	643,1	660,2	668,5	687,3
	<i>Bevölkerung</i>	87.659	89.674	91.415	90.117	89.183	90.364	90.539
Leibnitz	<i>Kfz/1.000EW</i>	272,0	401,0	590,9	612,2	631,9	640,1	659,3
	<i>Bevölkerung</i>	72.101	73.938	77.558	79.446	77.674	80.449	81.748
Liezen	<i>Kfz/1.000EW</i>	287,6	385,5	528,2	561,4	578,3	587,0	605,0
	<i>Bevölkerung</i>	81.686	82.514	83.254	80.144	79.040	79.574	80.011
Murau	<i>Kfz/1.000EW</i>	275,0	367,8	530,7	572,6	591,9	612,3	631,9
	<i>Bevölkerung</i>	32.427	32.257	31.472	29.186	28.939	28.490	28.164
Südost-steiermark	<i>Kfz/1.000EW</i>	277,4	407,1	589,2	637,3	658,3	667,0	684,9
	<i>Bevölkerung</i>	87.575	87.516	88.195	86.598	89.160	85.884	86.044

3.5.3 Modal-Split

Der Modal-Split beschreibt den Wegeanteil an Werktagen mit den fünf Hauptverkehrsmitteln zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr MitfahrerIn und motorisierter Individualverkehr als LenkerIn (BMVIT, 2016, S.54).

Tendenziell ist in ländlichen Räumen (periphere Bezirke) der Anteil des mIV höher und jener des Umweltverbunds geringer als im Mittel Österreichs und im Vergleich zum urban geprägten Raum (► Tabelle 9). Der Modal-Split im Öffentlichen Verkehr liegt in ländlichen Räumen bei rund der Hälfte des Anteils für Österreich (BMVIT, 2016, S.56).



Tabelle 9: Modal-Split nach Wegeanteil [%] in Österreich, der Steiermark und aggregierten Bezirken in der Steiermark¹⁶ (Quelle: BMVIT, 2016; LAND STEIERMARK, 2018c; STADT GRAZ, 2019)

RAUM	ZU FUSS	RAD	MIV-LENKERIN	MIV-MITFAHRERIN	ÖFFENTLICHER VERKEHR
Österreich ¹⁷	17,5	6,6	46,8	11,8	16,6
periphere Bezirke ¹⁷	15,3	5,8	56,5	13,1	8,4
Steiermark ¹⁸	15	6	53	13	12
DL-LB-VO ¹⁸	10	3	65	15	7
Graz ¹⁹	19,3	19,3	34,1	7,5	19,8
Graz-Umgebung ¹⁸	10	3	60	13	13
HF-WZ-SO ¹⁸	11	3	64	13	7
LE-BM ¹⁸	21	6	50	15	8
LI-MT-MU ¹⁸	17	6	55	12	9

Die Steigerung der mIV-Nutzung bringt einerseits eine Erweiterung der Erreichbarkeit mit dem mIV (Steigerung der Aktionsräume mit dem mIV). Andererseits verursacht diese Entwicklung eine Verringerung der Auto-unabhängigen Erreichbarkeit. Die Automobilität dient dem Ausgleich des selbsterzeugten Erreichbarkeitsverlusts insbesondere in ländlichen Räumen (KRUG, 1998, S.2).

3.6 Sicherung von Mobilität – Erreichbarkeit als Daseinsgrundfunktion?

Menschen in ländlichen Räumen stehen bezüglich unabhängiger Mobilität vor erheblichen Herausforderungen. Unterschiedlichste Rahmenbedingungen (demographischer Wandel, weitere gesellschaftliche Umwandlungsprozesse, Entwicklung der Erreichbarkeiten mittels verschiedener Verkehrssysteme etc.), sowie individueller Aspekte bezüglich Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelverfügbarkeit, Motorisierungsgrad und Modal-Split) beeinflussen die Möglichkeiten und Ausprägung der Personenmobilität in ländlichen Räumen (KEPPER, 2013).

Insbesondere die rasante Entwicklung der Pkw-Nutzung (► Kapitel 3.5.2) und damit einhergehenden Infrastrukturentwicklungen verstärkt die Herausforderungen bezüglich Mobilität in ländlichen Räumen.

¹⁶ Die Abgrenzung der Planungsregionen erfolgte auf Basis der Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ anhand statistischer Grundlagen (BMVIT, 2016): DL-LB-VO (Bezirke: Deutschlandsberg, Leibnitz, Voitsberg), HF-WZ-SO (Bezirke: Hartberg-Fürstenfeld, Weiz und Südoststeiermark), LE-BM (Bezirke: Leoben, Bruck-Mürzzuschlag), LI-MT-MU (Bezirke: Liezen, Murtal, Murau)

¹⁷ BMVIT, 2016

¹⁸ LAND STEIERMARK, 2018c

¹⁹ STADT GRAZ, 2019



Zusätzlich ist vor allem in ländlichen Räumen eine Bedienung unter dem überwiegenderen Einsatz von Linienverkehren teilweise nicht aufrecht zu erhalten. Einerseits ist dies durch wirtschaftliche Kriterien und andererseits durch geänderte Mobilitätsbedürfnisse erklärbar. Dementsprechend sind geänderte Rahmenbedingungen für den ÖPNV in ländlichen Räumen zu schaffen (IVE, 2014, S.9ff):

- Neuorganisation der Finanzierung des ÖPNV (► Kapitel 4.3.2)
- Integrierte und fundierte Planung der ÖV-Angebote, passend zu strukturellen Rahmenbedingungen
- Einsatz nachfrageorientierter und flexibler Mobilitätsangebote, insbesondere für Lückenschlüsse im bestehenden ÖV
- Entwicklung alternativer Betreiberkonstellationen neuer Mobilitätslösungen (z.B. Kommunen als Besteller, Ehrenamt)
- Weiterentwicklung der Integration der Tarifierung und Beauskunftung aller ÖV-Angebote (► Kapitel 4.5)
- Unterstützung der ÖV-Angebote durch moderne Kommunikationslösungen

Für die Sicherung von Mobilität als Daseinsgrundfunktion u.a. für Menschen in ländlichen Räumen gibt es unterschiedlichste Ansätze, Strategien, Konzepte und Maßnahmen, die alle gemeinsam haben, dass sie eine Alternative zur gegenwärtigen Verkehrsentwicklung bieten wollen (KRUG, 1998, S.2):

- Vermeidung von (unnötigem) Verkehr
- Verlagerung von mIV auf andere Verkehrsmittel
- verträgliche Abwicklung des mIV

Die Förderung von Multimodalität trägt in ländlichen Räumen ebenfalls zur Sicherung der Mobilität und der Erreichbarkeit bei (VCÖ, 2015, S.19). Beispielsweise ist die Investition in lokale Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen für pendelnde Personen effizienter als die Förderung der Kosten, welche durch die Nutzung des mIV verursacht werden – z.B. Pendlerpauschale, Pendlereuro, Pendelzuschlag (BMF, 2018).

Multimodalität kann in Form von verkehrsträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten als lokalisierte Drehscheibe unterschiedlichster Mobilitätsangebote realisiert werden. Diese Verknüpfungspunkte stellen wesentliche Systembausteine verschiedener Strategien und Konzepte zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen dar (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.142).



4 Mikro-ÖV Angebote

Dieses Kapitel beschäftigt sich im Detail mit Mikro-ÖV Angeboten. Die Aspekte der EntscheidungsträgerInnen und Finanzierung dieser Mobilitätsangebote werden des Weiteren diskutiert.

4.1 Entstehung und Entwicklung von Mikro-ÖV Angeboten

Das grundlegende Bedürfnis nach Mobilität zur Befriedigung verschiedener Bedürfnisse ist der Ausgangspunkt der Bereitstellung von entsprechenden Angeboten. In Österreich sind die wesentlichen strategischen Ziele und Leitlinien im „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ niedergeschrieben (BMVIT, 2012). U.a. sind laut Gesamtverkehrsplan ländliche Räume mit bedarfsgerechtem Öffentlichen Verkehr zu versorgen. Die Grenzen konventioneller ÖV-Linienangebote (insbesondere schienengebundener Verkehr) werden dabei durch wirtschaftliche Ineffizienz aufgezeigt.

Die Mobilität (bzw. „am Verkehr teilnehmen“) ist nach wie vor bzw. mehr denn je eine zentrale Daseinsgrundfunktion und für einen gesellschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Anspruch mit hoher Qualität auch in ländlichen Räumen unumgänglich (SCHREINER, 2009). Die übermäßige Abhängigkeit vom „eigenen“ Pkw schränkt allerdings die freie Verkehrsmittelwahl enorm ein, da alternative Angebotsformen gegenwärtig oftmals in unzureichender Quantität und Qualität vorhanden sind. Der demographische Wandel erfordert insbesondere in ländlichen Räumen angepasste Angebotsformen im Bereich der Mobilität.

Flexible Angebote (Rufbusse, Anrufsammeltaxis etc.) wurden im deutschsprachigen Raum in den 1990er Jahren erstmals eingesetzt, um insbesondere in strukturschwachen ländlichen Regionen ein ÖV-Angebot anzubieten bzw. um kostenintensive Linienbusangebote zu ersetzen (BÖHLER-BAEDECKER, 2010). Heute sind u.a. in Österreich verschiedene Lösungen (Mikro-ÖV Angebote) in ländlichen Räumen oftmals ideale (Ergänzungs-) Angebote zum bestehenden ÖV-Angebot. Die zentrale Rolle von Mikro-ÖV Angeboten liegt heute bei der Sicherung der Daseinsgrundfunktion Mobilität, für wesentliche, alltägliche Wegezwecke (innerörtliche Mobilität) und als Zu- und Abbringer für den bestehenden ÖV.

Das relativ junge Themenfeld Mikro-ÖV entwickelt sich eben durch die erwähnte Bedeutung der stark differenzierten Bedarfsorientierung überaus rasant.

4.2 Mikro-ÖV als Abgrenzungsbegriff (Definition und Merkmale)

Mikro-ÖV Angebote sind keiner klaren allgemeingültigen Definition unterworfen, dennoch gibt es verschiedene Ansätze Mikro-ÖV Angebote einzugrenzen. Grundsätzlich werden unter dem Begriff Mikro-ÖV verschiedene alternative, bedarfsorientierte und flexible Mobilitätsangebote im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr zusammengefasst.

Vielfach wird bedarfsorientierten oder flexiblen Bedienformen eine erhebliche Erneuerung zugeordnet. Grundsätzlich versteht man unter diesen Bedienformen Mobilitätsangebote im ÖPNV, welche nicht an fixierte Fahrpläne und Linien bzw. Haltestellen gebunden sind. Im Vergleich zum Öffentlichen Linienverkehr werden diese Mobilitätsangebote in der Regel mit kleineren Fahrzeugen, die nach Anmeldung eines Fahrtwunsches fahren, abgewickelt (STEINRÜCK et al., 2010, S.33).

Ein Definitionsansatz von Mikro-ÖV beschreibt die Gesamtheit von Angeboten zur Nahmobilität für Personen in ländlichen Räumen (vorrangig auf kommunaler Ebene) mit geringem oder keinem ÖV Angebot (KLIMA- UND ENERGIEFONDS,



2011). Hierbei werden besondere Zielgruppen (Personen ohne Möglichkeit zur Nutzung eines Pkws) angesprochen bzw. wird auf deren Bedürfnisse besondere Rücksicht genommen.

Ein weiterer Definitionsversuch von Mikro-ÖV beschreibt die Notwendigkeit der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen innerhalb von Gemeinden, wenn dies durch fußläufigen und Öffentlichen Verkehr nicht möglich ist (LAND BURGENLAND, 2013). Bei entsprechenden Versorgungslücken kann dies auf Regionen ausgeweitet werden.

Mikro-ÖV Angebote zeichnen sich weiters durch einen breiten Gestaltungsspielraum durch große Flexibilität, Kreativität und persönliches Engagement verschiedener Personen aus (VCÖ, 2013). Wesentlich ist dabei die Funktion des Lückenschlusses im Öffentlichen Verkehr.

Eine weitere Beschreibung von Mikro-ÖV Angeboten enthält grundlegende soziale Aspekte. Einerseits sind Mikro-ÖV Angebote für NutzerInnen ökonomisch attraktiv zu gestalten, andererseits ist auf die Bedürfnisse der NutzerInnen durch adäquate Angebotsqualität einzugehen. Zusätzlich zeichnen sich Mikro-ÖV Angebote in ihrer identitätsstiftenden Wirkung in z.B. einer Gemeinde aus, d.h. eine regionale Verankerung ist ein wesentliches Merkmal eines Mikro-ÖV Angebotes (AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG, 2012).

Im englischsprachigen Raum ist der „Demand Responsive Transport²⁰ (DRT)“ als Mobilitätsangebot definiert (ENOCH et al., 2004, S.32): „...services that are shared as opposed to exclusive use and are available to the general public...²¹“. Dabei gibt es allerdings viele verschiedenen Kategorien an DRT, abhängig von Fahrplan, Routentyp, Fahrzeugtyp, Quell- und Zielbeziehung etc. Weiters hat sich in den letzten Jahren der Begriff „Flexible Transport Service²² (FTS)“ im englischsprachigen Raum etabliert, der ähnlich dem Begriff Mikro-ÖV sehr weit gefasst wird und unterschiedlichste öffentliche und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote neben dem Linienverkehr beschreibt (MULLEY et al., 2009, S.40).

Die betrieblichen Aspekte eines Mikro-ÖV Angebotes haben sich durch zunehmende Notwendigkeit nach Flexibilisierung von Linienangeboten zu einer Bandbreite von Bedienungsformen entwickelt (STEINRÜCK et al., 2010, S.37).

Netzformen des Öffentlichen Verkehrs sind wie folgt aufgebaut (KIRCHHOFF et al., 2007, S.5 und BÖHLER-BAEDECKER et al., 2010, S.481 und SOMMER et al., 2015, S.23; ► Abbildung 13):

²⁰ zu Deutsch: bedarfsabhängiger Verkehr

²¹ zu Deutsch: ...Dienste, die im Gegensatz zur exklusiven Nutzung gemeinsam genutzt werden und der Allgemeinheit zugänglich sind...

²² zu Deutsch: flexibles Verkehrsangebot

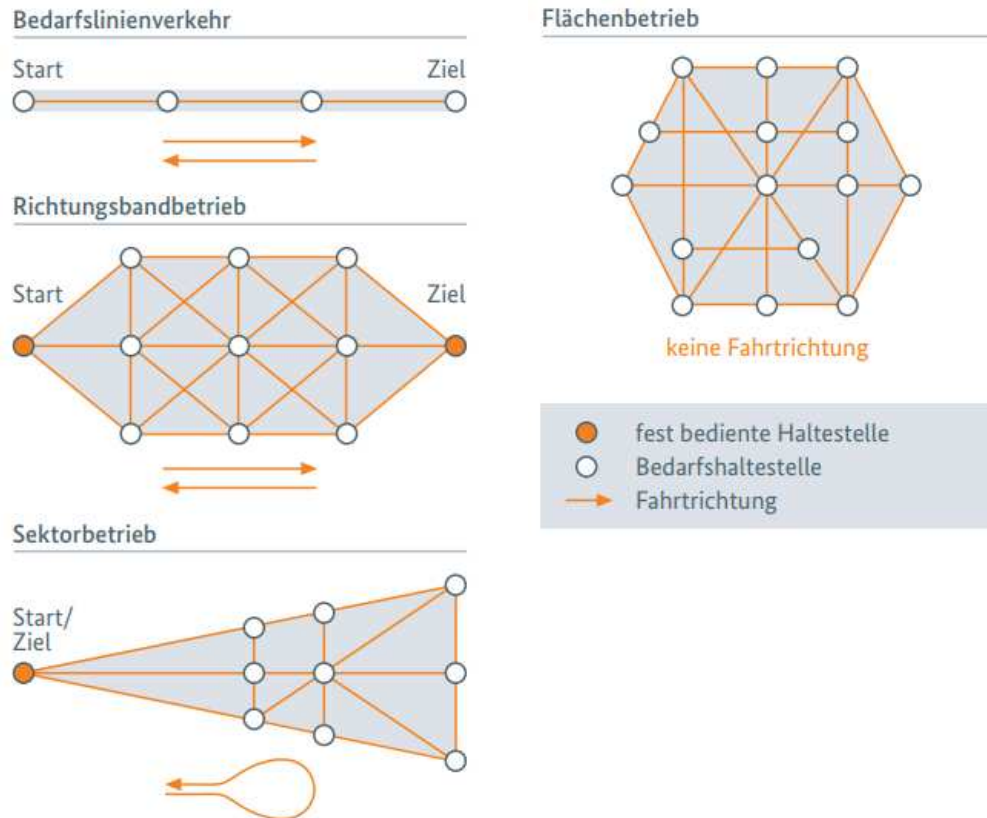


Abbildung 13: Bedienungsformen flexibler Angebotsformen (Quelle: SOMMER et al., 2015, S.23)

- **Linienbetrieb:** Konventioneller Linienverkehr der auf Basis eines definierten Fahrplans und definierten Haltestellen verkehrt.
- **Bedarfslinienbetrieb:** Ein Rufbus verkehrt ausschließlich nach Anmeldung von Fahrtwünschen. Die räumliche Flexibilisierung wird dadurch erreicht, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird, falls keine Fahrtwünsche angemeldet wurden.
- **Richtungsbandbetrieb:** Der Betrieb wird flexibel, dennoch richtungsgebunden zwischen Quelle und Ziel abgewickelt. Dabei gibt es unterschiedliche Ausprägungen:
 - **Linienabweichung:** Eine definierte Grundroute mit Haltestellen wird durch neben der Grundroute liegenden Bedarfshaltestellen ergänzt.
 - **Linienaufweitung:** Eine definierte Grundroute mit Haltestellen wird durch flächig gelagerte Bedarfshaltestellen ergänzt.
 - **Korridor:** Start- und Endhaltestelle sind definiert, dazwischenliegende flächig gelagerte Haltestellen werden nach Bedarf bedient.
 - **Sektor:** Die Starthaltestelle ist definiert, alle weiteren Bedarfshalte liegen in der Fläche. Teils auch ohne Bedarfshaltestellen, sondern Haus-zu-Haltestelle Bedienung (Zubringerverkehre).
- **Flächenbetrieb:** Die flexibelste Bedienform ermöglicht den Betrieb von Haltestelle zu Haltestelle in der Fläche je nach Bedarf. Auch eine Haus-zu-Haus Bedienung ist im Flächenbetrieb möglich.



Mikro-ÖV Angebote unterscheiden sich in Hinblick auf die Betriebsform hinsichtlich der Bedienung zwischen definierten Haltestellen bzw. Haltepunkten und einer freien Bedienung sowie verschiedenen Mischformen (► Abbildung 14):

- Haltestelle-zu-Haltestelle
- Haltestelle-zu-Haus
- Haus-zu-Haltestelle
- Haus-zu-Haus

Zusätzlich liegen bei verschiedenen Bedienformen von Mikro-ÖV Angeboten Unterschiede hinsichtlich der Fahrpläne vor (► Abbildung 14).

Mikro-ÖV		Anmeldung	Fahrplan
▪ Rufbus		Ja	Ja
▪ Anruf-Sammel-Taxi		Ja	Ja/Nein
▪ Zubringer-Verkehre		Ja	Ja/Nein
▪ Flächenbedienung		Ja	Nein

Abbildung 14: Bedienungsformen und Merkmale von Mikro-ÖV Angeboten (Quelle: KIRCHHOFF et al., 2007, verändert)

Weiters ist der AnrufBus nach Mehlert (MEHLERT, 2001, S.1) dem Begriff Mikro-ÖV zuzuordnen. Der AnrufBus beschreibt die flexibelste Bedienform im Flächenbetrieb mit Haus-zu-Haus Bedienung. Folgende Merkmale beschreiben den AnrufBus (MEHLERT, 2001, S.1):

- absolute räumliche und zeitliche Erschließung
- umsteigefreie Verbindungen im Nahbereich
- maximale Netzbildungsfähigkeit
- ideale Zubringerfunktion zu Bus und Bahn

Mikro-ÖV Angebote werden auch als Bedarfsverkehre und Gemeinschaftsverkehre bezeichnet. Diese wurden insbesondere in kleinen Gemeinden (weniger als 5.000 EinwohnerInnen) in Deutschland seit Ende der 1990er Jahre oftmals umgesetzt. Diese Angebote werden hauptsächlich von Personen ohne Chance auf eigenständige Mobilität (captive riders) in Anspruch genommen (GATHER et al., 2008).

In der Mikro-ÖV Strategie Steiermark wird der Nutzen von Mikro-ÖV Angeboten wie folgt beschrieben (LAND STEIERMARK, 2016c):

- sozialpolitischer Nutzen: unabhängige soziale Teilhabe durch Mikro-ÖV
- verkehrspolitischer Nutzen: Ersatz von teils unnötigen Pkw-Fahrten bzw. Kombination von Fahrten durch Mikro-ÖV

- ökologischer Nutzen: Emissionsminderung durch Einsparung von Bring- und Holfahrten durch Nachbarn, Verwandte oder FreundInnen, Verzicht auf Zweitautos in Haushalten

Der verkehrspolitische Nutzen findet sich jedoch jeweils in unterschiedlichen Aspekten im sozialpolitischen Nutzen und auch im ökologischen Nutzen wieder.

Zusätzlich wird in der Mikro-ÖV Strategie Steiermark auf die Ergänzungsfunktion von Mikro-ÖV Angeboten im Sinne von zeitlichen und räumlichen Lückenschlüssen im ÖPNV hingewiesen. Durch sorgfältige Planung ist jedoch eine Konkurrenzierung von Mikro-ÖV Angeboten mit weiteren ÖV-Angeboten auszuschließen. Die politische Vorgabe „Stundentakt für die gesamte Steiermark“ führt zur Faustregel (► Abbildung 15): „Der Abstand zwischen liniengebundenen ÖV und Mikro-ÖV Angebot hat ca. eine Stunde zu betragen.“

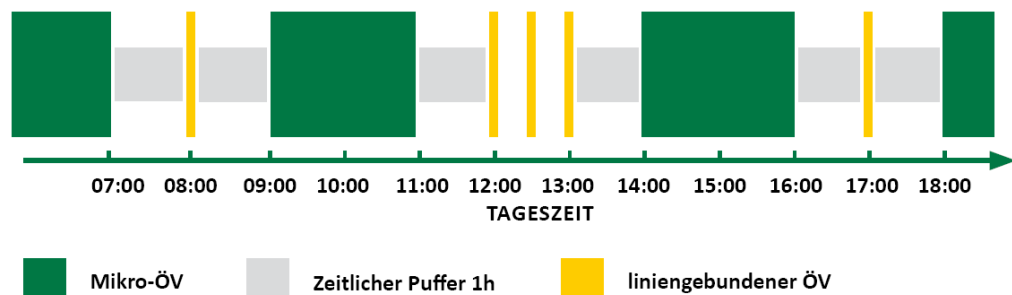


Abbildung 15: Mikro-ÖV und liniengebundener ÖV in zeitlicher Ergänzung (exemplarisch) (Quelle: LAND STEIERMARK, 2016c)

Diese Darstellung ist als theoretisches Konstrukt für eine konkrete Haltestelle des ÖV zu sehen. Aufgrund der räumlichen Überlagerung von ÖV und Mikro-ÖV ist ein zeitlicher Ausschluss der Konkurrenzierung in der Mikro-ÖV Strategie Steiermark vorgesehen.

Auch die Betreiberkonstellation kann bei Mikro-ÖV Angebote überaus unterschiedlich gestaltet werden. Die Gemeinde nimmt dabei allerdings meist eine herausragende Rolle ein. Grundsätzlich sind daneben noch folgende weitere Akteure in unterschiedlichen Kombinationen Teil der Betreiberkonstellation (► Kapitel 5.2.5.2):

- professionelle Verkehrsdienstleister (Taxi- und Mietwagenunternehmen, Verkehrsbetriebe etc.)
- kommunaler Eigenbetrieb von Verkehrsdienstleitungen (Konzessionspflicht)
- Vereine (organisatorische Abwicklung)
- Freiwillige (betriebliche Abwicklung – FahrerInnen)

Zusammenfassend sind die sechs folgenden Merkmale für eine Definition von Mikro-ÖV wesentlich:

4.2.1 Geringe Verkehrsnachfrage

Bei Mikro-ÖV Angebote handelt es sich um Mobilitätsangeboten mit relativ geringer Transportkapazität. Dementsprechend eignet sich Mikro-ÖV v.a. in (ländlichen) Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage. Auch die zeitliche Komponente der geringen Nachfrage in bestimmten Räumen, kann den Einsatz von Mikro-ÖV



Angeboten begründen (SOMMER et al., 2015, S.23). Die Erreichbarkeit von Orten zur Befriedigung von grundlegenden Bedürfnissen (Erfüllung der Daseinsgrundfunktionen durch die Bereitstellung von Mobilität, ► Kapitel 3.4.1) kann durch Mikro-ÖV Angebote in äußerst peripheren Gebieten ermöglicht werden. Wenngleich eine Sicherung der Mobilität durch demographisch bedingte Entwicklungen (Bevölkerungsrückgang und höherer Motorisierungsgrad, auch bei älteren Personen, reduziert das NutzerInnen-Potenzial) in ländlichen Räumen untergraben wird. Grundsätzlich macht die Nachfrage nach Mikro-ÖV Angeboten jedoch einen sehr geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen aus (METH, 2017, S.74 und S.88).

4.2.2 Flexibilität

Mikro-ÖV Angebote sind in Hinblick auf den Betrieb sowohl zeitlich als auch räumlich flexibel. Es werden meist keine vordefinierten Linien mit fixen Haltestellen bedient. Je nach strukturellen Rahmenbedingungen sind unterschiedliche, maßgeschneiderte Angebote möglich und notwendig (► Abbildung 13 und Abbildung 14). Wesentlich ist, dass die lokalen bzw. regionalen Gegebenheiten durch das Bedienungskonzept abgebildet werden (BERTOCCHI, 2009, S.145). Weiters ist oftmals die Flexibilität durch den kurzfristigen Einsatz weiterer Fahrzeuge bei stärkerer Verkehrsnachfrage (Hauptverkehrszeiten) oftmals mit relativ wenig Zusatzaufwand möglich (STEINRÜCK et al., 2010, S.35). Eine Abgrenzung des Bedienungsgebiet ist notwendig, dennoch ist das Mikro-ÖV Angebot durch einen dauerhaften Optimierungsprozess anzupassen. Durch die Einbindung verschiedener Akteure kann dieser Optimierungsprozess verselbstständigt werden, sodass eine notwendige Anpassung nicht mehr „von außen“ vorgenommen werden muss, sondern „von innen“ selbstständig eintritt. D.h. ein Mikro-ÖV Angebot wird zu einer lernenden Organisation (WIMMER, 2004, S.5).

4.2.3 Bedarfsorientiertheit

Die Bedürfnisse der NutzerInnen und Zielgruppen stehen im Vordergrund, wesentliche Daseinsgrundfunktionen werden durch Mikro-ÖV Angebote gesichert und aufrechterhalten. Im Regelfall finden Fahrtendienste ausschließlich bei Anmeldung von Fahrtwünschen statt (KLIMA- UND ENERGIEFONDS, 2011). Durch bedarfsorientierte Mobilitätsangebote können bei geringer Nachfrage durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge und der Vermeidung bzw. im Vergleich zum Linienverkehr reduziertem Aufkommen von Leerfahrten, Betriebskosten eingespart werden (BERTOCCHI, 2009, S.121).

Mikro-ÖV Angebote ersetzen hauptsächlich Wege, die ansonsten mit anderen Verkehrsmitteln und im Speziellen als Pkw-MitfahrerInnen zurückgelegt werden würden. Allerdings erfolgen auch unerwünschte Verlagerungen von z.B. Fuß- und Radverkehr oder bestehende ÖV-Angebote auf Mikro-ÖV. Zwischen 10 und 20% der Wege werden erst durch das Mikro-ÖV Angebot ermöglicht – diese Wege stellen durch Mikro-ÖV induzierte Wege dar (VERKEHRPLUS, 2019, S.39 und METH, S.107).

4.2.4 Zubringerfunktion

Mikro-ÖV Angebote sind kleine, jedoch wesentliche Bausteine im gesamten Mobilitätssystem und stellen für ländliche Räume in peripherer Lage Lückenschlüsse dar. Die Erreichbarkeit verschiedener Attraktoren sowie die Erreichbarkeit weiterführender Öffentlicher Verkehre (Zubringerverkehre) stehen im Vordergrund



(STEINRÜCK et al., 2010, S.42). Diese Zubringerverkehre sind durch die Gestaltung von Mobilitätsverknüpfungspunkten möglich. Diese Verknüpfungspunkte stellen wesentliche räumliche Möglichkeiten zur Ausführung von intermodalen Wegeketten im Personenverkehr dar (► Abbildung 16). Im Zuge einer intermodalen Wegekette wird entlang eines Weges das Verkehrsmittel zumindest einmal gewechselt. Verknüpfungspunkte werden wie folgt definiert (VERKEHRPLUS, 2017, S.15):

„Ein Verknüpfungspunkt ist ein Ort, an dem Reisende von einem Verkehrsmittel (z.B. Bahn) auf ein anderes (z.B. Bus) umsteigen. Deshalb gehört zu Verkehrsstationen (bei räumlicher Differenzierung) alles, was zur Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen dient.“

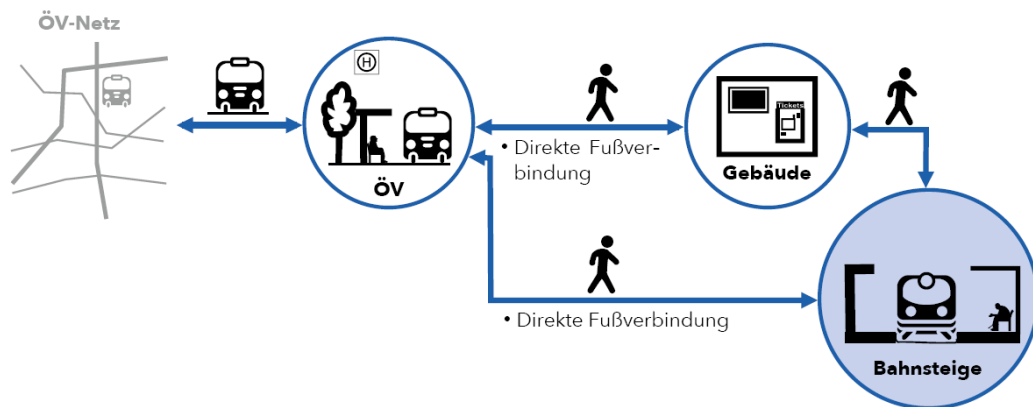


Abbildung 16: Verknüpfungspunkt Öffentlicher Verkehr (Quelle: VERKEHRPLUS, 2017, S.18)

4.2.5 Sozialer Aspekt

Viele Mikro-ÖV Angebote haben soziale Ziele, die zur Erfüllung der Daseinsgrundfunktionen beitragen (SOMMER et al., 2015, S.77, ► Kapitel 3.4.1). Insbesondere bei Freiwilligensystemen ist der soziale Aspekt durch die Bereitschaft der informellen oder formellen „Nachbarschaftshilfe unter dem Motto Bürger fahren für Bürger“ wesentlich (STEINRÜCK et al., 2010, S.53, ► Kapitel 4.3.3.1). Diese sozialen Funktionen von Mikro-ÖV Angeboten stärken den identitätsstiftenden Aspekt durch diese Mobilitätsangebote zusätzlich.

4.2.6 Branding und Identität

Mikro-ÖV Systeme stellen meist relativ kleine Angebote im Bereich der Personennahmobilität in abgegrenzten Gebieten dar und sind somit oftmals auf die Initiative lokaler bzw. regionaler AkteurInnen angewiesen. Daher sind Mikro-ÖV Angebote meist stark in Regionen bzw. Kommunen verankert – die Identifikation von Beteiligten mit dem Mikro-ÖV Angebot entsteht (KLIMA- UND ENERGIEFONDS, 2011, S.6). Ein symbolisch-emotionales Marketing (vgl. HUNECKE et al., 2007) und Branding hat das Ziel diese Bindung in einer Gemeinde bzw. einer Region zu fördern. Einerseits kommen assoziative Namen für Mikro-ÖV Angebote, wie z.B. VASTI in der Gemeinde Vasoldsberg, St. Georgen Mobil, Assling Mobil oder GUSTmobil im Bezirk Graz-Umgebung (GU) zum Einsatz. Andererseits wird die Bevölkerung in das Marketing direkt miteinbezogen – das Logo des Mikro-ÖV Systems VASTI wurde z.B. von SchülerInnen im Zuge eines Logowettbewerbes entworfen (► Abbildung 17).



Identität wird auch durch die intensive Einbindung von NutzerInnen bzw. von sekundären Profiteuren erreicht, so ist die Partizipation, z.B. als informales Beteiligungsverfahren, vielfach von in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten als wertvolle Grundlage und aufgrund der zusätzlichen Perspektiven von NutzerInnen oder Interessierten ein erheblicher Mehrwert für eine ständige Optimierung zu sehen (BMLFUW, 2005, S.50).

Anrufsammeltaxi VASTI

Anrufen & Einsteigen



Abbildung 17: von SchülerInnen entworfenes Logo des Mikro-ÖV Angebotes VASTI (Quelle: VASOLDSBERG, 2015)

4.3 Finanzierung Verkehr und Mobilität

Der Einsatz von unterschiedlichen Formen von Mikro-ÖV Angeboten ist teils mit erheblichen Kosten verbunden – grundsätzlich ist allerdings die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs von der Beteiligung bzw. Unterstützung der öffentlichen Hand abhängig. Das komplexe Themenfeld der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (vgl. MITTERER et al., 2017, S.5) ist in den folgenden Kapiteln dargestellt.

4.3.1 Kosten und Preisbildung im Verkehrssektor

Die Prinzipien zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität der OECD-Konferenz in Vancouver (1996) sehen vor, dass Steuersysteme und Wirtschaftspolitik nachhaltigen Verkehr fördern sollen. Die NutzerInnen haben einen angemessenen, jedoch nach sozialen, ökonomischen und umweltbezogenen Kriterien begründeten Beitrag zu leisten (GATHER et al., 2008, S.63 und DAUBITZ, 2016, S.434).

Grundsätzlich greift der Staat in die Preisbildung im Verkehrssektor entscheidend ein, z.B. stellt die öffentliche Hand Straßeninfrastrukturen mit wenigen Ausnahmen unentgeltlich bezogen auf die Nutzungsintensität zur Verfügung. Die Preisbildung im Verkehrswesen kann durch zwei wesentliche Aspekte beeinflusst werden (GATHER et al., 2008, S.67):

- Kostenwahrheit und externe Kosten (vgl. BRENCK et al., 2016, S.401ff): alle entstehenden Kosten (interne und externe Kosten) werden den VerursacherInnen (VerkehrsteilnehmerInnen) angelastet



- Lenkungsabgabe: die Veränderung der Preise hat den Zweck der Lenkung der Nutzung bzw. Vermeidung bestimmter Verkehrsmittel (z.B. Verlagerung von mIV auf ÖV)

Diese beiden Aspekte widersprechen sich dabei per Definition. Sowohl die Höhe der Zurechnung der externen Kosten als auch die Intensität der Lenkungsabgabe ist vom jeweiligen politischen Standpunkt abhängig.

In der Preisgestaltung des Öffentlichen Verkehrs ist der Anspruch einer Ausschöpfung der maximalen Zahlungsbereitschaft der NachfragerInnen gegeben²³. Im ÖV gibt es große Unterschiede in der Preisgestaltung, sodass veränderte Preise nicht kausal mit veränderten Kosten verbunden sind. Hierbei liegt eine Preisdiskriminierung (► Glossar) zur maximalen Ausschöpfung der Konsumentenrente (► Glossar) vor. Im Verkehrssektor gibt es folgende Formen der Preisdiskriminierung (GATHER et al., 2008, S.108):

- räumliche Diskriminierung: regional unterschiedliche Preise für identische Angebote
- zeitliche Diskriminierung: Preisvorteile für „FrühbucherInnen“ bzw. erhöhte Preise zu Spitzenzeiten (peak-load-pricing)
- sachliche Diskriminierung: unterschiedliche Preise je nach Verwendungszweck und -menge von Verkehrsmitteln, überproportionale Preisunterschiede für 1. und 2. Klasse
- persönliche Diskriminierung: Preisnachlässe für bestimmte NutzerInnen-Gruppen (SchülerInnen, PensionistInnen etc.) zur maximalen Ausschöpfung geringerer Zahlungsbereitschaft bestimmter NutzerInnen

Im Sinne der Daseinsvorsorge ist u.a. durch die Preisgestaltung im ÖV aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einer Mindestreichbarkeit durch Öffentliche Verkehrsmittel flächendeckend anzustreben (AMBROSIUS, 2016, S.454; ► Kapitel 3.4.1).

Zur Erreichung eines Verlagerungseffektes vom mIV auf den ÖV ist die forcierte öffentliche Förderung (Preisreduktionen für NutzerInnen sowie Ausbau des Angebotes) des ÖPNV in Kombination mit preislichen und rechtlichen Lenkungsmaßnahmen (u.a. Restriktionen im mIV) zielführend (BRENCK et al., 2016, S.422).

4.3.2 Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs

Der Öffentliche Verkehr wird klassischer Weise durch eine Kombination aus folgenden Quellen finanziert (VCÖ, 2011, S.38 und MITTERER et al., 2017, S.9, ► Tabelle 10):

²³ Im Gegensatz zur neoklassischen Volkswirtschaftslehre, bei der die Preisbildung über vollkommene Märkte von statten geht, sodass Angebot und Nachfrage den Preis determinieren.



Tabelle 10: Finanzierungsquellen des Öffentlichen Verkehrs (Quelle: VCÖ, 2010, S.19)

FINANZIERUNGS-QUELLE	BESCHREIBUNG DETAIL
Einnahmen aus Fahrkartenverkauf	Einsatz unterschiedlichster Tarifmodelle
Entgelte der öffentlichen Hand aus Steuereinnahmen	Verbundabgeltungen für Ab- und Durchtarifierungsverluste
	Einnahmen aus der Schul- und Lehrlingsfreifahrt
	Verlustabdeckung öffentlicher Verkehrsunternehmen durch Querverbund
	Abgeltung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen bei den ÖBB bzw. Privatbahnen (Ökobonus, Verlagerungsbonus, Qualitätsbonus)
	Abgeltungen für Studierende
	Bestellerförderung gemäß Öffentlichem Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
	Abgeltungen im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge der Bundesländer (sofern nicht durch gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung abgedeckt)
weitere betriebliche Erlöse	Zahlungen aus dem Finanzausgleichsgesetz
	Werbung
	Vermietung von Immobilien
	Mitfinanzierung (z.B. Schibusse) durch private Unternehmen

Im Jahr 2014 hat der Bund in Österreich für den ÖPNV insgesamt rund 3,14 Mrd. Euro ausgegeben. Davon flossen rund 2,54 Mrd. Euro in die Bahn (inkl. Infrastruktur Schiene). Rund 598 Mio. Euro steuerte der Bund 2014 in den ÖPNRV (exkl. regionale Schiene), dieser Beitrag gliederte sich folgendermaßen auf (► Tabelle 11; MITTERER et al., 2017, S.12):

Tabelle 11: Finanzierungsbeiträge des Bundes zum ÖPNRV exkl. regionale Schiene 2014 (Quelle: MITTERER et al., 2017, S.12)

FINANZIERUNGSART	MITTEL (MIO. €)	EMPFÄNGER / FÖRDERNEHMER
SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt	355,9	VVOG (Verkehrsverbund-organisationsgesellschaft)
Finanzausgleich (FAG)	81,2	Städte und Gemeinden
Grund- und Finanzierungsverträge	71,8	VVOG und Länder
Bestellerförderung	10,9	Länder, Kernstädte und weitere Gemeinden
Wiener U-Bahn	78,0	Stadt Wien
<i>Summe</i>	<i>597,8</i>	



Der strukturelle Wandel in unterschiedlicher Ausprägung, teilweise diametral gegensätzlich, zwischen urbanen und ländlichen Räumen, erfordert eine entsprechende Anpassung der Verkehrspolitik. Die Verkehrspolitik auf Basis einer kompensatorischen Finanzierung ist nicht mehr zeitgemäß und enthält eine geringe Lösungskompetenz hinsichtlich der soziodemographischen und wirtschaftsstrukturellen Veränderungen. Eine Nutzerfinanzierung, unter Einbeziehung der Internalisierung der externen Kosten, ist zukunftsfähig und somit ist eine vermehrte Anwendung der Subjekt- anstatt der Objektförderung nötig (CANZLER, 2016, S.495).

In Österreich liegt der Kostendeckungsgrad (► Glossar) des Öffentlichen Verkehrs durch Fahrkartenverkauf bei rund 40% der Gesamtkosten (VCÖ, 2011, S.38). Im Vergleich dazu liegt bei den Wiener Linien der Kostendeckungsgrad bei rund 60% der Gesamtkosten (STADT WIEN, 2015).

Netzwerk-Effekte²⁴ führen bei steigender Angebotsdichte und einer hohen Auslastung zu einem höheren Kostendeckungsgrad. Der zusätzliche Nutzen durch weitere Fahrgäste ist sehr gering. Eine Angebotsverdichtung durch die öffentliche Hand kann durch höhere Fahrpreise gedeckt werden. Eine möglicherweise dadurch hervorgerufene Reduktion von Fahrgästen ist jedoch jedenfalls höher als der Ausgangswert der Fahrgastzahlen (VCÖ, 2005, S.22).

Die Finanzierungslast der öffentlichen Hand ist einem intensiven Wachstum unterworfen. Der Abbau öffentlicher Dienstleistungen ist in Gebieten mit geringerer Nachfrage die Folge (CANZLER, 2016, S.513).

Ständig im Wandel befindliche Anforderungen an den ÖV sind u.a. „ein Grund für die chronische Unterfinanzierung“ – die Kosten für diese erweiterten Anforderungen steigen stärker als die bereitgestellten Mittel (SAMMER et al., 2010, S.26):

- Barrierefreiheit: Niederflurfahrzeuge, Hebevorrichtungen etc.
- Klimaanlage in den Fahrzeugen
- Betriebsleitsysteme
- Fahrgastinformationssysteme etc.

Das derzeitige Finanzierungssystem des Öffentlichen Verkehrs ist in Österreich teilweise intransparent und komplex, da viele unterschiedliche Fördertöpfe und Finanzierungsmodelle vorhanden sind (VCÖ, 2018, S.22).

Der Rechnungshof befand im Jahr 2005 (RECHNUNGSHOF, 2005, S.129): „Zersplitterte Aufgaben- und Finanzierungsstrukturen führten zu Unübersichtlichkeit und zu Effizienzmängeln beim Mitteleinsatz für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr.“

Im Jahr 2010 stellte sich der Befund des Rechnungshofes bezüglich gemeinwirtschaftlicher Leistungen des Bundes im Personenverkehr wie folgt dar (RECHNUNGSHOF, 2010, S.74): „[...]“, dass eine Überkompensation der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die öffentliche Hand im derzeitigen System nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte.“

Gegenwärtig gibt es acht Gesetze, die in Österreich die Organisation und die Finanzierung des ÖV regeln:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Kraftfahrliniengesetz (KfllG)

²⁴ Hat sich ein System durchgesetzt, bleibt es auch bei starken Preis- und Qualitätsschwankungen etabliert.



- Bundesbahngesetz
- Privatbahngesetz (PrivbG)
- Familienlastenausgleichsgesetz
- Finanzausgleichsgesetz (FAG)
- Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G)
- Gelegenheitsverkehrs-Gesetz (GelverkG)

Von diesen Gesetzen haben drei Gesetze direkte Auswirkungen auf Mikro-ÖV Angebote bzw. finden sich Mikro-ÖV Angebote indirekt in diesen wieder: KfVG, FAG und GelverkG

Die zukunftsfähige Finanzierung des ÖV ist durch Transparenz, Nachvollziehbarkeit und auf einer rechtssicheren Grundlage herzustellen. Die Finanzierung sollte die Verursacherorientierung implizieren und zweckgebunden für den ÖPNV herangezogen werden (SAMMER et al., 2010, S.27). Dazu ist es notwendig sämtliche Finanzierungsströme neu zu ordnen (VCÖ, 2010, S.25).

4.3.3 Alternative Finanzierungsmodelle für Mikro-ÖV Angebote

Der Kostendeckungsgrad (► Glossar) aus Fahrkartenverkäufen von flexiblen ÖV-Bedienformen variiert nach einer Evaluierung verschiedener Mobilitätsangebote in Deutschland zwischen 6% und 41% (BMVBS / BBSR, 2009, S.47).

In ländlichen Räumen in Österreich liegt der Kostendeckungsgrad aufgrund geringerer Auslastung bei etwa 15% (VCÖ, 2011, S.38).

Dieser Umstand erfordert erhöhte Zuschüsse, welche aufgrund von Sparröten der öffentlichen Hand nicht uneingeschränkt zur Verfügung gestellt werden können (SAMMER et al., 2010, S.26).

Somit ist die Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten aufgrund des hohen Subventionierungsbedarfs die Schwachstelle dieser Angebote. Der politische Wille zur Finanzierung ist die Grundlage von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen (DAUBITZ, 2016, S.444).

Die Kostenstruktur von Mikro-ÖV ist im Vergleich zu weiteren ÖV Angeboten relativ einfach aufgebaut (KLIMA- UND ENERGIEFONDS, 2011, S.16 und SOMMER et al., 2015, S.121):

- Investitionskosten:
 - Anschaffung der Fahrzeuge
 - Errichtung von Sammelpunkten (Ausstattung mit Tafeln und Informationsmaterial)
- Betriebskosten:
 - Bestellung von Verkehrsdienstleistungen (bei Pauschalen sind sämtliche Betriebskosten in der Verkehrsdienstleistung inkludiert)
 - Personal (Fahrtendienste und Verwaltung/Disposition)
 - Treibstoff
 - Reparaturen und Wartungen
 - Einsatz von Dispositionstools bzw. Tools zur Fahrtenbuchaufzeichnung
 - Versicherungen



- Marketing- und Werbekosten:
 - Infomaterialien (digital und analog)
 - Schaltungen in verschiedenen Medien
- Planungskosten
 - Konzeption durch externe FachplanerInnen
 - Fachliche Betreuung durch ExpertInnen im laufenden Betrieb

Zur Deckung dieser Kosten, gibt es in Österreich gegenwärtig unterschiedlichste Förderprogramme im Bereich Mikro-ÖV und weiterer alternativer Mobilitätsangebote (► Tabelle 12):

Tabelle 12: Förderprogramme im Bereich Mikro-ÖV und weiterer Mobilitätsangebote in Österreich

FÖRDER-PROGRAMM	FÖRDER-GEBER	FÖRDER-NEHMER	FÖRDER-GEGENSTAND	FÖRDER-HÖHE QUOTE
Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum ²⁵	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (vormals durch den Klima- und Energiefonds)	<ul style="list-style-type: none"> • Gebietskörperschaften • Regionen • kommunalen Gesellschaften • Verkehrsverbundgesellschaften • Vereine 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Betriebskosten</u>: Implementierung neuer Mikro-ÖV Angebote • Erweiterung bestehender Mikro-ÖV Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> • max. 50% der Gesamtkosten (max. 3 Jahre)
klima:aktiv mobil ²⁶	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> • Gebietskörperschaften • Regionalverbände • Verkehrsverbundgesellschaften 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Investitionskosten</u>: Anschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben inkl. Tankanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • abhängig vom Einsparungspotenzial (CO₂, NO_x und Feinstaub, max. 3 Jahre)
Nahverkehrsfinanzierungsprogramm NÖ ²⁷	Land Niederösterreich	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Vereine 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Betriebskosten</u>: Anrufsammeltaxis • <u>Investitionskosten</u>: Anschaffung von Fahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> • 30 bis 40% der Kosten
Förderung von kommunalen Regionalverkehrsvorhaben Bgld. ²⁸	Land Burgenland	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Betriebskosten</u>: Mikro-ÖV Angebote • <u>Investitionskosten</u>: Anschaffung von Fahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> • 25 bis 50% der Kosten (max. € 10.000 pro Gemeinde und Jahr)
Mikro-ÖV Strategie Steiermark ²⁹	Land Steiermark	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Betriebskosten</u>: Mikro-ÖV Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> • 10 bis 50% der Betriebskosten (max. € 10.000 bis € 50.000 pro Gemeinde und Jahr)

²⁵ SCHIG, 2018

²⁶ KLIMAAKTIV MOBIL, 2019

²⁷ LAND NIEDERÖSTERREICH, 1992

²⁸ LAND BURGENLAND, 2015

²⁹ LAND STEIERMARK, 2016c



Diese Förderprogramme haben in Österreich dazu geführt, dass in den vergangenen Jahren viele unterschiedliche Mikro-ÖV Angebote entwickelt und in Betrieb genommen wurden.

Trotz verschiedener Förderprogramme haben insbesondere Gemeinden mit einer langfristigen und nachhaltigen Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten große Schwierigkeiten. Die Förderungen wirken insbesondere als Anschubfinanzierungen außerordentlich gut, sodass Finanzierungssorgen zu Projektstart minimiert werden können, jedoch ist die dauerhafte Finanzierung nach Ablauf der Förderperiode bei vielen Mikro-ÖV Angeboten nicht gesichert. Beispielsweise fördert das Land Steiermark, nach Ablauf eines Probebetriebes mit erhöhter Förderquote, Mikro-ÖV Angebote mit einer geringeren Förderquote (10 bis 40% der Betriebskosten, abhängig von der Steuerkraftkopfquote), nach wiederkehrender Evaluierung dauerhaft (LAND STEIERMARK, 2016c).

Planungskosten werden in diesen Förderprogrammen nicht (dezidiert) gefördert. Kosten für die externe Begleitung durch FachplanerInnen im Sinne einer Umsetzungsbegleitung werden allerdings teilweise gefördert.

Für bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und Mikro-ÖV Angebote wurden alternative Finanzierungsmodelle oftmals als letzter Ausweg entwickelt. Hier sind insbesondere public private partnerships (ppp, ► Glossar) zu nennen (CANZLER, 2016, S.513).

Alternative Finanzierungsmodelle sind unumgänglich mit einer Nutzerfinanzierung und dem Verursacherprinzip verknüpft. Kommunen können von den dadurch generierten Einnahmen profitieren bzw. kann die gegenwärtig verpflichtende Baulast (ländlicher Straßenbau) abgegolten werden. Diese finanziellen Mittel können für zusätzliche Mobilitätsangebote und -services eingesetzt werden (BRACHER et al., 2006, S.4).

Insgesamt werden einer Maut bzw. einer umfassenden Gebühreneinhebung für die Nutzung aller motorisierten Fahrzeuge (Fahren und Parken) das größte Potenzial hinsichtlich der Ergiebigkeit und möglicher Lenkungseffekte zugestanden (BRACHER et al., 2006, S.15).

Speziell für den ÖPNV könnten folgende Instrumente für eine nachhaltige Finanzierung sinnstiftend sein (BRACHER et al., 2006, S.15ff):

- Erschließungsbeitrag für den ÖPNV analog zum Erschließungsbeitrag zu weiteren Infrastrukturen (Straße, Kanal, Müllentsorgung) für die Eigentümer von anliegenden Gemeindestraßen
- Umweltkarten für den ÖPNV für NutzerInnen des mIV als kostenlose Motivation zum Umstieg
- Gutscheinmodelle für die forcierte Nutzung des Umweltverbundes in Zusammenhang mit einer Gebührenentrichtung für den mIV

Das Konzept der Drittnutzerfinanzierung (auch Nutznießerfinanzierung genannt), zielt auf die Finanzierungsbeteiligung des Öffentlichen Verkehrs verschiedener indirekter Drittnutzer (mIV-NutzerInnen, ArbeitgeberInnen, Handel, ImmobilienbesitzerInnen) ab. DrittnutzerInnen können nicht vom entstehenden Nutzen des ÖV ausgeschlossen werden, müssen dafür gegenwärtig jedoch keinen Beitrag leisten. Aufgrund verschiedener Herausforderungen (Dauer, gesetzliche Verankerung, Freiwilligkeit, Akzeptanz, Höhe der Beträge, Verwaltungsaufwand, ökonomische Auswirkungen etc.) wird die Drittnutzerfinanzierung praktisch nicht angewandt (BOLTZE et al., 2012, S.5f).



Als erste Annäherung an die Drittnutzerfinanzierung haben insbesondere freiwillige Maßnahmen größtes Potenzial. Dabei können der Handel und ähnliche Einrichtungen (Gastronomie, Ärzte, Apotheken, Banken, Tourismus etc.) motiviert werden als Drittnutzer zu partizipieren und sich finanziell in unterschiedlicher Form zu beteiligen (Sponsoring oder dynamische Beiträge) (BOLTZE et al., 2012, S.20 und VCÖ, 2011, S.40).

Wesentlich ist jedoch, dass der ÖPNV als Teil einer integrierten Verkehrspolitik auf allen Ebenen der Gebietskörperschaften gesehen wird. Somit ist durch eine übergreifende Kooperation im Sinne von politischen Zielen die planungssichere Finanzierung für alle Bausteine des ÖPNV bereitzustellen. Weiters sind in diesem Zusammenhang multimodale Verkehrslösungen zu forcieren und auch in einer gesicherten Finanzierung darzustellen (BORMANN et al., 2010, S.33f).

Gegenwärtig wirken jedoch in Österreich einer nachhaltigen Finanzierung des ÖV verschiedenen Maßnahmen entgegen. Zuschüsse für PendlerInnen mit dem mIV (Pendlerpauschale, Pendlereuro, Pendelzuschlag etc.) widersprechen dem Verursacherprinzip grundsätzlich. Aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Gründen ist die Abschaffung bzw. Anpassung dieser Zuschüsse notwendig (UMWELTDACHVERBAND, 2015). Diese Thematik findet sich auch in der öffentlichen Diskussion wieder (vgl. DIE PRESSE, 2012; DER STANDARD, 2014; KRONEN ZEITUNG, 2010).

Kostenseitig besteht im Bereich von Mikro-ÖV Angeboten durch alternative Betriebsmodelle ein erhebliches Einsparungspotenzial. Viele Mikro-ÖV Angebote sind in Form von nicht gewinnorientierten Vereinen mit freiwilligen und ehrenamtlichen Personen organisiert. Diese Mikro-ÖV Angebote sind aufgrund der fehlenden bzw. reduzierten Personalkosten im Vergleich zum Betrieb durch professionelle Verkehrsunternehmen kostengünstig (VCÖ, 2014, S.3).

4.3.3.1 Freiwilligentätigkeit und Ehrenamt

Als Freiwilligentätigkeit wird ein Engagement, das freiwillig und ohne Bezahlung von Personen außerhalb des eigenen Haushaltes erbracht wird, inklusive Maßnahmen zur persönlichen und fachlichen Aus- und Fortbildung für diese Aktivitäten, bezeichnet (FREIWILLIGENGESETZ §2, 2012).

Für die ggst. Forschungsarbeit ist insbesondere die formelle Freiwilligentätigkeit, d.h. im Rahmen einer Organisation erfolgt, im Gegensatz zur informellen Freiwilligentätigkeit, z.B. private Nachbarschaftshilfe, von Interesse (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.3). Hierbei ist die aktive Abwicklung von Fahrtendiensten durch engagierte BürgerInnen in Form von Mikro-ÖV Angeboten wesentlich.

Aufgrund der unterschiedlichen und vielfältigen Begriffe rund um das Themenfeld Freiwilligkeit ist in der Schweiz der Begriff des bürgerschaftlichen Engagements gebräuchlich. Darunter sind alle öffentlichen und unentgeltlichen Tätigkeiten zu verstehen (BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 2004, S.17).

Ehrenamt und Mikro-ÖV

Das Ehrenamt beschreibt die freiwillige und unentgeltliche Übernahme einer Funktion, die im Rahmen von Vereinen, Institutionen, Initiativen und Projekten ausgeübt wird. Zumeist handelt es sich um gewählte, ernannte oder auch bestellte Positionen. Ehrenämter sind beispielsweise Funktionen in Vereinen, im Gemeinderat, im Betriebsrat, bei der Freiwilligen Feuerwehr oder in Rettungsorganisationen (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.3).



Neben der aktiven Freiwilligentätigkeit ist das Ehrenamt für die Abwicklung von politischen und organisatorischen Tätigkeiten in Hinblick auf Mikro-ÖV Angebote von großer Bedeutung. Das Ehrenamt ist, unabhängig von der Betreiberkonstellation (z.B. Bestellung der Beförderungsdienstleistung bei professionellen Unternehmen oder der Einsatz von Freiwilligentätigkeit), für den Initialisierung und die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten wichtig. Oftmals geht die Initiative von engagierten ehrenamtlichen Gemeinderäten und Personen in Vereinen aus, z.B. ein Mikro-ÖV Angebot umzusetzen.

Formelle Freiwilligentätigkeit und Mikro-ÖV

In Österreich leisteten im Jahr 2012 rund 28% der Bevölkerung über 15 Jahren formelle Freiwilligentätigkeit in Vereinen, Institutionen und Organisationen, das sind insgesamt rund 2 Millionen Menschen (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.18f).

Dieses enorme freiwillige Engagement leistet einen erheblichen Beitrag zu einem funktionierenden gesellschaftlichen Zusammenhalt und ist bedeutend für individuelle Lebensqualität und die Stabilität einer Gesellschaft (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.135).

Freiwilligentätigkeit kommt jeweils anderen Menschen direkt oder indirekt zu Gute. Ökonomisch betrachtet ist somit die Freiwilligentätigkeit (formell und informell) als produktive Tätigkeit zu sehen. In den meisten Fällen der Freiwilligentätigkeit ist jedoch nicht die möglichst hohe Produktivität, sondern der aktive Beitrag zum Gemeinwohl (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.143) wesentlich. Die Monetarisierung der Freiwilligentätigkeit stellt die Leistung (meist Stunden) in einem angenäherten Geldwert dar. Dabei sind insbesondere die entstehenden Kosten für Arbeit, die bezahlt werden müsste, um Freiwillige durch bezahlte Arbeitskräfte zu ersetzen, von größtem Interesse. In der Schweiz würde der Ersatz der erbrachten Freiwilligentätigkeit durch bezahlte Arbeit Kosten von rund 20 Milliarden Franken pro Jahr (entspricht rund 18 Milliarden Euro und rund 2.400 Euro pro EinwohnerIn) verursachen (BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 2004, S.29).

Überaus wichtig für engagierte Freiwillige ist der soziale Aspekt der Freiwilligentätigkeit und die Einbindung von anderen in die Gemeinschaft (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.146). Beispielsweise ist die freiwillige Bereitstellung von Beförderungsdiensten für viele Menschen erst die Möglichkeit die gesellschaftliche Teilhabe wieder zu erlangen.

In Österreich werden gegenwärtig viele Mikro-ÖV Angebote durch die Tätigkeit von freiwilligen und engagierten BürgerInnen ermöglicht. Viele Personen leisten dabei tausende freiwillige Leistungsstunden für die Bereitstellung von Beförderungsdiensten für die Bevölkerung. Hauptsächlich wird dies als formelle Nachbarschaftshilfe der Freiwilligen gesehen. Insbesondere in ländlichen Räumen ist die Nachbarschaftshilfe traditioneller Weise relativ stark verankert (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.10).

Geht jedoch die Freiwilligentätigkeit über den hauptsächlich sozial motivierten Gedanken der Nachbarschaftshilfe hinaus, stößt die freiwillige Bereitstellung von Mobilitätsdiensten rasch an ihre Grenzen. In der touristisch geprägten Gemeinde Werfenweng war ursprünglich ein Mikro-ÖV Angebot mit freiwilligen FahrerInnen geplant. Aufgrund des großen Anteils der touristischen Nutzung des Mikro-ÖV Angebotes, waren die ortsansässigen Freiwilligen nicht bereit, diese Dienste für zahlende Urlaubsgäste zu übernehmen (BRANDAUER, 2018).

Die Motivation der Freiwilligen ist einerseits darin begründet, dass durch die Freiwilligentätigkeit ein Gefühl, einen positiven Beitrag an die Gemeinschaft geleistet



zu haben, entsteht. Andererseits ist die erfahrene Anerkennung, in unterschiedlichsten Ausprägungen (Wertschätzung, Lob, Dankbarkeit, Mitbestimmungs- und Mitgestaltungsmöglichkeit, Zugehörigkeit, Teamgeist etc.), Motivation freiwillig tätig zu sein (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.129). Freiwillige Personen als Teil von Mikro-ÖV Angeboten, handeln hauptsächlich sozial motiviert im Sinne der Nachbarschaftshilfe („Bürger fahren Bürger“) (JANSEN et al., 2016, S.8). Anerkennungen in Form von gemeinsamen Weihnachtsfeiern, Grillfesten, Ausstattung mit gebrandeter Kleidung, Möglichkeit zu Fahrsicherheitstrainings werden von den Freiwilligen als positive Nebeneffekte wahrgenommen (vgl. Assling Mobil, Bürgerbus Thomatal, FalkMobil und St. Georgen Mobil).

Grundsätzlich haften Freiwillige für das eigene Verhalten (SOZIALMINISTERIUM, 2015, S.6). Bei Mikro-ÖV Angebote wird jedoch versucht, das Haftungsrisiko durch Haftpflichtversicherungen, Fahrerversicherungen, Regelungen in den Statuten von Vereinen etc. zu minimieren (SCHIEFELBUSCH, 2015, S.56).

4.4 Organisationsstrukturen Verkehr und Mobilität

Die Zuständigkeit bzw. Verantwortlichkeit für die Erbringung von ländlichen Infrastrukturen sind sehr vielschichtig, da unterschiedliche Ebenen der Gebietskörperschaften beteiligt sind. Grundsätzlich umfasst die ländliche Infrastruktur die „...gesamte Grundausstattung eines Ortes, einer Gemeinde oder Region, die für das Funktionieren von Wohnen und Arbeiten notwendig ist...“ (HENKEL, 1993, S.233).

Die Verkehrsinfrastruktur und in weiterer Folge Verkehrs- und Mobilitätsangebote stellen, neben vielen anderen Infrastrukturen (vgl. HENKEL, 1993, S.234ff), einen wesentlichen Teil der Grundausstattung ländlicher Räume dar.

Die dezentrale Organisation des politischen Systems und die kommunale Selbstverwaltung werden durch verschiedene Erklärungen begründet (HENKEL, 1993, S.259):

- Integration: Die Kommune übernimmt die dauerhafte Vermittlungsstelle zwischen öffentlicher Hand und BürgerInnen.
- Effizienz: Lokale Sachverhalte werden durch ortsansässige PolitikerInnen und Verwaltungen effizienter geregelt.
- Demokratisierung: Die demokratische Teilhabe von BürgerInnen wird durch bürgernahe Politik (Kommunalpolitik) gesteigert.
- Sozialisation und Bildung: Die Gemeinde ist die Basis für politisches Lernen von BürgerInnen.
- Versorgung: Die Versorgung der BürgerInnen kann mit verschiedenen Einrichtungen und Dienstleitungen der öffentlichen Hand am besten durch die Gemeinde eruiert und erbracht werden.

4.4.1 Aufgaben und Befugnisse von Kommunen bezüglich Mobilität und Mikro-ÖV

Demnach haben, neben den Gebietskörperschaften EU, Bund und Länder auch Gemeinden definitiv eine wesentliche Rolle im Sinne der Verantwortlichkeit im Bereich Verkehr und Mobilität. Wobei sich die kommunalen Aufgaben hinsichtlich des Verkehrs zu einem großen Teil im ländlichen Wegebau und der Straßenerhaltung wiederfinden. Dennoch zählt die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten auch zu den Zuständigkeitsbereichen der Gemeinden (GATHER et al., 2008, S.65).



Grundsätzlich sind die kommunalen Selbstverwaltungsaufgaben entweder Pflichtaufgaben (Wasserversorgung, Kanalisation, Errichtung und Erhaltung von Schulen etc.) oder freiwillig erfüllbare Aufgaben (Errichtung und Erhaltung von Gemeindehallen, Museen, Theatern etc., sowie die Bereitstellung von Mikro-ÖV Angeboten) zu unterteilen (HENKEL, 1993, S.261).

Die Raumplanung ist ein wesentliches Instrument der kommunalen Verkehrspolitik. Die Vermeidung großer Wegelängen kann durch die Forcierung von polyzentrischer Siedlungsstrukturen ermöglicht werden (GATHER, 2008, S.70). Das Steiermärkische Raumordnungsgesetz (STROG, 2010) ermöglicht es im Flächenwidmungsplan (Wirkungsbereich der Gemeinde) verschiedene Sanierungsgebiete festzulegen. Dabei sind Maßnahmen zur Beseitigung von Mängeln zu entwickeln und im Zuge des Flächenwidmungsplanes zu beschließen. Somit ist es möglich nach §29 (4) StROG z.B. „Sanierungsgebiete Verkehr und Mobilität“ auszuweisen und im Flächenwidmungsplan zu verankern.

Grundsätzlich sind in Österreich die Aufgaben der Gemeinden auf Länderebene durch neun verschiedene Rechtsvorschriften geregelt:

- Burgenländische Gemeindeordnung, 1965
- Kärntner Allgemeine Gemeindeordnung, 1998
- Niederösterreichische Gemeindeordnung, 1973
- Oberösterreichische Gemeindeordnung, 1990
- Salzburger Gemeindeordnung, 1994
- Steiermärkische Gemeindeordnung, 1967
- Tiroler Gemeindeordnung, 2001
- Vorarlberg Gemeindegesetz, 1985
- Wiener Stadtverfassung, 1968

Verkehrs- bzw. mobilitätsrelevante Aspekte finden sich in diesen Rechtsvorschriften insbesondere im eigenen Wirkungsbereich bezüglich der Verwaltung der Verkehrsflächen in der Gemeinde. Dieses Aufgabenfeld bezieht sich allerdings hauptsächlich auf straßenpolizeiliche Aspekte und den Bau und Erhalt der Straßeninfrastruktur. Ausgenommen in der Wiener Stadtverfassung, findet der ÖV bzw. ÖPNV in den Gemeindeordnungen bzw. Gemeindegesetzen keine Erwähnung.

Darüber hinaus gibt es jedoch vertraglich festgesetzte Vereinbarungen z.B. zwischen Gemeinden und Ländern, dass sich Gemeinden an einer Finanzierung, Erhaltung und Instandsetzung von Infrastrukturen und Angeboten im Bereich Verkehr beteiligen bzw. diese zur Gänze übernehmen. In der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel (Steiermark) wurde z.B. im Gemeinderat ein Finanzierungsbeitrag zur Angebotsausweitung im ÖPNV (Zuzahlungen zur Taktverdichtung im RegioBus) beschlossen (GRATWEIN-STRAßENGEL, 2017, S.3).

4.4.2 Die Kommune als Träger der Finanzierung

Die kommunale Finanzierung verschiedener Belange innerhalb einer Gemeinde ist mit gewissen Risiken verbunden. Betriebswirtschaftlich gesehen beschreibt das Finanzierungsrisiko die Ungewissheit des Prinzips der Investition in ein Gut mit der Hoffnung, daraus einen zukünftigen Gewinn zu lukrieren (KOSCHNICK, 1996, S.191). Bei öffentlichen Investitionen wird dieser ökonomische Zugang nicht immer



verfolgt. Bei Mikro-ÖV Angeboten kann sich der Gewinn auch durch andere Aspekte einstellen, z.B. hohe Fahrgastzahlen, große Zufriedenheit der NutzerInnen, erfolgreiche Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, Verminderung des mIV.

Die große Anzahl an Mikro-ÖV Angeboten in Österreich, die zu einem erheblichen Anteil durch Gemeinden (teil-)finanziert werden, zeigt, dass die freiwillige Erfüllung von kommunalen Aufgaben einen erheblichen Stellenwert hat.

Zusätzlich zielen sämtliche Förderprogramme im Bereich Mikro-ÖV (► Tabelle 12) auf die unterste Ebene der Gebietskörperschaften, die Gemeinden, als Fördernehmer und somit als hauptverantwortliche Stelle ab.

Insbesondere durch die tiefe lokale bzw. regionale Verankerung von, teils kleinräumigen Mikro-ÖV Angeboten, sind stabile soziale Netzwerke förderlich. Kommunikation, Kooperation und Vertrauen zwischen beteiligten Personen ist eine wesentliche Basis für den Umsetzungsprozess (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.80).

4.5 Integration von Mikro-ÖV Angeboten in konventionelle ÖV-Angebote

Die gesamtheitliche Betrachtung des ÖV hat in Österreich Entwicklungspotenzial und wird seit Einführung der Verkehrsverbünde forciert. 1984 wurde der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR, 2019) als erster Verkehrsverbund in Österreich gegründet. Seit 1997 ist Österreich das erste Land weltweit mit flächendeckenden Verkehrsverbänden (BMVIT, 2019). Die Aufgaben der Verkehrsverbünde sind im Laufe der Zeit einer enormen Entwicklung unterworfen. Einst war die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems im ÖPNV Hauptaufgabe (VERKEHRVERBUND STEIERMARK, 2019a) – heute besteht der Anspruch, die gesamtheitliche ÖPNV Planung durch die Verkehrsverbünde (LAND STEIERMARK, 2019, S.4) vorzunehmen. Die räumliche und zeitliche Integration aller Öffentlicher Verkehre, und somit die Abstimmung aufeinander, sind die beiden Hauptfunktionen der Verkehrsverbünde.

Im Jahr 2009 fand erstmals eine Kooperation in Form eines Zusammenschlusses aller österreichischen Verkehrsverbünde statt. 2012 wurde darauf aufbauend, die ARGE ÖVV gegründet (ARGE ÖVV, 2019).

Die ganzheitliche Planung eines ÖV-Gesamtsystem unter Einbeziehung aller Angebote, und somit ein Paradigmenwechsel in der Planung und Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen, in einem integrativen Ansatz, ist für die Optimierung des Öffentlichen Verkehrs ein wesentliches Ziel (VERKEHRPLUS, 2019, S.39).

Mikro-ÖV als neues Mobilitätsangebot, wird gegenwärtig in meist in keinem strategischen Zusammenhang gesehen. Die Planungsverantwortung obliegt meist Gemeinden oder Vereinen. Eine Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV wird z.B. von Fördergebern auf Landes- und Bundesebene gefordert, jedoch gibt es keine Verbindlichkeiten der Abstimmung bzw. der integrierten Planung (vgl. BMVIT, 2018, S.4 und LAND STEIERMARK, 2016c, S.10).

Mikro-ÖV Angebote stellen im System des ÖVs die unterste und kleinräumigste Ebene an Mobilitätsangeboten dar (LAND STEIERMARK, 2008, S.49). Daher ist insbesondere der Zubringerverkehr und der kleinräumige Lokal- und Regionalverkehr von Bedeutung (► Kapitel 4.2.3 und 4.2.4). Eine optimierte Verknüpfung mit übergeordneten Ebenen des ÖVs ist aus diesem Grund enorm wichtig.

5 Ergebnisse: Fallbeispiele

Der empirische Teil der vorliegenden Arbeit ist folgendermaßen aufgebaut und wurde nach folgendem Schema (► Abbildung 18) abgewickelt – grundsätzlich handelt es sich bei den drei Ebenen der Analyse um Fallstudien (► Kapitel 2.1.1):

Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark

EntscheidungsträgerInnen in Gemeinden der Steiermark wurden zur Thematik Öffentlicher Verkehr und Mikro-ÖV Angebote befragt. Dabei entstand ein Stimmungsbild, ob, wo und in welcher Form Mikro-ÖV Angebote vorhanden bzw. notwendig sind, und wo deren Herausforderungen liegen.

Analyse umgesetzter Mikro-ÖV Projekte in Österreich

Bereits umgesetzte Mikro-ÖV Projekte wurden analysiert und in einen objektiven Vergleich gebracht. Dafür wurden unterschiedliche Kennzahlen herangezogen.

Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Projekte

ProjektträgerInnen wurden im Detail zu ihren umgesetzten Projekten befragt. Die Fragen spannen sich von der ersten Projektidee (Initialisierung) über die Entwicklung von Inhalten (Planung) bis hin zur Umsetzung (Implementierung) und den Betrieb von Projekten.

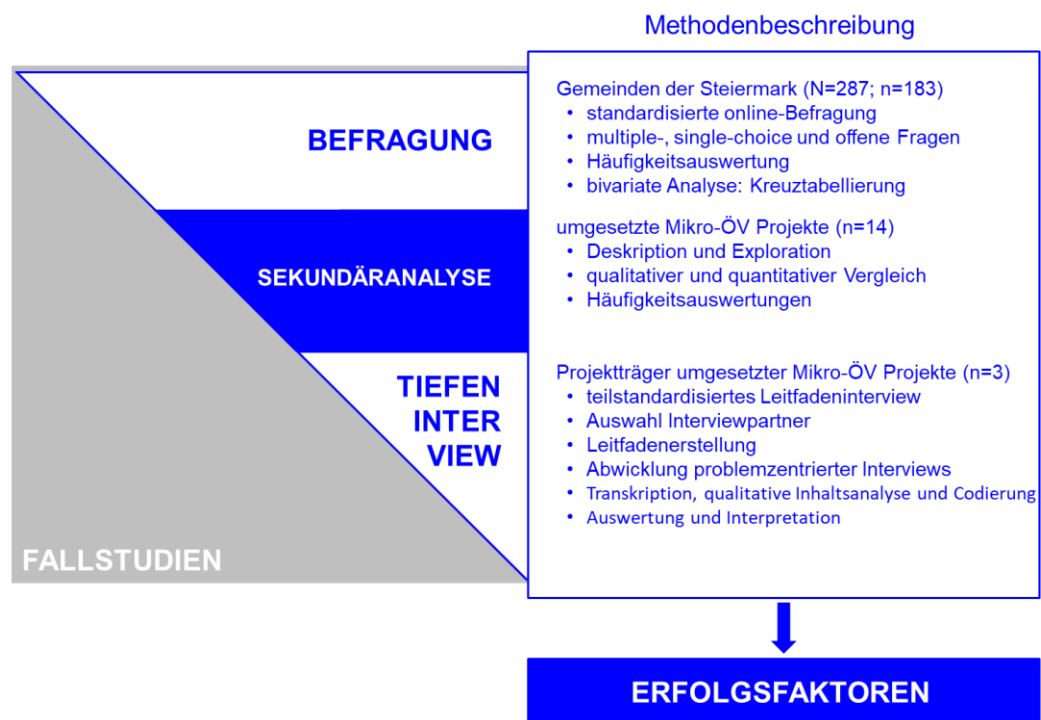


Abbildung 18: Vom Allgemeinen ins Spezielle – methodisches Vorgehen bei der Identifikation von Erfolgsfaktoren zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten

Sämtliche Ergebnisse aus den erhobenen und verwendeten Daten fließen in die Ableitung von Erfolgsfaktoren (► Kapitel 6) für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten mit ein. Die methodischen Grundlagen sind in Kapitel 2 zu finden.



5.1 Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark

Im folgenden Abschnitt sind die Ergebnisse der Befragung von EntscheidungsträgerInnen in allen 287 Gemeinden der Steiermark zur Thematik Öffentlicher Verkehr und Mikro-ÖV Angebote dargestellt. Der gesamte Fragebogen ist im Anhang zu finden.

5.1.1 Übersicht und TeilnehmerInnen

Insgesamt nahmen 183 (knapp 64%) verschiedene Gemeinden der Steiermark an der Befragung teil (► Abbildung 19). 165 Gemeinden konnten identifiziert werden (► Abbildung 20), 18 Gemeinden gaben ausschließlich den Bezirk an.

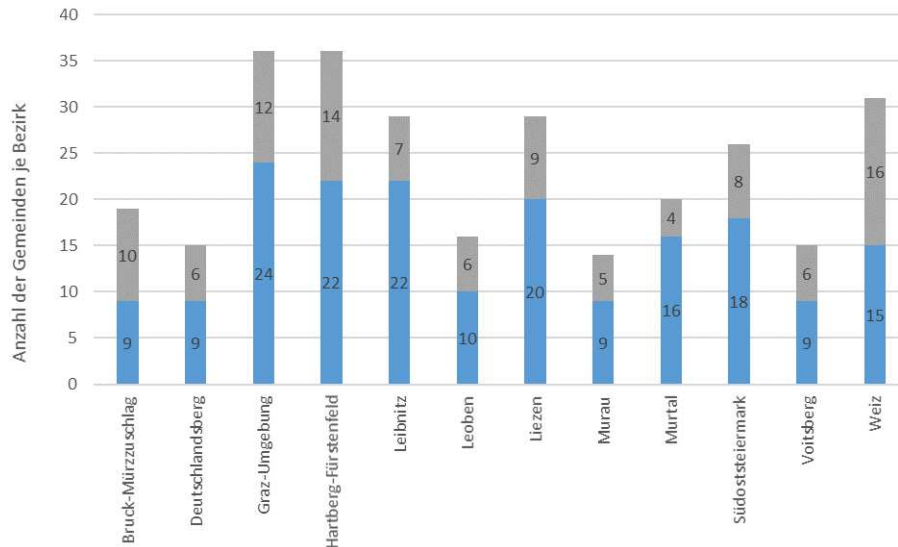


Abbildung 19: An der Befragung teilnehmende Gemeinden in der Steiermark nach Bezirken; blau: teilnehmende Gemeinden; grau: nicht teilnehmende Gemeinden (n=183)

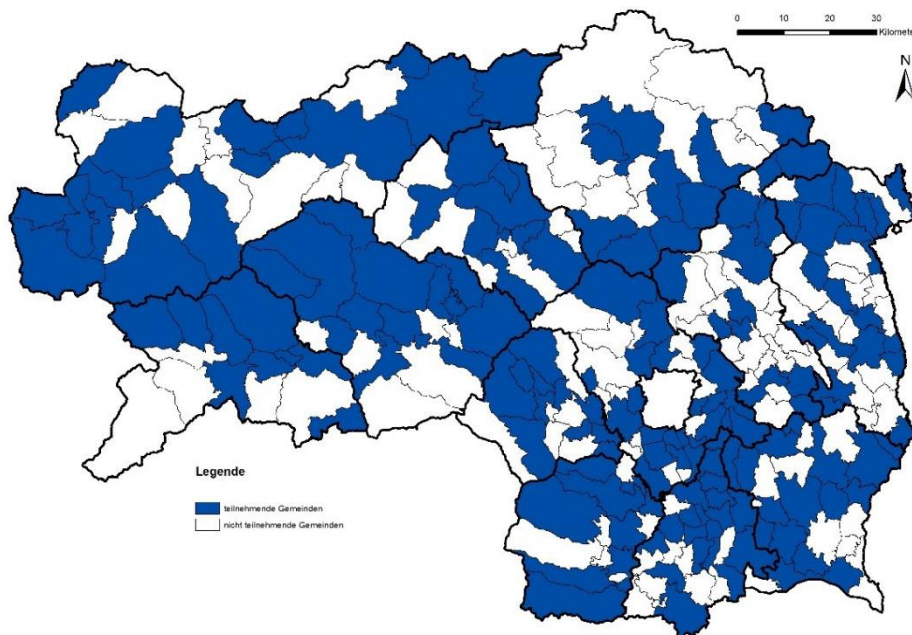


Abbildung 20: kartographische Übersicht: Befragung teilnehmender Gemeinden in der Steiermark (n=165; 18 Gemeinden gaben ausschließlich den zugehörigen Bezirk an)



Der Anteil der Befragungsteilnahme reichte von 47% im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag bis zu 80% im Bezirk Murtal. Bezogen auf die Anzahl der Gemeinden in der Steiermark nahmen 64% der Gemeinden an der Befragung teil.

Bezogen auf die EinwohnerInnen der Steiermark nahmen rund 48% der Gemeinden teil, bezogen auf die Fläche rund 60%. Die Stadtgemeinde Graz nahm nicht an der Befragung teil, stand aufgrund der Fragestellung allerdings auch nicht im Fokus der Befragung, u.a. damit ist der vergleichsweise geringe Anteil der repräsentierten EinwohnerInnen-Zahl zu erklären.

Grundsätzlich wurden Personen mit Verantwortungsbereichen und Kompetenzen im Themenfeld Verkehr und Mobilität als Repräsentanten der Gemeinden befragt. Knapp 63% der Befragten Personen nehmen die Rolle des Bürgermeisters bzw. der Bürgermeisterin ein, rund 30% sind VerwaltungsmitarbeiterInnen im Themenfeld Mobilität und Sonstige stellen rund 21% der Befragten dar. Wobei rund zwei Drittel, der Sonstigen Amtsleitung angegeben haben – diese sind somit auch der Gemeindeverwaltung zuzuordnen. Weitere Personen sind Gemeindevorstände, Vorsitzende von Fachausschüssen und sonstige Personen im Bereich Mobilität im Umfeld der Gemeinden (► Tabelle 13).

Tabelle 13: Funktion der BefragungsteilnehmerInnen in der jeweiligen Gemeinde der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	BürgermeisterIn	VerwaltungsmitarbeiterIn Mobilität und Verkehr	Sonstige	Gemeindevorstandsmitglied	Vorsitzende/r Ausschuss Mobilität und Verkehr	e-5- TeamleiterIn
relativ [%]	62,8	30,6	21,3	13,7	3,3	1,1
absolut	68	56	33	25	6	2

5.1.2 Öffentlicher Verkehr und Mikro-ÖV

Rund 79% der befragten Personen aus den Gemeinden kennen den Begriff Mikro-ÖV aus unterschiedlichen Quellen (► Tabelle 14).

Tabelle 14: Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark (n=183)

ANTEIL	Ja	Nein
relativ [%]	79,2	20,8
absolut	145	38

Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Bekanntheit des Begriffes nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass selbstverständlich VertreterInnen von Gemeinden, die kein in Betrieb befindliches Mikro-ÖV Angebot haben, tendenziell den Begriff Mikro-ÖV seltener kennen (► Tabelle 15).



Tabelle 15: Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183)

ANTEIL		Ja	Nein
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	92,9	7,1
	absolut	26	2
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	94,0	6,0
	absolut	47	3
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	68,6	31,4
	absolut	72	33

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,000

$p \leq 0,001$: höchst signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 1 ‰)

Die hohe Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV ist in der Steiermark insbesondere der im Jahr 2016 erschienenen Mikro-ÖV Strategie und der damit verbundenen medialen Berichterstattung zuzuschreiben (► Tabelle 16).

Tabelle 16: Quelle der Kenntnis des Begriffes Mikro-ÖV der Gemeinden der Steiermark (n=145, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Mikro-ÖV Strategie	Medienberichte	Informationsveranstaltungen	Förderprogramme	aus anderen Gemeinden	Sonstiges	Verkehrsplanungs-büro	Leitfäden Ratgeber	BürgerInnenbeteiligungen
relativ [%]	56,6	50,3	34,5	25,5	18,6	15,2	7,6	6,2	5,5
absolut	82	73	50	37	27	22	11	9	8

Die Qualität der Verkehrssituation (Stau, Kfz-Parkplätze etc.) wird in den Gemeinden der Steiermark grundsätzlich eher als hoch angesehen (► Abbildung 21). Auf einer 6-teiligen Skala von 1 hoch bis 6 niedrig liegt der Mittelwert der Nennungen bei 2,94 also eindeutig im positiven Bereich (3,5 stellt das arithmetische Mittel in der 6-teiligen Skala dar).

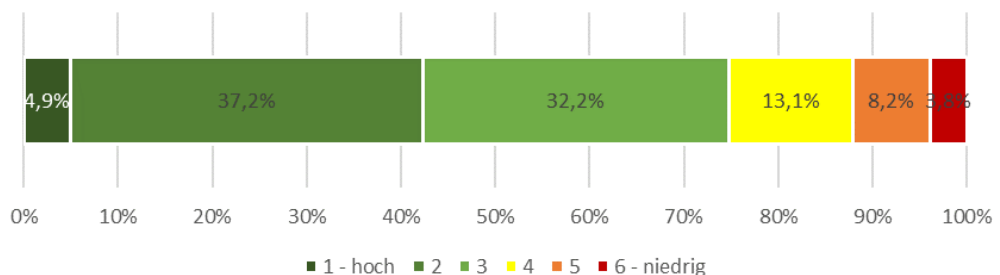


Abbildung 21: Qualität der Verkehrssituation der Gemeinden der Steiermark (n=182)

Aus Sicht der VertreterInnen der Gemeinden liegt das mit Abstand größte Problem bei den Kosten der Straßenerhaltung (knapp 72%). Alle weiteren ernstzunehmenden



den verkehrlichen Probleme liegen im Bereich von 24 bis 18%. Die Antwortkategorie Sonstige wurde ca. in jedem zweiten Fall mit der Anmerkung „schlechte Qualität im ÖV“ ergänzt. Luftqualität und Staus sind nach Angaben der befragten Personen keine wesentlichen Probleme in den Gemeinden der Steiermark (► Tabelle 17).

Tabelle 17: Die größten verkehrlichen Probleme der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Kosten der Straßenerhaltung	Mangel an Kfz Parkplätzen	Sonstiges	Engstellen	Lärm	Verkehrssicherheit	Stau	Luftqualität
relativ [%]	71,6	23,5	22,4	20,2	18,6	17,5	7,7	6,0
absolut	131	43	41	37	34	32	14	11

Die Zufriedenheit mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in den Gemeinden der Steiermark ist im Mittel eher gering (arithmetisches Mittel 3,71), wobei diese Aussage sehr stark von der Größe und der Bevölkerungsdichte der jeweiligen Gemeinde und somit auch vom bestehendem ÖV-Angebot abhängt (► Abbildung 22). Das subjektive Empfinden verzerrt sicherlich die tatsächliche ÖV-Situation in den betreffenden Gemeinden – die ÖV-Affinität der Befragten spielt in der Beantwortung dieser Frage eine große Rolle.

Grundsätzlich sind die Gemeinden der Bezirke Voitsberg (89% eher zufrieden) und Deutschlandsberg (78% eher zufrieden) mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs tendenziell am zufriedensten. Im Gegensatz dazu sind die Gemeinden der Bezirke Weiz (80% eher unzufrieden) sowie Murau und Südoststeiermark (jeweils 67% eher unzufrieden) tendenziell am unzufriedensten. Eine klare Aussage bezüglich des Zusammenhangs von raumstrukturellen Gegebenheiten und Zufriedenheit mit dem ÖV Angebot kann aufgrund dieser Befragungsergebnisse nicht gemacht werden.

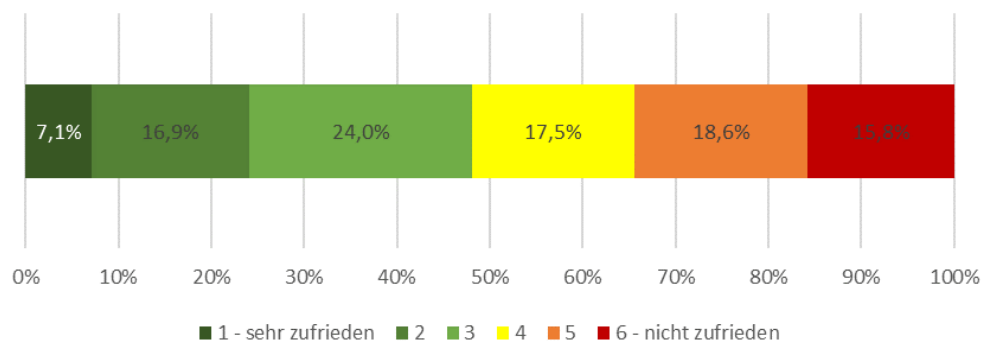


Abbildung 22: Zufriedenheit mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in Gemeinden der Steiermark (n=183)

Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Zufriedenheit mit dem ÖV nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass VertreterInnen von Gemeinden, mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot



am häufigsten die Kategorie mit der geringsten Zufriedenheit mit dem ÖV ausgewählt haben (► Tabelle 18). Die Vermutung liegt nahe, dass dieser Sachverhalt einen Motivationsgrund zur Einführung von Mikro-ÖV Angeboten darstellt.

Tabelle 18: Zufriedenheit mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183)

ANTEIL		1 – sehr zufrieden	2	3	4	5	6 – nicht zufrieden
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	10,7	25,0	17,9	10,7	14,3	21,4
	absolut	3	7	5	3	4	6
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	10,0	16,0	20,0	16,0	22,0	16,0
	absolut	5	8	10	8	11	8
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	4,8	15,2	27,6	20,0	18,1	14,3
	absolut	5	16	29	21	19	15

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,722

$p > 0,05$: nicht signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit größer als 5 %)

Aus Sicht der VertreterInnen der Gemeinden werden Öffentliche Verkehrsmittel dennoch von der Bevölkerung tendenziell gut angenommen (arithmetisches Mittel 3,25). Die beste Kategorie der 6-teiligen Skala wird allerdings von nur knapp 6% der Befragten ausgewählt (► Abbildung 23).

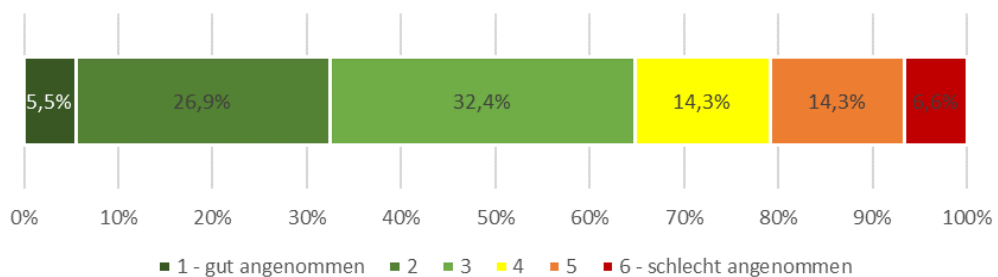


Abbildung 23: Nutzungsintensität Öffentlicher Verkehrsmittel nach Einschätzung der GemeindevertreterInnen in Gemeinden der Steiermark (n=182)

Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Nutzungsintensität des ÖV nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass VertreterInnen von Gemeinden, mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot die Nutzungsintensität des ÖV (Kategorie 1 und 2) tendenziell höher einschätzen (► Tabelle 19). Es ist jedoch nicht eindeutig, ob bei dieser Beantwortung das bestehende Mikro-ÖV Angebot dem Öffentlichen Verkehr gedanklich zugeordnet wird oder nicht – dementsprechend lässt dieses Befragungsergebnis Interpretationsspielraum offen.



Tabelle 19: Nutzungsintensität Öffentlicher Verkehrsmittel nach Einschätzung der GemeindevertreterInnen in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=182)

ANTEIL		1 – sehr zufrieden	2	3	4	5	6 – nicht zufrieden
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	3,6	39,3	21,4	10,7	17,9	7,1
	absolut	1	11	6	3	5	2
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	6,0	30,0	34,0	10,0	14,0	6,0
	absolut	3	15	17	5	7	3
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	5,8	22,1	34,6	17,3	13,5	6,7
	absolut	6	23	36	18	14	7

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,813

$p > 0,05$: nicht signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit größer als 5 %)

Nach Einschätzungen der befragten Personen liegen in rund 13% der Gemeinden weniger als 20% der Personen außerhalb des Einzugsbereiches von ÖV-Haltestellen in fußläufiger Erreichbarkeit von ca. fünf Minuten. Im Gegensatz dazu liegen in rund 10% der Gemeinden mehr als 80% der BürgerInnen außerhalb dieses Einzugsbereiches. D.h. die Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen ist sehr stark von der Lage der Gemeinden und der Siedlungsstruktur innerhalb der jeweiligen Gemeinde abhängig (► Abbildung 24).

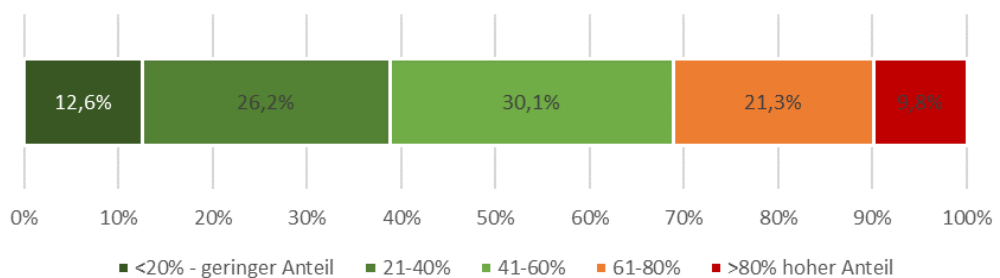


Abbildung 24: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Anteil der Bevölkerung der außerhalb eines fußläufigen Einzugsbereiches (fünf Minuten) liegt (n=183)

Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass VertreterInnen von Gemeinden, mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot die Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen (Kategorie <20% und 21-40% sind anteilmäßig hoch und Kategorie 61-80% und >80% sind anteilmäßig gering) tendenziell höher einschätzen (► Tabelle 20).



Tabelle 20: Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, Anteil der Bevölkerung der außerhalb eines fußläufigen Einzugsbereiches (fünf Minuten) liegt nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183)

ANTEIL		<20% geringer Anteil	21-40%	41-60%	61-80%	>80% hoher Anteil
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	17,9	35,7	25,0	10,7	10,7
	absolut	5	10	7	3	3
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	8,0	30,0	30,0	26,0	6,0
	absolut	4	15	15	13	3
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	13,3	21,9	31,4	21,9	11,4
	absolut	14	23	33	23	12

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,554

$p > 0,05$: nicht signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit größer als 5 %)

Bestehender Öffentlicher Linienverkehr kann aus Sicht der befragten Personen die Daseinsvorsorge ausschließlich in beschränktem Maße gewährleisten (arithmetisches Mittel 3,97). Rund 3% sind der Meinung, dass die Gewährleistung der Daseinsvorsorge vollkommen mit Öffentlichen Linienverkehren möglich ist, 18% sind der Meinung, dass dies gar nicht möglich ist (► Abbildung 25). Dies ist jedoch ursächlich mit der bestehenden bzw. wahrgenommenen Qualität des Öffentlichen Linienverkehrs verbunden.

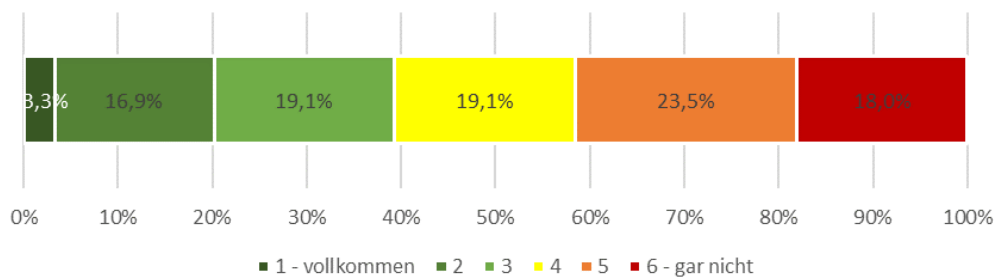


Abbildung 25: Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Linienverkehr in Gemeinden der Steiermark (n=183)

Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch den ÖV nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass VertreterInnen von Gemeinden, mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot der Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch ÖV (Kategorie 1 und 2) tendenziell am ehesten zustimmen (► Tabelle 21).



Tabelle 21: Gewährleistung der Daseinsvorsorge durch den Öffentlichen Linienverkehr in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183)

ANTEIL		1 – vollkommen	2	3	4	5	6 – gar nicht
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	3,6	25,0	21,4	7,1	21,4	21,4
	absolut	1	7	6	2	6	6
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	2,0	16,0	20,0	26,0	26,0	10,0
	absolut	1	8	10	13	13	5
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	3,8	15,2	18,1	19,0	22,9	21,0
	absolut	4	16	19	20	24	22

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,650

$p > 0,05$: nicht signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit größer als 5 %)

Mittel- bis langfristige Überlegungen (in Form von klar strukturierten Grundlagen) zu den Themen Mobilität und Verkehr sind in Gemeinden der Steiermark zu knapp 50% nicht vorhanden. Knapp ein Drittel der Gemeinden verfügt über ein Verkehrskonzept, das die zukünftige Planung regelt bzw. regeln soll (► Tabelle 22).

Tabelle 22: Grundlagen für Verkehr und Mobilität der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Keine	Verkehrskonzepte	Verkehrstrategien	Sonstige	Mobilitätsleitbilder
relativ [%]	49,7	32,2	14,8	13,7	3,8
absolut	91	59	27	25	7

Dennoch hat die Verkehrsplanung nach Angaben der befragten Personen einen sehr hohen Stellenwert. Knapp 71% geben an, dass Verkehrsplanung einen eher hohen Stellenwert hat (arithmetisches Mittel 2,95). Unter 3% der GemeindevertreterInnen geben an, dass Verkehrsplanung eine niedrige Priorität (niedrigste Kategorie der 6-teiligen Skala) hat (► Abbildung 26). In vielen, besonders ländlich geprägten Gemeinden wird Verkehrsplanung hauptsächlich mit ländlichem Wegebau, als wesentliche Aufgabe der Kommunen (► Kapitel 4.4.1), assoziiert.

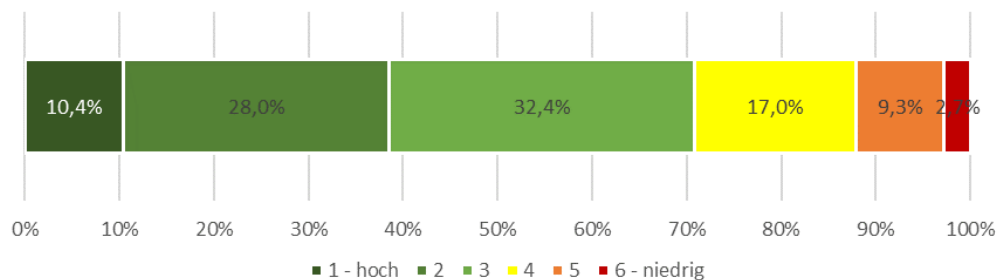


Abbildung 26: gegenwärtige Priorität der Verkehrsplanung in Gemeinden der Steiermark (n=182)



Unterscheidet man nun die Beantwortung der Frage nach der Priorität der Verkehrsplanung in der Gemeinde nach Gemeinden, die bereits über ein Mikro-ÖV Angebot verfügen, eines in Planung haben und keines haben (gegenwärtiger Bestand), zeigt sich, dass VertreterInnen von Gemeinden, ohne Mikro-ÖV Angebot die Priorität der Verkehrsplanung in der Gemeinde tendenziell geringer einschätzen, einerseits sind die beiden negativsten Kategorien (Kategorie 5 und 6) am größten und andererseits die beiden positivsten Kategorien (Kategorien 1 und 2) am geringsten (► Tabelle 23).

Tabelle 23: gegenwärtige Priorität der Verkehrsplanung in Gemeinden der Steiermark nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=182)

ANTEIL		1 – hoch	2	3	4	5	6 – niedrig
Mikro-ÖV in Betrieb	relativ [%]	21,4	39,3	17,9	14,3	7,1	0,0
	absolut	6	11	5	4	2	0
Mikro-ÖV in Planung	relativ [%]	16,3	36,7	28,6	14,3	4,1	0,0
	absolut	8	18	14	7	2	0
kein Mikro-ÖV	relativ [%]	4,8	21,0	38,1	19,0	12,4	4,8
	absolut	5	22	40	20	13	5

Pearson-Chi-Quadrat-Test: asympt. Signifikanz 0,012

$p \leq 0,05$: signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %)

Verkehrs- und mobilitätsrelevante Themen sind allerdings bei rund 76% der Gemeinden im ÖEK bzw. im STEK berücksichtigt (► Tabelle 24).

Tabelle 24: Berücksichtigung verkehrs- und mobilitätsrelevanter Themen im ÖEK bzw. STEK in Gemeinden der Steiermark (n=180)

ANTEIL	Ja	Nein
relativ [%]	76,1	73,9
absolut	137	43

Neben den Öffentlichen Linienverkehren und den Mikro-ÖV Angeboten gibt es in den Gemeinden der Steiermark eine Vielzahl von weiteren Mobilitätsangeboten und Mobilitätsservices (► Glossar). Allen voran der bestellte SchülerInnenverkehr (SchülerInnenangelegenheitsverkehr), sowie der Beförderung von Kindergartenkindern (► Abbildung 27).

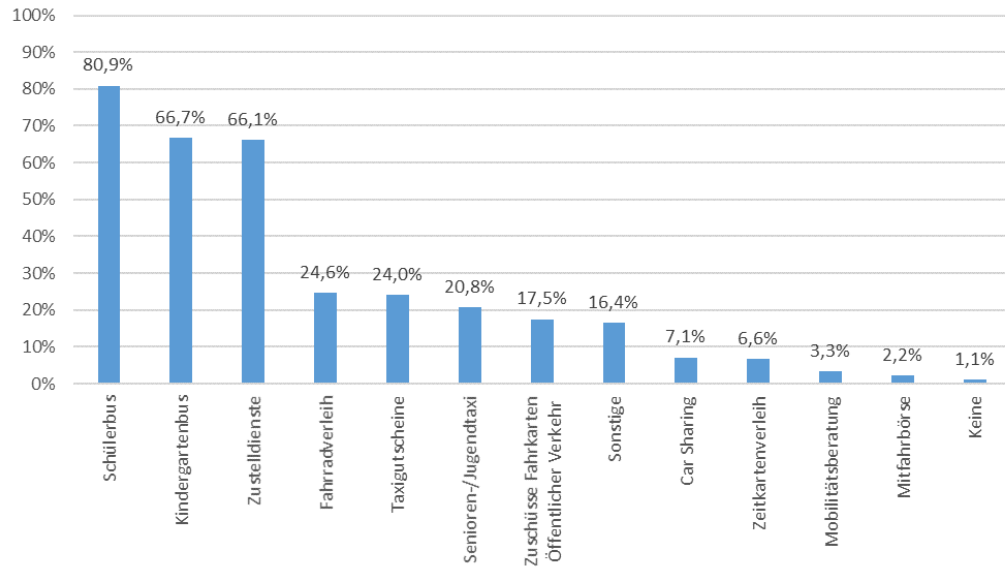


Abbildung 27: Bestand weiterer Mobilitätsangebote und Mobilitätsservices der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich)

In rund einem Drittel der Gemeinden sind keine weiteren Mobilitätsangebote in Planung. Rund 19% der Gemeinden planen die Umsetzung von Car-Sharing Angeboten (► Abbildung 28).

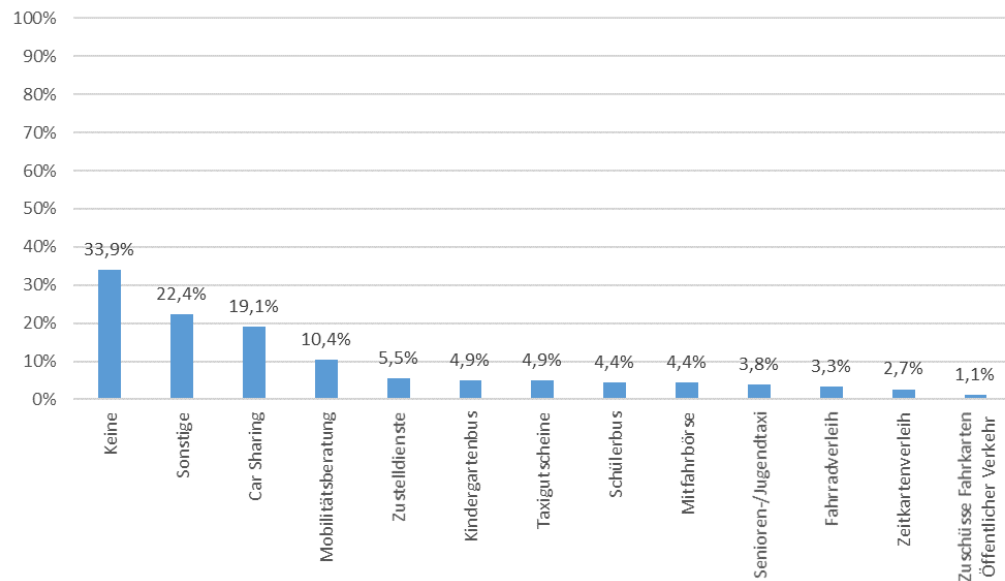


Abbildung 28: Planung weiterer Mobilitätsangebote und Mobilitätsservices der Gemeinden der Steiermark (n=183, Mehrfachantwort möglich)

Eine für den weiteren Erkenntnisgewinn entscheidende Frage, wurde den teilnehmenden Personen gestellt: Gibt es in Ihrer Gemeinde bereits ein Mikro-ÖV Angebot?

In rund 15% der Gemeinden gibt es gegenwärtig bereits ein Mikro-ÖV Angebot und in etwa 27% der Gemeinden ist ein Mikro-ÖV Angebot bereits in Planung. In den weiteren Gemeinden war bis dato ein Mikro-ÖV Angebot noch kein Thema (► Tabelle 25).



Tabelle 25: Bestand Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=183)

ANTEIL	Ja	Nein	In Planung
relativ [%]	15,3	57,4	27,3
absolut	28	105	50

Abbildung 29 zeigt die verschiedenen Ebenen der Antworten und darauf aufbauend die vertiefenden Fragen ausgehend vom Ergebnis der Frage nach dem Bestand eines Mikro-ÖV Angebotes in der jeweiligen Gemeinde (► Tabelle 25).

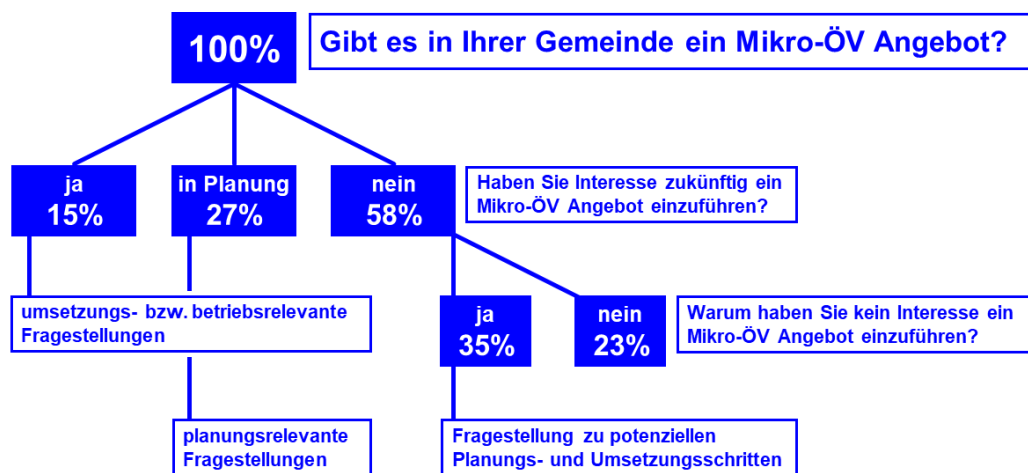


Abbildung 29: Bestand Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark und weiterführende Fragestellungen (n=183)

Mehr als ein Drittel (35%) der teilnehmenden Gemeinden hätten grundsätzlich Interesse zukünftig ein Mikro-ÖV Angebot einzuführen, knapp ein Viertel (23%) hat kein Interesse an einem Mikro-ÖV Angebot (► Abbildung 29).

Dieses fehlende Interesse an einem Mikro-ÖV Angebot begründen die befragten Personen v.a. durch zu geringes Nachfragepotenzial (rund 52%) und zu hohen finanziellen Aufwand (knapp 48%), rund 14% sehen die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes nicht als Aufgabe der Gemeinde (► Tabelle 26).

Das geringe Nachfragepotenzial kann einerseits durch ein gutes bestehendes Angebot an Öffentlichen Linienverkehren, andererseits durch die Annahmen der guten Ausstattung mit individuellen Verkehrsmitteln (steigender Motorisierungsgrad, ► 3.5.2) begründet sein. Es ist davon auszugehen, dass die Antwort des zu hohen finanziellen Aufwandes eine von den Befragten nicht überprüfte Begründung des Desinteresses an einem Mikro-ÖV Angebot darstellt.



Tabelle 26: Begründung des fehlenden Interesses an einem Mikro-ÖV Angebot (n=42, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Zu geringes Nachfragepotenzial	Zu hoher finanzieller Aufwand	Organisationsaufwand	Wahrscheinlichkeit des Scheiterns	Bürokratische Hürden	nicht Aufgabe der Gemeinde	Sonstiges	Politischer Entscheidungsprozess
relativ [%]	52,4	47,6	21,4	21,4	14,3	14,3	11,9	4,9
absolut	22	20	9	9	6	6	5	2

5.1.3 Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot (mit Interesse an einer Einführung)

35% der an der Befragung teilnehmenden Gemeinden (n=64) haben gegenwärtig kein Mikro-ÖV Angebot, haben jedoch Interesse zukünftig über die Einführung nachzudenken.

Der mit Abstand wesentlichste Aspekt für die zukünftige Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden, in denen gegenwärtig kein Angebot vorhanden ist, ist die Anbindung von entlegenen Ortsteilen (rund 82%). Weiters werden die Belebung der örtlichen Wirtschaft (rund 59%), die Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen (knapp 55%) und der positive Effekt auf die Umwelt (rund 53%) als bedeutend angesehen (► Tabelle 27).

Tabelle 27: Ausschlaggebende Aspekte für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Anbindung von abgelegenen Ortsteilen	Belebung der örtlichen Wirtschaft	Gewährleistung Daseinsfunktion	Umweltdanke	Identität der Gemeinde/Region	Soziale Gerechtigkeit	Finanzielle Förderungen	Verkehrsminderung	Knappe Parkraumsituation
relativ [%]	82,8	59,4	54,7	53,1	46,9	32,8	23,4	17,2	6,3
absolut	53	38	35	34	30	21	15	11	4

Zusätzlich wären aus Sicht der befragten Personen bestimmte Rahmenbedingungen für die zukünftige Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten bedeutend, allen voran die Möglichkeit der Kooperation mit angrenzenden Gemeinden und Förderungen und Zuschüsse (mit jeweils knapp 80%) (► Tabelle 28).

Tabelle 28: Wesentliche Rahmenbedingungen für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Kooperation mit angrenzenden Gemeinden	Förderungen und Zuschüsse	Aktive Mitgestaltungsmöglichkeiten seitens der Gemeinde	Professionelle Unterstützung (Fachplaner)	Kostenteilung innerhalb der Gemeinde (Sponsoring)
relativ [%]	79,7	79,7	62,5	54,7	40,6
absolut	51	51	40	35	26

Aus Sicht der verantwortlichen Personen der Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot sehen durchaus einen Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot in ihrer Gemeinde, rund 13% schätzen den Bedarf als hoch ein (arithmetisches Mittel 2,64) (► Abbildung 30).

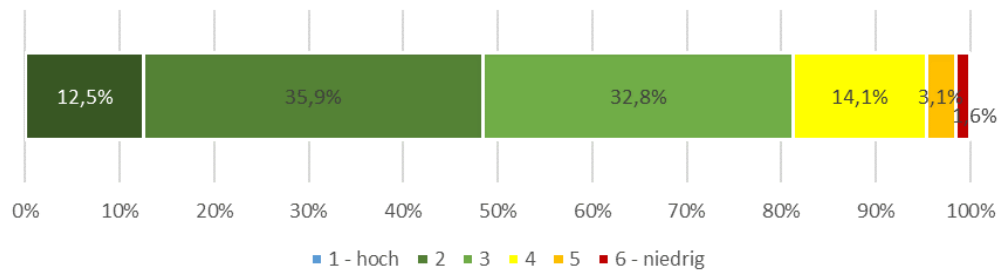


Abbildung 30: Bedarf für eine Mikro-ÖV Angebot in Gemeinden ohne Angebot (n=64)

Knapp die Hälfte der Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot plant den Bedarf zu erheben. Knapp 59% davon sieht die Möglichkeit dies durch eine Umfrage in der Gemeinde abzuwickeln, also die Einbindung der betroffenen BürgerInnen zu forcieren (► Tabelle 29).

Tabelle 29: Möglichkeiten zur Bedarfserhebung für mögliche Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=29, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Umfragen in der Gemeinde	Analyse der Gemeindestruktur	Stimmungsbildanalyse	Verkehrserhebung	Sonstiges
relativ [%]	58,6	44,8	34,5	31,0	10,3
absolut	17	13	10	9	3

Aus Sicht der verantwortlichen Personen der Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot, würden die wesentlichsten Zielgruppen für ein Mikro-ÖV Angebot ältere Personen und PensionistInnen (rund 81%) darstellen, gefolgt von mobilitätseingeschränkten Personen (knapp 72%) und PendlerInnen (rund 59%) (► Tabelle 30).

Tabelle 30: Potenzielle Zielgruppen für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	PensionistInnen	Mobilitätseingeschränkte Personen	PendlerInnen	Sozial Benachteiligte	SchülerInnen	Sonstige
relativ [%]	81,3	71,9	59,4	51,6	45,3	9,4
absolut	52	46	38	33	29	6

Knapp 36% der Befragten ohne Mikro-ÖV Angebot können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Auskunft über ein Betriebsmodell für ein zukünftiges Mikro-ÖV Angebot geben. Rund 53% der befragten Personen sehen konzessionierte Unternehmen als wesentliche Partner für die Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes (► Tabelle 31).



Tabelle 31: Potenzielle Betriebsmodelle für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Konzessioniertes Unternehmen	Kooperationslösung	Derzeit noch nicht relevant	Organisations- bzw. Mobilitätsplattform	Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb	Vereinslösung	Sonstige
relativ [%]	53,1	37,5	35,9	28,1	15,6	10,9	3,1
absolut	34	24	23	18	10	7	2

Aus Sicht der verantwortlichen Personen in Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot sind hauptsächlich Angebote an Werktagen (rund 95%) von Bedeutung. Rund 53% sehen samstags und knapp 27% sehen sonntags bzw. feiertags einen Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot (► Tabelle 32).

An Werktagen stellt morgens (knapp 79%) den wesentlichsten zeitlichen Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot dar, an Samstagen ist dies vormittags (knapp 79%) zutreffend.

Dieses Ergebnis zeigt die recht eindeutige Positionierung von Mikro-ÖV Angeboten als Beitrag zur Deckung der Daseinsgrundfunktionen (► Kapitel 3.4.1) durch die Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes für alltägliche Wege.

Tabelle 32: Potenzielle Einsatzzeiten für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Werktag	Samstag	Sonntag / Feiertag
relativ [%]	95,3	53,1	26,6
absolut	61	34	17

Knapp 87% der Befragten sehen den wesentlichsten positiven Effekt und Vorteil durch die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes, die Anbindung entlegener Ortsteile. 77% der Befragten sind der Meinung, dass die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes mehr Lebensqualität und eine verbesserte Erreichbarkeit bringen würde. Der positive Effekt einer geringeren Umweltbelastung spielt eine untergeordnete Rolle (knapp 38%) (► Abbildung 31).

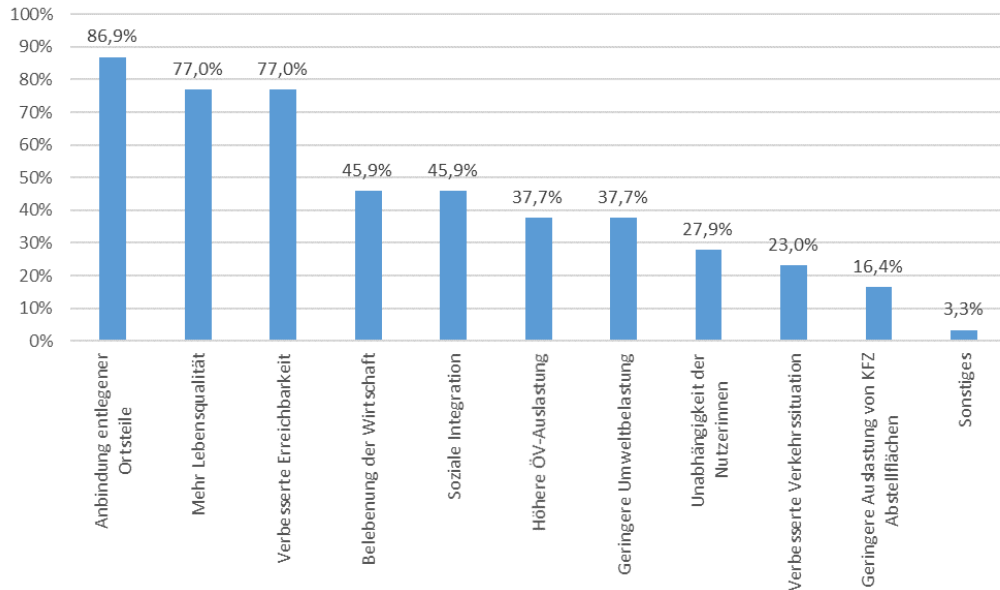


Abbildung 31: Erwartete positive Effekte und Vorteile durch die Einführung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=61, Mehrfachantwort möglich)

Die veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes liegt aus Sicht von rund 45% der Befragten zwischen 6 und 12 Monaten, rund 40% veranschlagen dafür ein bis zwei Jahre und rund 11% gehen davon aus, dass mehr als 2 Jahre dafür notwendig sind (► Tabelle 33).

Tabelle 33: Veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=62)

ANTEIL	< 6 Monate	6-12 Monate	1-2 Jahre	> 2 Jahre
relativ [%]	3,2	45,2	40,3	11,3
absolut	2	28	25	7

Rund 81% der Befragten sehen Förderungen als wesentlichen Finanzierungsbeitrag für potenzielle Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark. Bedarfszuweisung wird von rund 67% als Finanzierungsbeitrag gesehen. Für knapp 58% ist eine Finanzierung über die Erlöse aus dem Ticketverkauf, sowie eine Kostenteilung mit Nachbargemeinden denkbar. Rund 45% der befragten GemeindevertreterInnen können sich vorstellen ein zukünftiges Mikro-ÖV Angebot aus dem Gemeindebudget zu finanzieren (► Tabelle 34). Gegenwärtig erhalten jedoch beinahe alle Mikro-ÖV Angebote von Kommunen zumindest einen finanziellen Zuschuss – diese Antwort ist jedenfalls als Ausdruck des Wunsches der Befragten zu werten.



Tabelle 34: denkbare Finanzierung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=64, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Förderungen	Bedarfszuweisung	Erlöse aus dem Ticketverkauf	Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n	Aus dem Gemeindebudget	Sponsoring Wirtschaftsbetriebe	Sponsoring Privatpersonen	Sonstige
relativ [%]	81,3	67,2	57,8	57,8	45,3	29,7	3,1	3,1
absolut	52	43	37	37	29	19	2	2

Knapp 82% der Befragten, aus Gemeinden ohne bestehendes Mikro-ÖV Angebot, geben an, dass unter € 10.000 jährlich einem zukünftigen Mikro-ÖV Angebot zugeschossen werden könnten. Zwischen € 10.000 und unter € 25.000 können sich dies rund 18% der Befragten vorstellen (► Tabelle 35).

Tabelle 35: denkbarer jährlicher Betrag zur Finanzierung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, die kein Mikro-ÖV Angebot haben (n=60)

ANTEIL	< 10.000 €	10.001 - 25.000 €	25.001 - 50.000 €	> 50.000 €
relativ [%]	81,7	18,3	0	0
absolut	49	11	0	0

Der Vergleich der tatsächlichen Finanzmittel (Mikro-ÖV Angebot in Betrieb) und den geplanten bzw. denkbaren finanziellen Mitteln (► Tabelle 35) ist in Tabelle 65 dargestellt.

5.1.4 Gemeinden mit einem Mikro-ÖV Angebot in der Planungsphase

Rund 27% der teilnehmenden GemeindevertreterInnen geben an, dass sich in ihrer Gemeinde gegenwärtig³⁰ ein Mikro-ÖV Angebot in Planung befindet, dies sind 49 Mikro-ÖV Planungen in der Steiermark.

Der Start des Betriebes dieser geplanten Mikro-ÖV Angebote wird nach Angaben der Befragten in den nächsten Jahren sein (► Tabelle 36). Bei drei in Planung befindlichen Mikro-ÖV Angeboten wurde kein Jahr des Betriebsstarts angegeben.

Tabelle 36: geplanter Start des Betriebs der Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark (n=46)

ANTEIL	2017	2018	2019	2020
relativ [%]	37,0	41,3	13,0	8,7
absolut	17	19	6	4

³⁰ Dies betrifft den Zeitraum der online-Befragung von 28. April bis 18. Mai 2017.



Aus Sicht der Befragten Personen ist die Anbindung von abgelegenen Ortsteilen für knapp 92% der wesentlichste Faktor für die Entscheidung ein Mikro-ÖV Angebot zu planen. Für rund 67% spielte die Sicherung der Daseinsgrundfunktion, sowie der Umweltgedanke (53%) für die Einführung des geplanten Mikro-ÖV Angebotes eine wichtige Rolle (► Abbildung 32).

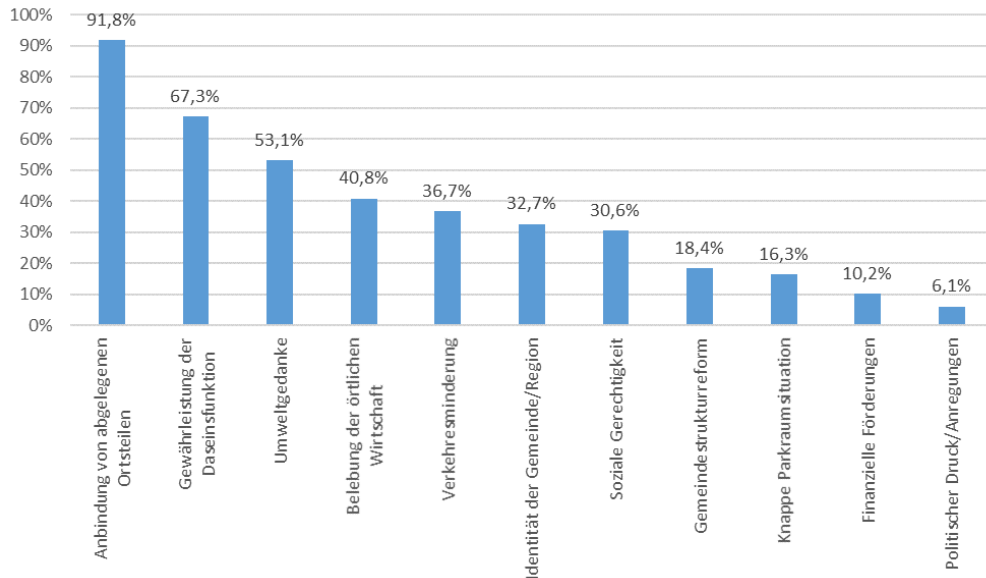


Abbildung 32: Ausschlaggebende Faktoren für die geplante Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

Rund 65% der geplanten Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark wurden vom Gemeinderat bzw. von der Bürgermeisterin bzw. vom Bürgermeister initiiert. Initiative geht nach Angaben der Befragten auch von übergeordneter politischer Ebene aus (knapp 45%). Die Befragten geben an, dass knapp 29% der Mikro-ÖV Angebote durch Sonstige initiiert wurden, bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass der Großteil davon Regionalmanagements angegeben hat, d.h. dies wäre strenggenommen ebenfalls der übergeordneten politischen Ebene zuzuordnen (► Tabelle 37).

Tabelle 37: Initiative für die Planung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Gemeinderat/BürgermeisterIn	Übergeordnete politische Ebene	Sonstige	Anfragen aus der Bevölkerung	Externe BeraterIn	Unternehmen	Nachbargemeinde
relativ [%]	65,3	44,9	28,6	20,4	14,3	6,1	6,1
absolut	32	22	14	10	7	3	3

Rund 92% der in Planung befindlichen Projekte kooperieren mit anderen Gemeinden in der Steiermark.

Der Grund für die Kooperation liegt in den meisten Fällen bei räumlichen Gegebenheiten (rund 71%), sowie bei der Möglichkeit der Kostenteilung zwischen verschiedenen Gemeinden (knapp 67%) (► Tabelle 38).



Tabelle 38: Grund für die Kooperation mit anderen Gemeinden im Zuge eines geplanten Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=45, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Räumliche Gegebenheiten	Kostenteilung	Geteilter administativer / personeller Aufwand	Größeres Nachfragepotenzial	Sonstiges
relativ [%]	71,1	66,7	51,1	44,4	4,4
absolut	32	30	23	20	2

Knapp 94% der Befragten geben an für die Planung und Implementierung von zukünftigen Mikro-ÖV Angeboten mit ProfessionistInnen zusammenzuarbeiten. Diese Antwort lässt allerdings keine Unterscheidung zwischen einer objektiven Planung und der Beauftragung bzw. Kooperation mit Unternehmen mit vorgefertigten Produkten im Bereich Mikro-ÖV mit geringem Handlungsspielraum zu.

Rund 61% geben an, bereits in der Planungsphase mit benachbarten Gemeinden zu kooperieren. Knapp 47% geben an, vorab eine Bedarfserhebung abgewickelt zu haben bzw. dies im Zuge der Planung zu machen (► Tabelle 39).

Tabelle 39: Instrumente der Planung von zukünftigen Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Professionelle Planung / Zusammenarbeit mit professionellen Anbietern	Kooperation mit benachbarten Gemeinden	Bedarfserhebung	BürgerInnenbeteiligung	Sonstige
relativ [%]	93,9	61,2	46,9	26,5	2,0
absolut	46	30	23	13	1

Nach Angaben der Befragten wurde bzw. wird der Bedarf eines geplanten Mikro-ÖV Angebotes zu knapp 61% durch ein Stimmungsbild, zu rund 52% durch Umfragen in der Gemeinde, sowie durch die Analyse der Gemeindestruktur erhoben (► Tabelle 40). Das Stimmungsbild stellt eine relativ grobe Abschätzung des Bedarfes durch die umfassende Kenntnis der Gemeinden durch die Verantwortlichen dar.

Tabelle 40: Bedarfserhebung vor der Implementierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=23, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Stimmungsbild	Umfragen in der Gemeinde	Analyse der Gemeindestruktur	Verkehrserhebung	Sonstiges
relativ [%]	60,9	52,2	52,2	30,4	0
absolut	14	12	12	7	0

98% der Befragten geben an, dass der Gemeinderat bzw. die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister am Entscheidungsprozess im Zuge der Planung beteiligt ist. Bei knapp 43% der geplanten Mikro-ÖV Angebote waren VerkehrsplanerInnen beteiligt. Weitere Unternehmen waren bei knapp 37% der geplanten Mikro-ÖV Angebote im Entscheidungsprozess involviert (► Tabelle 41).



Tabelle 41: Beteiligte am Entscheidungsprozess von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Gemeinderat/BürgermeisterIn	Verkehrsplanungsbüro	Unternehmen	BürgerInnen	Sonstige	Vereine
relativ [%]	98,0	42,9	36,7	34,7	14,3	8,2
absolut	48	21	18	17	7	4

Die Einbindung der BürgerInnen im Zuge der Planung und Implementierung fand nach Angaben der Befragten zu rund 88% durch Beilagen in der Gemeindezeitung und zu rund 65% durch Informations- und Diskussionsveranstaltungen statt (► Tabelle 42).

Tabelle 42: Einbindung der BürgerInnen vor der Implementierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=17, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Beilage in der Gemeindezeitung	Informations- und Diskussionsveranstaltungen	BürgerInnenversammlungen	Befragungen	Projektgruppen mit BürgerInnen	BürgerInnen-Rat	Sonstiges
relativ [%]	88,2	64,7	47,1	41,2	17,6	11,8	5,9
absolut	15	11	6	7	3	2	1

Rund 65% der Befragten sehen einen zu hohen finanziellen Aufwand als größte Hürde während der Planung eines Mikro-ÖV Angebotes. 49% sehen zu geringes Nachfragepotenzial als eine weitere wesentliche Hürde (► Tabelle 43).

Tabelle 43: Hürden in der Planungsphase von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Zu hoher finanzieller Aufwand	Zu geringes Nachfragepotenzial	Organisationsaufwand	Bürokratische Hürden	Politischer Entscheidungsprozess	Keine	Sonstige
relativ [%]	65,3	49	26,5	14,3	14,3	14,3	2,0
absolut	32	24	13	7	7	7	1

Rund 71% der geplanten Mikro-ÖV Angebote sollen von konzessionierten Unternehmen abgewickelt werden. Knapp 45% sollen durch Organisations- bzw. Mobilitätsplattformen unterstützt werden (► Tabelle 44).

Tabelle 44: Betriebsmodelle von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49)

ANTEIL	Konzessioniertes Unternehmen	Organisations- bzw. Mobilitätsplattform	Kooperationslösung	Noch nicht relevant	Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb	Vereinslösung	Sonstige
relativ [%]	71,4	44,9	20,4	14,3	12,2	6,1	2,0
absolut	35	22	10	7	6	3	1



Aus Sicht der Befragten sind PensionistInnen die HauptnutzerInnen-Gruppe von Mikro-ÖV Angeboten in der Steiermark (98%). Mobilitätseingeschränkte Personen (knapp 88%) sind ebenfalls eine wichtige NutzerInnen-Gruppe (► Tabelle 45).

Tabelle 45: NutzerInnen-Gruppen von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	PensionistInnen	Mobilitätseingeschränkte Personen	Sozial Benachteiligte	PendlerInnen	SchülerInnen	Sonstige
relativ [%]	98,0	87,8	55,1	53,1	49,0	12,2
absolut	48	43	27	26	24	6

Aus Sicht aller verantwortlichen Personen in Gemeinden sind hauptsächlich Angebote an Werktagen (rund 74%) von Bedeutung. Rund 57% sehen samstags und knapp 39% sehen sonntags bzw. feiertags einen Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot (► Tabelle 46).

An Werktagen stellt der Morgen und der Vormittag (knapp 86%) den wesentlichsten Zeitraum für geplante Mikro-ÖV Angebote dar, an Samstagen ist dies der Vormittag (knapp 86%).

Tabelle 46: Einsatzzeiten von geplanten Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=49, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Werktag	Samstag	Sonntag / Feiertag	steht noch nicht fest
relativ [%]	71,4	57,1	38,8	32,7
absolut	35	28	19	16

Bei beinahe allen Gemeinden (98%), in denen ein Mikro-ÖV Angebot geplant wird, werden nach Implementierung positive Effekte und Vorteile erwartet.

Knapp 98% sehen als wesentlichsten positiven Effekt die Anbindung entlegener Ortsteile. Die verbesserte Erreichbarkeit (knapp 88%), sowie mehr Lebensqualität (knapp 67%) sind aus Sicht der Befragten ebenfalls erwartete positive Effekte und Vorteile. Der positive Effekt einer geringeren Umweltbelastung spielt in der Planungsphase eine untergeordnete Rolle (knapp 38%) (► Abbildung 33).

Dieses Ergebnis zeigt ebenfalls die recht eindeutige Positionierung von Mikro-ÖV Angeboten als Beitrag zur Deckung der Daseinsgrundfunktionen (► Kapitel 3.4.1) durch die Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes für alltägliche Wege.

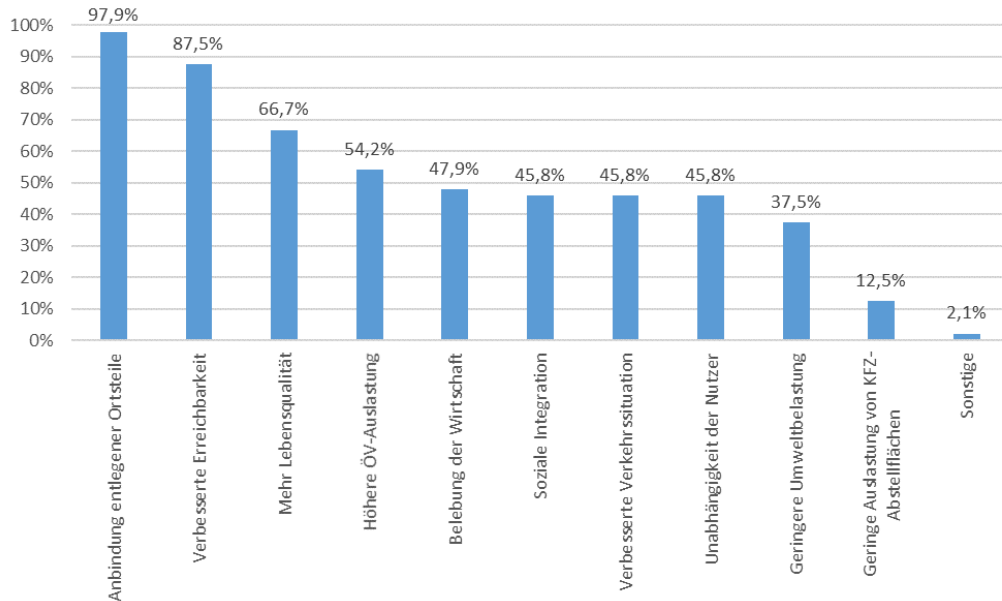


Abbildung 33: erwartete positive Effekte und Vorteile von geplanten Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=48, Mehrfachantwort möglich)

Die veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes liegt aus Sicht von knapp 47% der Befragten zwischen einem und zwei Jahren, knapp 37% veranschlagen dafür 6 bis 12 Monate und jeweils rund 8% gehen davon aus, dass weniger als 6 Monate bzw. mehr als zwei Jahre dafür notwendig sind (► Tabelle 47).

Tabelle 47: veranschlagte Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines in Planung befindlichen Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark, (n=49)

ANTEIL	< 6 Monate	6-12 Monate	1-2 Jahre	> 2 Jahre
relativ [%]	8,2	36,7	46,9	8,2
absolut	4	18	23	4

94% der Befragten gaben an, dass die Finanzierung von geplanten Mikro-ÖV Projekten aus dem Gemeindebudget entstammt bzw. entstammen wird. 72% nennen Förderungen als wesentlichen Finanzierungsbeitrag und 52% die Erlöse aus dem Ticketverkauf (► Tabelle 48). Es ist anzunehmen, dass vielen Befragten nicht bewusst ist, in welche Höhe der Kostendeckungsgrad durch Ticketverkäufe erreichbar ist (► Kapitel 4.3.3 und Kapitel 5.2.6.3).



Tabelle 48: mögliche Finanzierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=50, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Aus dem Gemeindebudget	Förderungen	Erlöse aus dem Ticketverkauf	Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n	Bedarfszuweisung	Sponsoring Wirtschaftsbetriebe	Sponsoring Privatpersonen
relativ [%]	94,0	72,0	52,0	38,0	34,0	6,0	2,0
absolut	47	36	26	19	17	3	1

Rund 94% der befragten Personen aus Gemeinden der Steiermark nutzen bzw. wollen Landesförderungen nutzen, rund 44% nutzen bzw. wollen Bundesförderungen und knapp 31% Förderungen der EU nutzen (► Tabelle 49). Aufgrund der finanziellen Belastungen der Gemeinden spielen Förderungen eine erhebliche Rolle hinsichtlich der Einführung von Mikro-ÖV Angeboten.

Tabelle 49: beabsichtigte Nutzung von Förderprogrammen zur Finanzierung von geplanten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=36, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Land	Bund	EU	sonstige
relativ [%]	94,4	44,4	30,6	0,0
absolut	34	16	11	0

Rund 46% der Befragten Personen geben an, dass für geplante Mikro-ÖV Angebote jährlich unter € 10.000 von Seiten der Gemeinde ausgegeben werden, rund 39% geben an, dass zwischen über € 10.000 und unter € 25.000 ausgegeben werden. Über € 50.000 sollen jährlich von rund 4% der Gemeinden für ein geplantes Mikro-ÖV Angebot ausgegeben werden (► Tabelle 50).

Tabelle 50: jährliche Finanzmittel für geplante Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=46)

ANTEIL	< 10.000 €	10.001 - 25.000 €	25.001 - 50.000 €	> 50.000 €
relativ [%]	45,7	39,1	10,9	4,3
absolut	21	18	5	2

Der Vergleich der tatsächlichen Finanzmittel (Mikro-ÖV Angebot in Betrieb) und den geplanten (► Tabelle 50) bzw. denkbaren finanziellen Mitteln ist in Tabelle 65 dargestellt.

5.1.5 Gemeinden mit einem Mikro-ÖV Angebot in der Betriebsphase

Knapp 15% der teilnehmenden GemeindevertreterInnen geben an, dass in ihrer Gemeinde gegenwärtig ein Mikro-ÖV Angebot betrieben wird, dies sind 28 verschiedene Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark.

Diese Mikro-ÖV Angebote sind seit unterschiedlich langer Zeit in Betrieb (► Abbildung 34). Bei zwei in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten wurde kein Jahr des Betriebsstarts angegeben.

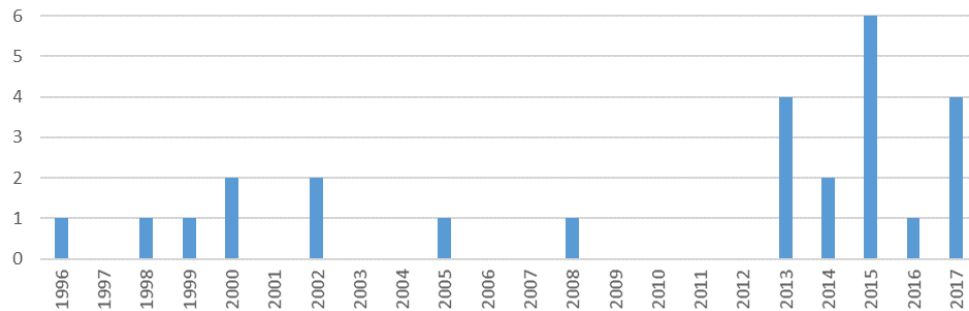


Abbildung 34: Start des Betriebs von Mikro-ÖV Angeboten in der Steiermark (n=26)

Aus Sicht der Befragten Personen war die Anbindung von abgelegenen Ortsteilen für knapp 93% der wesentlichste Faktor für die Entscheidung ein Mikro-ÖV Angebot einzuführen. Für rund 64% spielte die Sicherung der Daseinsgrundfunktion sowie der Umweltgedanke (50%) für die Einführung des Mikro-ÖV Angebotes eine wichtige Rolle (► Abbildung 35).

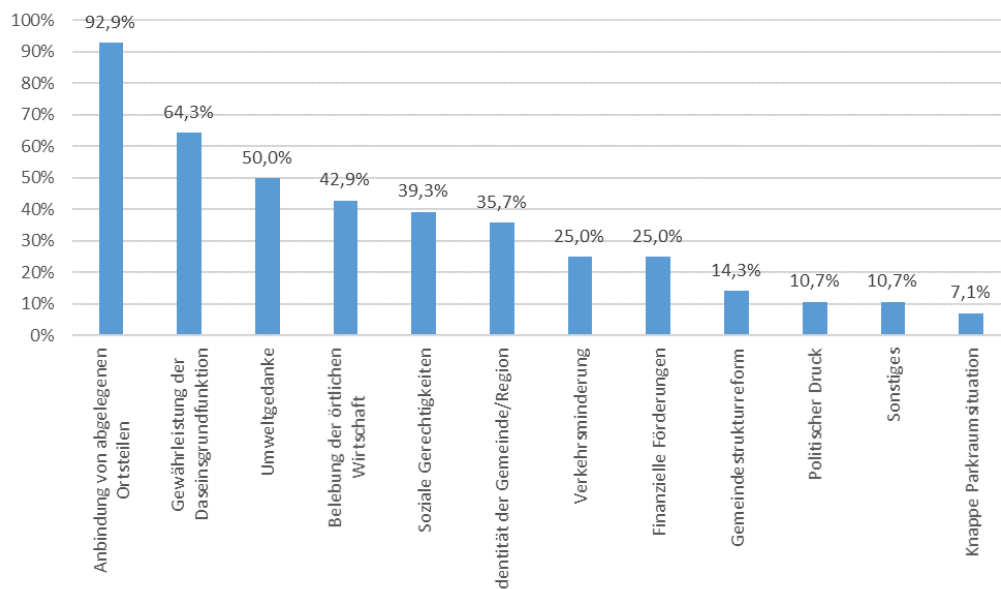


Abbildung 35: Ausschlaggebende Faktoren für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

Rund 71% der umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark wurden vom Gemeinderat bzw. von der Bürgermeisterin bzw. vom Bürgermeister initiiert. Dies passierte auch aufgrund von Anfragen aus der Bevölkerung (knapp 29%). Die Befragten geben an, dass rund 21% der Mikro-ÖV Angebote durch Sonstige initiiert wurden, bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass etwa die Hälfte davon Tourismusverbände bzw. tourismusnahe Betriebe sind (► Tabelle 51).



Tabelle 51: Initiative für die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Gemeinderat / BürgermeisterIn	Anfragen aus der Bevölkerung	Sonstige	Übergeordnete Institutionen	Externe BeraterIn	NGO	Nachbargemeinde	Unternehmen
relativ [%]	71,4	28,6	21,4	14,3	14,3	7,1	7,1	3,6
absolut	20	8	6	4	4	2	2	1

Rund 60% der Gemeinden mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot kooperieren mit anderen Gemeinden in der Steiermark.

Der Grund für die Kooperation liegt in den meisten Fällen bei räumlichen Gegebenheiten (knapp 77%), sowie bei der Möglichkeit der Kostenteilung zwischen verschiedenen Gemeinden (knapp 65%) (► Tabelle 52).

Tabelle 52: Grund für die Kooperation mit anderen Gemeinden im Zuge eines Mikro-ÖV Angebotes in Gemeinden der Steiermark (n=17, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Räumliche Gegebenheiten	Kostenteilung	Geteilter administrativer / personeller Aufwand	Größeres Nachfragepotenzial	Sonstiges
relativ [%]	76,5	64,7	47,1	41,4	5,9
absolut	13	10	8	11	1

Rund 71% der Befragten geben an für die Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten mit ProfessionistInnen zusammenzuarbeiten. Diese Antwort lässt allerdings keine Unterscheidung zwischen einer objektiven Planung und der Beauftragung bzw. Kooperation mit Unternehmen mit vorgefertigten Produkten mit geringem Handlungsspielraum im Bereich Mikro-ÖV zu.

Rund 57% geben an, vorab eine Bedarfserhebung abgewickelt zu haben. Rund 39% geben an, die Gemeindebevölkerung über BürgerInnenbeteiligung im Planungs- und Implementierungsprozess eingebunden zu haben (► Tabelle 53).

Tabelle 53: Instrumente der Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Professionelle Planung / Zusammenarbeit mit professionellen Anbietern	Bedarfserhebung	BürgerInnenbeteiligung	Kooperation mit benachbarten Gemeinden	Sonstige
relativ [%]	71,4	57,1	39,3	35,7	3,6
absolut	20	16	11	10	1

Nach Angaben der Befragten wurde der Bedarf vor der Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes zu knapp 69% durch ein Stimmungsbild, zu knapp 63% durch die Analyse der Gemeindestruktur und zu 50% durch eine Umfrage in der Gemeinde erhoben (► Tabelle 54).



Tabelle 54: Bedarfserhebung vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=16, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Stimmungsbild	Analyse der Gemeindestruktur	Umfragen in der Gemeinde	Verkehrserhebung	Sonstiges
relativ [%]	68,8	62,5	50,0	18,8	6,3
absolut	11	10	8	3	1

Knapp 93% der Befragten geben an, dass der Gemeinderat bzw. die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister am Entscheidungsprozess im Zuge der Planung und Implementierung beteiligt war. Bei rund 39% der in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebote waren Unternehmen und BürgerInnen am Entscheidungsprozess beteiligt. Professionelle Verkehrsplaner waren bei knapp 36% der Mikro-ÖV Angebote im Entscheidungsprozess involviert (► Tabelle 55).

Tabelle 55: Beteiligte am Entscheidungsprozess vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Gemeinderat / BürgermeisterIn	Unternehmen	BürgerInnen	Verkehrsplanungsbüro	Vereine	Sonstige
relativ [%]	92,9	39,3	39,3	35,7	14,3	14,3
absolut	26	11	11	10	4	4

Die Einbindung der BürgerInnen im Zuge der Planung und Implementierung fand nach Angaben der Befragten zu knapp 73% durch Beilagen in der Gemeindezeitung und zu knapp 64% durch Informations- und Diskussionsveranstaltungen statt (► Tabelle 56). Allerdings ist bei diesem Ergebnis zu beachten, dass nur 11 Personen diese Frage aufgrund von Bedingungen aus vorangestellten Fragen beantwortet haben.

Tabelle 56: Einbindung der BürgerInnen vor der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=11, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Beilage in der Gemeindezeitung	Informations- und Diskussionsveranstaltung	BürgerInnenversammlung	Projektgruppe mit BürgerInnen	Befragung
relativ [%]	72,7	63,6	36,4	36,4	27,3
absolut	8	7	4	4	3

Rund 46% der Befragten sehen einen zu hohen finanziellen Aufwand als größte Hürde vor der Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes. Rund 21% haben im Zuge der Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes keine Hürden wahrgenommen (► Tabelle 57).



Tabelle 57: Hürden in der Entscheidungsfindung zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Zu hoher finanzieller Aufwand	Organisationsaufwand	Keine	Bürokratische Hürden	Zu geringes Nachfragepotenzial	Politischer Entscheidungsprozess
relativ [%]	46,4	21,4	21,4	14,3	14,3	14,3
absolut	13	6	6	4	4	4

Knapp 36% der in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten werden von konzessionierten Unternehmen abgewickelt. Knapp 29% basieren auf einer Kooperationslösung, bei der verschiedene Unternehmen, Vereine und Organisationen in unterschiedlicher Konstellation zusammenarbeiten (► Tabelle 58). Vereinslösungen im Bereich Mikro-ÖV spielen in der Steiermark, u.a. aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten, eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 58: Betriebsmodelle von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28)

ANTEIL	Konzessioniertes Unternehmen	Kooperationslösung	Organisations- bzw. Mobilitätsplattform	Sonstige	Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb	Vereinslösung
relativ [%]	35,7	28,6	17,9	10,7	3,6	3,6
absolut	10	8	5	3	1	1

Aus Sicht der Befragten sind PensionistInnen die HauptnutzerInnen-Gruppe von Mikro-ÖV Angeboten in der Steiermark. Mobilitätseingeschränkte Personen (knapp 61%) und sozial Benachteiligte (rund 39%) sind ebenfalls wichtige NutzerInnen-Gruppen (► Tabelle 59).

Tabelle 59: NutzerInnen-Gruppen von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	PensionistInnen	Mobilitätseingeschränkte Personen	Sozial Benachteiligte	SchülerInnen	PendlerInnen	Sonstige
relativ [%]	71,4	60,7	39,3	32,1	25,0	25,0
absolut	20	17	11	9	7	7

Aus Sicht aller verantwortlichen Personen in Gemeinden sind hauptsächlich Angebote an Werktagen (100%) von Bedeutung. Knapp 68% sehen samstags und rund 46% sehen sonntags bzw. feiertags einen Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot (► Tabelle 60).

An Werktagen stellt der Vormittag (knapp 93%) den wesentlichsten Zeitraum für Mikro-ÖV Angebote dar, an Samstagen ist dies ebenfalls der Vormittag (100%).



Tabelle 60: Einsatzzeiten von Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Werktag	Samstag	Sonntag / Feiertag
relativ [%]	100,0	67,9	46,4
absolut	28	19	13

Rund 97% der Befragten sahen den wesentlichsten positiven Effekt und Vorteil vor Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes in der Anbindung entlegener Ortsteile. 75% der Befragten sind der Meinung, dass die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes eine verbesserte Erreichbarkeit bringen würde. Der positive Effekt einer geringeren Umweltbelastung spielt eine untergeordnete Rolle (knapp 36%) (► Abbildung 36).

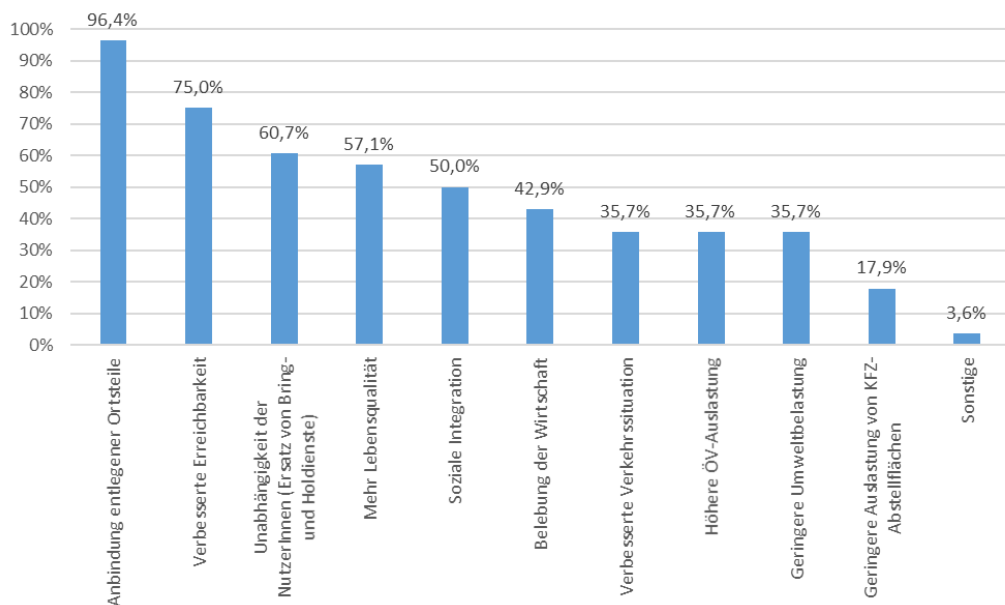


Abbildung 36: Erwartete positive Effekte und Vorteile vor Einführung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

Bei nahezu allen Gemeinden (96%), in denen ein Mikro-ÖV Angebot betrieben wird, haben sich nach Implementierung positive Effekte eingestellt.

Die tatsächlich eingetretenen positiven Effekte und Vorteile durch die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes decken sich sehr gut mit den erwarteten. Knapp 96% sehen als wesentlichsten positiven Effekt die Anbindung entlegener Ortsteile. Die verbesserte Erreichbarkeit, sowie mehr Lebensqualität (jeweils knapp 63%) sind aus Sicht der Befragten ebenfalls eingetretene positive Effekte und Vorteile. Der positive Effekt einer geringeren Umweltbelastung spielt auch nach Implementierung eine untergeordnete Rolle (knapp 38%) (► Abbildung 37).

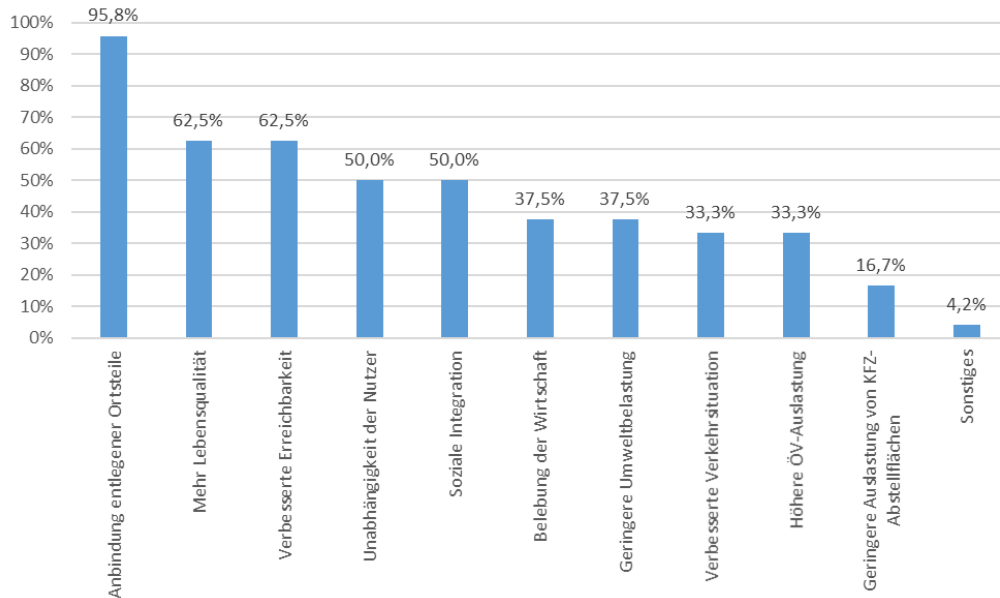


Abbildung 37: tatsächliche positive Effekte und Vorteile von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=24, Mehrfachantwort möglich)

Der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten lag nach Angaben von knapp 54% der Befragten zwischen 6 und 12 Monaten, rund 15% benötigten dafür ein bis zwei Jahre und knapp 31% benötigten unter 6 Monate (► Tabelle 61).

Tabelle 61: Dauer für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=26)

ANTEIL	< 6 Monate	6-12 Monate	1-2 Jahre	> 2 Jahre
relativ [%]	30,8	53,8	15,4	0,0
absolut	8	14	4	0

Knapp 86% der Befragten gaben an, dass die Finanzierung von in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten aus dem Gemeindebudget entstammt. 50% nennen Förderungen als wesentlichen Finanzierungsbeitrag und knapp 43% die Erlöse aus dem Ticketverkauf (► Tabelle 62). Förderungen und Bedarfszuweisungen können zusammengefasst werden, somit steigert sich die Bedeutung der Zuwendungen übergeordneter Gebietskörperschaften auf rund 57%. Die Kostenteilung mit Nachbargemeinden ermöglicht eine Reduktion der Kosten von Einzelgemeinden.



Tabelle 62: Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=28, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Aus dem Gemeindebudget	Förderungen	Erlöse aus dem Ticketverkauf	Sponsoring Wirtschaftsbetriebe	Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n	Sonstige	Bedarfszuweisung
relativ [%]	85,7	50,0	42,9	25,0	17,9	14,3	7,1
absolut	24	14	12	7	5	4	2

Rund 57% der befragten Personen aus Gemeinden der Steiermark mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot nutzen Landesförderungen, knapp 43% nutzen Bundesförderungen und 7% Förderungen der EU bzw. sonstige Förderungen (► Tabelle 63).

Tabelle 63: verwendete Förderprogramme zur Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark (n=14, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL	Land	Bund	EU	sonstige
relativ [%]	57,1	42,9	7,1	7,1
absolut	8	6	1	1

Die Frage nach den Förderhöhen wurden von den 14 geförderten Mikro-ÖV Angeboten von 6 Befragten beantwortet. Die Bandbreite der Förderung erstreckt sich von € 5.000 bis € 200.000, dabei ist davon auszugehen, dass sich die angegebenen Fördersummen u.a. auf gemeindeübergreifende Mikro-ÖV Angebote beziehen.

48% der befragten Personen geben an, dass für das in Betrieb befindliche Mikro-ÖV Angebot jährlich unter € 10.000 ausgegeben werden. Über € 50.000 werden jährlich von 24% der Gemeinden für ein Mikro-ÖV Angebot ausgegeben (► Tabelle 64).

Tabelle 64: aufgewendete Finanzmittel für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark (n=25)

ANTEIL	< 10.000 €	10.001 - 25.000 €	25.001 - 50.000 €	> 50.000 €
relativ [%]	48,0	20,0	8,0	24,0
absolut	12	5	2	6

Niemand der Befragten (ohne Mikro-ÖV) geht davon aus, dass aus dem Gemeindebudget mehr als € 25.000 für den jährlichen Betrieb notwendig sind. Rund 15% der Befragten mit einem Mikro-ÖV Projekt in der Planungsphase, gehen von mehr als € 25.000 pro Jahr aus dem Gemeindebudget aus. Tatsächlich bringen rund 32% der Gemeinden mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot aus dem Gemeindebudget für den jährlichen Betrieb mehr als € 25.000 auf (► Tabelle 65).



Tabelle 65: jährliche Finanzmittel für Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark

BETRIEBSSTATUS	< 10.000 €	10.001 - 25.000 €	25.001 - 50.000 €	> 50.000 €
ohne Angebot ³¹ (n=60)	81,7%	18,3%	0%	0%
Angebot in Planung (n=46)	45,7%	39,1%	10,9%	4,3%
Angebot in Betrieb (n=28)	48,0%	20,0%	8,0%	24,0%

5.1.6 Risiko des Scheiterns: Mikro-ÖV Angebote in Gemeinden der Steiermark

In der Steiermark wurden nach Angaben der Befragten in rund 17% (insgesamt 30 verschiedene Mobilitätsangebote) der Gemeinden bestehende alternative Mobilitätsangebote wieder eingestellt.

In knapp 6% der Gemeinden wurden Kindergartenbusse wieder eingestellt. Mikro-ÖV Angebote wurden in knapp 2% der Gemeinden eingestellt, jedoch wären auch Seniorentaxis, sowie sonstige möglicherweise auch dem Begriff Mikro-ÖV zuzuordnen.

VertreterInnen der Gemeinden in der Steiermark sehen das Risiko des Scheiterns eines bestehenden / geplanten / angedachten Mikro-ÖV Angebotes insbesondere durch zu hohen finanziellen Aufwand und durch zu geringe Nachfrage. Der zu hohe organisatorische Aufwand wird tendenziell häufiger von VertreterInnen von Gemeinden ohne Mikro-ÖV befürchtet. Rechtliche Unsicherheiten stellen für rund 25% der Befragten mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot eine Sorge des Scheiterns dar (► Tabelle 66).

Tabelle 66: Risiko des Scheiterns eines Mikro-ÖV Angebotes nach Bestand hinsichtlich eines Mikro-ÖV Angebotes (n=183, Mehrfachantwort möglich)

ANTEIL		zu hoher finanzieller Aufwand	zu geringe Nachfrage	zu hoher Organisationsaufwand	politische Widerstände	Rechtliche Unsicherheiten	zu wenig Mitgestaltung durch Gde.
Mikro-ÖV in Betrieb (n=28)	relativ [%]	85,7	57,1	14,3	7,1	25,0	10,7
	absolut	24	16	4	2	7	3
Mikro-ÖV in Planung (n=50)	relativ [%]	78,0	74,0	18,0	12,0	8,0	16,0
	absolut	39	37	9	6	4	8
kein Mikro-ÖV (n=105)	relativ [%]	78,1	62,9	31,4	4,8	9,5	9,5
	absolut	82	66	33	5	10	10
<i>asymptotische Signifikanz</i>		<i>0,656</i>	<i>0,252</i>	<i>0,070</i>	<i>0,261</i>	<i>0,049</i>	<i>0,492</i>
gesamt (n=183)	relativ [%]	79,2	65,0	25,1	7,1	11,5	11,5
	absolut	145	119	46	13	21	21

$p \leq 0,05$: signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %)

$p \leq 0,01$: sehr signifikant (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 1 %)

³¹ jedoch mit Interesse an einer zukünftigen Implementierung



5.1.7 Resümee der Befragung von EntscheidungsträgerInnen der Gemeinden der Steiermark

- Grundsätzlich geht aus den Ergebnissen der Befragung hervor, dass **Mobilität jedenfalls ein wichtiges Thema** aus Sicht der Politik und Verwaltung in Gemeinden der Steiermark darstellt. Ein Indiz dafür ist die hohe Rücklaufquote der Befragung (64% aller Gemeinden der Steiermark). Von diesen Gemeinden weisen knapp 71% dem **Themenfeld Verkehrsplanung eine eher hohe Priorität** im Rahmen der unterschiedlichen Aufgaben der Gemeinden zu (► Abbildung 26).
- Weiters ist die **Bekanntheit des Begriffes Mikro-ÖV** auf Gemeindeebene in der Steiermark sehr weit verbreitet (rund 79% kennen den Begriff), insbesondere durch die im Jahr 2017 erschienene **Mikro-ÖV Strategie des Landes Steiermark** (LAND STEIERMARK, 2016c) und die damit verbundene **mediale Berichterstattung**.
- Der wesentlichste Aspekt für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten ist in Gemeinden der Steiermark **die Anbindung entlegener Ortsteile** – dahingehend stimmt die Erwartung von möglichen und geplanten Mikro-ÖV Angeboten mit in Betrieb befindlichen Projekten überein. Die **Gewährleistung der Daseinsgrundfunktion** durch ein Mikro-ÖV Angebot in der Gemeinde stellt für mögliche und geplante, sowie umgesetzte Mikro-ÖV Angebote einen ebenso wichtigen Aspekt dar. In Gemeinden, in denen der grundsätzliche Gedanke Mikro-ÖV zu implementieren vorhanden ist, wird durch die Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes **eine Belebung der örtlichen Wirtschaft** erwartet. Dieser Aspekt hat für Gemeinden mit Mikro-ÖV Angeboten in der Planungsphase, sowie in Betrieb eine deutlich geringere Bedeutung. In Hinblick auf den **positiven Umwelteffekt („Umweltgedanke“)** decken sich die Angaben in Erwartung und im tatsächlichen Betrieb sehr gut – Mikro-ÖV wird hinsichtlich eines positiven Umwelteffekts ein eher geringes Potenzial attestiert.
- Insbesondere das **Engagement von Gemeinderäten bzw. BürgermeisterInnen** führte zur Initiative ein Mikro-ÖV Angebot in der jeweiligen Gemeinde umzusetzen. Im Betrieb befindliche Mikro-ÖV Angebote wurden auch aufgrund von **Anfragen aus der Bevölkerung** umgesetzt. Bei in der Planung befindlichen Projekten werden auch **übergeordnete Institutionen** als wesentliche treibende Kräfte genannt.
- **Professionelle externe Beratung und Begleitung** stellt einen wesentlichen Aspekt in der Planung von Mikro-ÖV Projekten dar. Mikro-ÖV Angebote, welche sich zur Zeit der Befragung in Planung befanden, haben zu rund 94% professionelle Unterstützung in Anspruch genommen. Es ist jedoch nicht klar festzustellen, ob durch externe BeraterInnen eine objektive und ergebnisoffene Planung stattfand oder eine Beauftragung von Unternehmen mit vorgefertigten Mikro-ÖV Lösungen. Die **Kooperation mit benachbarten Gemeinden** hatte in der Planungsphase bei gegenwärtig in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten eine weitaus geringere Bedeutung als bei Projekten, die gegenwärtig in der Planungsphase sind.
- Die Vorstellung und die tatsächliche **Dauer von der Idee bis zur Betriebsaufnahme** eines Mikro-ÖV Angebotes differenziert sehr stark. Tendenziell wird die Dauer im Vorhinein überschätzt. Rund 84% der in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebote sind nach längstens einem Jahr in Betrieb gegangen, keines nach zwei Jahren oder länger.



- Die Vorstellung und die tatsächliche **Finanzierung bzw. die Herkunft der finanziellen Mittel** für Mikro-ÖV Angebote differenziert ebenfalls stark. Gemeinden, welche sich noch nicht im Detail mit der Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes beschäftigt haben, erwarten einen Kostenbeitrag durch Förderungen und Bedarfszuweisungen, und sehen im Gegensatz dazu den Beitrag aus dem Gemeindebudget als weniger wichtig bzw. schlechter vorstellbar. Gemeinden in der Planungsphase bzw. mit einem Mikro-ÖV Angebot in Betrieb geben an, dass die Finanzierung hauptsächlich durch den Beitrag aus dem Gemeindebudget möglich ist. Insgesamt wird auch der Aufwand bezüglich Finanzierung deutlich unterschätzt.
- Als wesentlichste **Hürde in der Entscheidungsfindung** zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten wird ein zu hoher finanzieller Aufwand gesehen. Zu geringes Nachfragepotenzial wird bei Projekten in der Planungsphase ebenfalls als Hürde gesehen, dies wird von umgesetzten Projekten nicht bestätigt.
- Die beiden **wesentlichsten Zielgruppen** von Mikro-ÖV Angeboten sind PensionistInnen und mobilitätseingeschränkte Personen (vgl. KLIMA- UND ENERGIEFONDS, 2014, S.2, LAND STEIERMARK, 2016c, S.22). Gemeinden, welche sich noch nicht im Detail mit der Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes beschäftigt haben, erwarten, dass PendlerInnen die dritt wichtigste Zielgruppe sein werden. Gemeinden mit einem Mikro-ÖV Angebot in Betrieb nennen PendlerInnen als untergeordnete Zielgruppe.
- Die **zeitliche Verfügbarkeit** der Mikro-ÖV Angebote fokussiert auf Werktage. Alltagsmobilität und die Bereitstellung von Daseinsgrundfunktionen kann somit durch die Mikro-ÖV Angebote sichergestellt werden. Hier entsprechen die Erwartungen bzw. die Absichten jeweils den in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angeboten.
- Das Risiko des Scheiterns von Mikro-ÖV Angeboten besteht v.a. durch hohe **finanzielle Belastungen** der jeweiligen Gemeinde. Auch die Befürchtung der zu geringen Nachfrage stellt aus Sicht der Gemeinden ein wesentliches Risiko dar. Zusätzlich wird der vermutet hohe organisatorische Aufwand für Gemeinden ohne Mikro-ÖV Angebot in Betrieb als möglicher Grund des Scheiterns für ein potenzielles Mikro-ÖV Angebot befürchtet.



5.2 Analyse ausgewählter umgesetzter Mikro-ÖV Projekte in Österreich

Im folgenden Abschnitt werden 14 ausgewählte Mikro-ÖV Angebote aus Österreich (► Kapitel 2.1, Abbildung 4 und Anhang), die seit geraumer Zeit in Betrieb sind, analysiert.

Nachfolgend werden Raum- und siedlungsstrukturelle (► Kapitel 0), soziodemographische (► Kapitel 5.2.3) sowie infrastrukturelle Rahmenbedingungen (► Kapitel 5.2.4) in den Gemeinden bzw. Regionen der 14 umgesetzten Projekte erläutert. Darauf aufbauend werden in Kapitel 5.2.5 angebotsspezifische Kriterien, in Kapitel 5.2.6 betriebsspezifische Kennzahlen und in Kapitel 5.2.7 organisatorische Aspekte im Detail analysiert.

5.2.1 Merkmale der Fallbeispiele

Grundsätzlich können die verschiedenen Mikro-ÖV Angebote hinsichtlich folgender Merkmale unterschieden werden:

- Planungsgrundlage und fachliche Betreuung (inkl. Betriebsbeginn: Einführung des Mikro-ÖV Angebotes)
- betriebliche Merkmale
 - Betreiberkonstellation
 - Personal
 - Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit
 - Service und Tarifmodell
 - Disposition
 - Information und Kommunikation
- strukturelle Merkmale
 - Kooperation und Synergien
 - Finanzierung und Förderung
 - Monitoring und Evaluierung

Die wesentlichen Merkmale der 14 ausgewählten Mikro-ÖV Angebote werden im Anhang ausführlich dargestellt.



5.2.2 Raum- und siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Die 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote verteilen sich auf 7 Bundesländer. Die Bedienungsgebiete umfassen Regionen (ein Mikro-ÖV Angebot erstreckt sich auf mehrere Gemeinden), Gemeinden und Gemeindeteile.

Die Raumstrukturen³² der einzelnen Bedienungsgebiete sind sehr unterschiedlich (► Abbildung 38):

- inneralpine Tal- und Beckenlage
- inneralpine Hang- bzw. Plateaulage
- Gebirgsrandlage
- Lage im Alpenvorland bzw. im Hügelland (außerhalb)

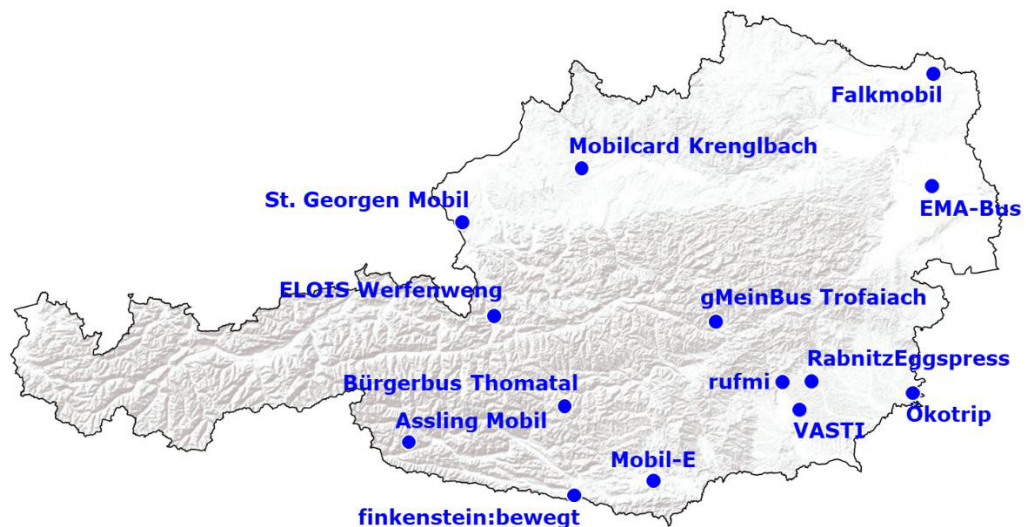


Abbildung 38: räumliche Lage der umgesetzten Projekte (n=14) – inneralpin und außerhalb

Die bevölkerungsmäßigen Größen der Gemeinden (Gebiete) reichen von 316 bis 12.806 EinwohnerInnen (arithmetisches Mittel 5.113 EinwohnerInnen). Die flächenmäßige Ausdehnung der Gemeinden (Gebiete) reichen von 15 bis 160km² (arithmetisches Mittel 67 km²) (► Tabelle 67). Die Bevölkerungsdichte der einzelnen Gemeinden reicht von 4,2 bis 205,1 EinwohnerInnen pro km², wobei hier der Dauersiedlungsraum in unterschiedlich hohem Anteil vorhanden ist. Insbesondere im inneralpinen Raum ist der Anteil an nichtbesiedelbarem Raum sehr hoch (► Kapitel 3.1.2 und Anhang), d.h. ein teilweise relativ kleiner Anteil der gesamten Gemeindefläche ist für Mobilitätsdienstleitungen von Relevanz.

³² Die Raumstruktur beschreibt die natürlichen (und sozialen) Bedingungen, in denen sich wirtschaftliches und soziales Handeln vollzieht. (SPRINGER GABLER, 2018)



Tabelle 67: Strukturdaten umgesetzter Projekte aus Österreich (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2018)

PROJEKT (GEMEINDE)	EINWOHNER (EW)	FLÄCHE [KM ²]	BEV.-DICHTHE [EW/KM ²]	ORTSTEILE
Assling Mobil (Assling)	1.800	99	18,2	18
Bürgerbus Thomatal (Thomatal)	316	76	4,2	2
ELOIS Werfenweng (Werfenweng)	970	45	21,6	3
EMA-Bus (Enzersdorf a.d. Fischa)	3.111	31	100,4	2
Falk Mobil (Falkenstein)	447	19	23,5	1
finkenstein:bewegt (Finkenstein a. Faaker S.)	8.803	102	86,3	28
gMeinBus Trofaiach (Trofaiach)	11.227	143	78,4	19
Mobilcard Krenglbach (Krenglbach)	3.076	15	205,1	22
Mobil-E (Ebenthal in Kärnten)	7.773	55	141,3	34
Ökotrip (Bildein, Moschendorf, Deutschschützen/Eisenberg, Eberau, Strem und Güssing)	7.381	160	46,1	23
RabnitzEggspress (Eggersdorf bei Graz)	6.507	50	130,1	9
rufmi (Gratwein-Straßengel)	12.806	87	147,2	11
St. Georgen Mobil (St. Georgen bei Sbg.)	2.908	25	116,3	17
VASTI (Vasoldsberg)	4.453	29	153,6	3

Die Siedlungsstrukturen³³ der einzelnen Gemeinden (Gebiete) in denen die Mikro-ÖV Angebote betrieben werden, differenzieren sehr stark. Die Anzahl der einzelnen Ortsteile gibt einen Hinweis auf die Kompaktheit der Siedlungsstruktur wieder. Die Anzahl der Ortsteile in einer Gemeinde bzw. einem Gebiet reicht von einem Ortsteil bis zu 34 Ortsteilen.

Der beispielhafte Vergleich der beiden Gemeinden Assling in Osttirol und Enzersdorf an der Fischa in Niederösterreich verdeutlicht die enormen raum- und siedlungsstrukturellen Unterschiede zweier Mikro-ÖV Bedienungsgebiete in Österreich (► Abbildung 39 und Tabelle 68).

³³ Siedlungsstruktur ist das quantitative und qualitative Verteilungsmuster von Wohnstandorten, Arbeitsstätten und Infrastruktur im Raum innerhalb eines bestimmten Gebietes (ARL, 2018).

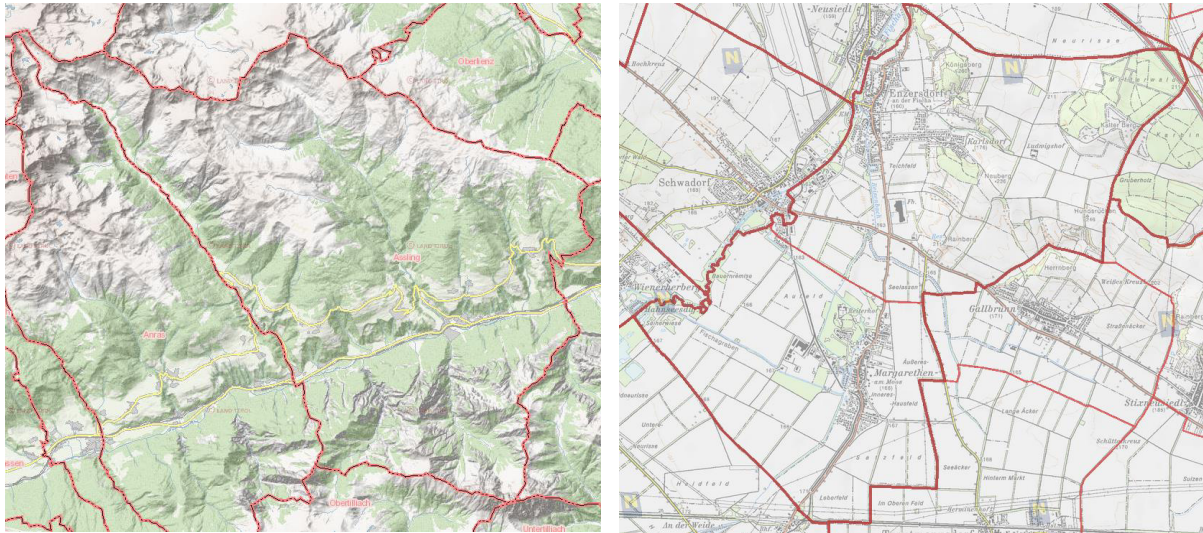


Abbildung 39: Raum- und Siedlungsstruktur: links: Gemeinde Assling in Tirol (Quelle: LAND TIROL, 2018); rechts: Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa in Niederösterreich (Quelle: LAND NIEDERÖSTERREICH, 2018)

Tabelle 68: raum- und siedlungsstrukturelle Unterschiede von Assling und Enzersdorf an der Fischa

RAUM-/ SIEDLUNGS-STRUKTUR	ASSLING	ENZERSDORF AN DER FISCHA
Fläche [km²]	99	31
EinwohnerInnen	1.800	3.111
Bev.-Dichte [EW/km²]	18,2	100,4
Ortsteile	18	2
höchster Punkt [m]*	1.700	210
tiefster Punkt [m]*	800	155
Beschreibung Raum	<ul style="list-style-type: none"> • inneralpine Tal- und Hanglage • große Gemeindefläche mit hohem Anteil an nichtbesiedelbarem Raum 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage im Flachland • potenziell besiedelbares Gebiet entspricht der Gemeindefläche
Beschreibung Siedlungen	Viele Einzelsiedlungen, speziell durch enorme Höhenunterschiede voneinander getrennt. Verkehrshauptachse im Tal, abseits des „Gemeindezentrums“.	Zwei Siedlungen entlang der Hauptverkehrsachse im Ort. Bahnanschluss im Norden und Süden der Gemeinde.

* besiedelte Gebiete in der Gemeinde

Trotz der enormen raum- und siedlungsstrukturellen Unterschiede werden die Mikro-ÖV Angebote in beiden Gemeinden seit einigen Jahren mit Erfolg betrieben.



5.2.3 Soziodemographische Rahmenbedingungen

Die Bevölkerungsentwicklung der 14 Gemeinden bzw. Gebiete ist zwischen 2001 und 2016 im Mittel positiv, rund +3,7%. Die Entwicklung der einzelnen Gemeinden sind jedoch hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung sehr unterschiedlich. Einerseits sind Bevölkerungsabnahmen von bis zu -15,8% und andererseits Bevölkerungszunahmen von bis zu 21,0% zwischen 2001 und 2016 zu verzeichnen (STATISTIK AUSTRIA, 2018).

Die Altersstruktur der Bevölkerung in den 14 Gemeinden bzw. Gebieten ist in Abbildung 40 dargestellt. Der Anteil der jeweiligen Altersgruppen variiert stark. Der Anteil der über 65-jährigen Personen liegt zwischen 10,3% und 27,6% der Bevölkerung der jeweiligen Gemeinde. Der Anteil der unter 15-jährigen Personen bewegt sich zwischen 10,1% und 19,8%. Diese beiden Altersgruppen stellen die für Mikro-ÖV Angebote wesentlichen Zielgruppen dar. In der Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten machen diese beiden Altersgruppen 47,3% der gesamten Bevölkerung in der Gemeinde aus. Im Mittel beträgt der Anteil dieser beiden Altersgruppen rund ein Drittel der Bevölkerung.

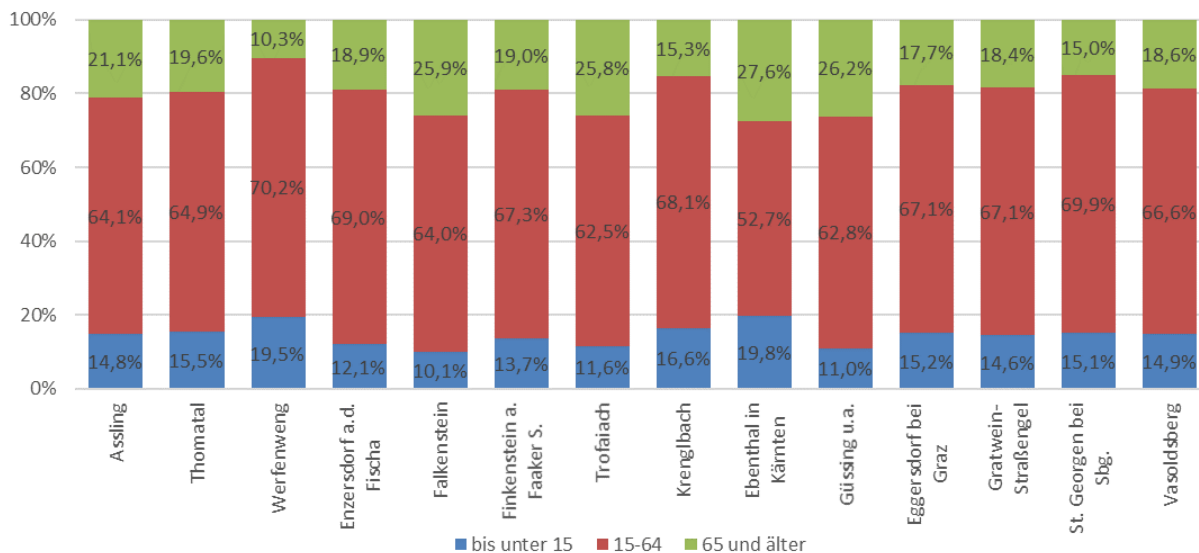


Abbildung 40: Altersstruktur der Bevölkerung in den Gemeinden bzw. Gebieten der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote, Stand 1.1.2014 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2018)

5.2.4 Infrastrukturelle Rahmenbedingungen und Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der 14 untersuchten Gemeinden bzw. Gebieten ist überaus unterschiedlich. Die Nähe zu übergeordneten Zentren sowie die infrastrukturelle Ausstattung (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheken, Freizeiteinrichtungen etc.) der Gemeinde bzw. im Gebiet ist hierfür ausschlaggebend.

Neben den Mikro-ÖV Angeboten ist das bestehende ÖV-Linienangebot in den 14 Gemeinden von großen Unterschieden hinsichtlich Qualität und Quantität gekennzeichnet. Die ÖV-Güteklassen (ROSINAK & PARTNER, 2016) reichen beispielsweise in der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel im ländlichen Bereich von Güteklasse G (Basiserschließung ländlich) bis hin zu Güteklasse C (Sehr gute ÖV-Erschließung städtisch/ländlich) in Bereichen im verdichteten Siedlungsraum. Dennoch sind viele besiedelte Bereiche vom ÖV nicht erschlossen (► Abbildung 41).

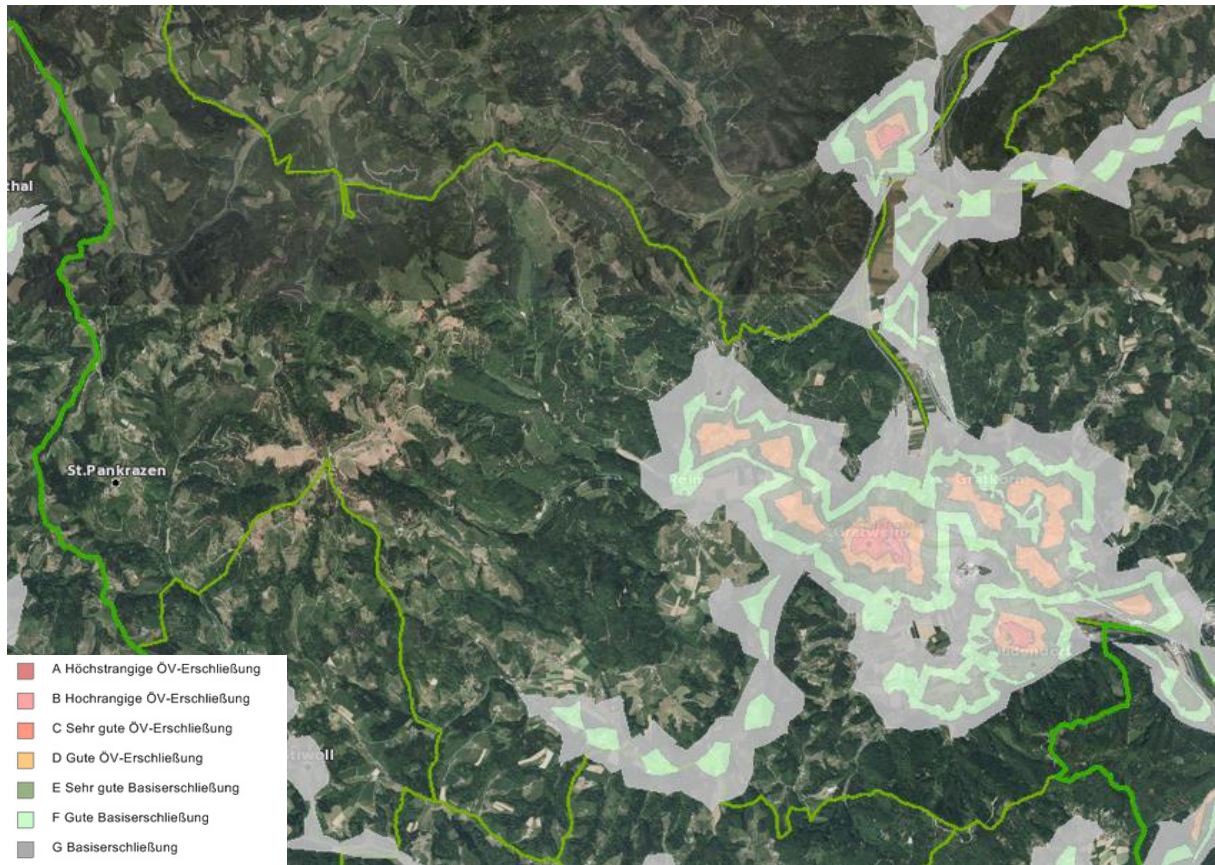


Abbildung 41: ÖV-Güteklassen in der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018a)

Im Vergleich dazu reicht die ÖV-Qualität in der Marktgemeinde Vasoldsberg von Güteklasse G (Basiserschließung ländlich) bis Güteklasse E (sehr gute Basiserschließung ländlich). Dies ist jedoch ausschließlich entlang einer Verkehrsachse der Fall, abseits liegende Siedlungsgebiete werden vom ÖV nicht erschlossen (► Abbildung 42).

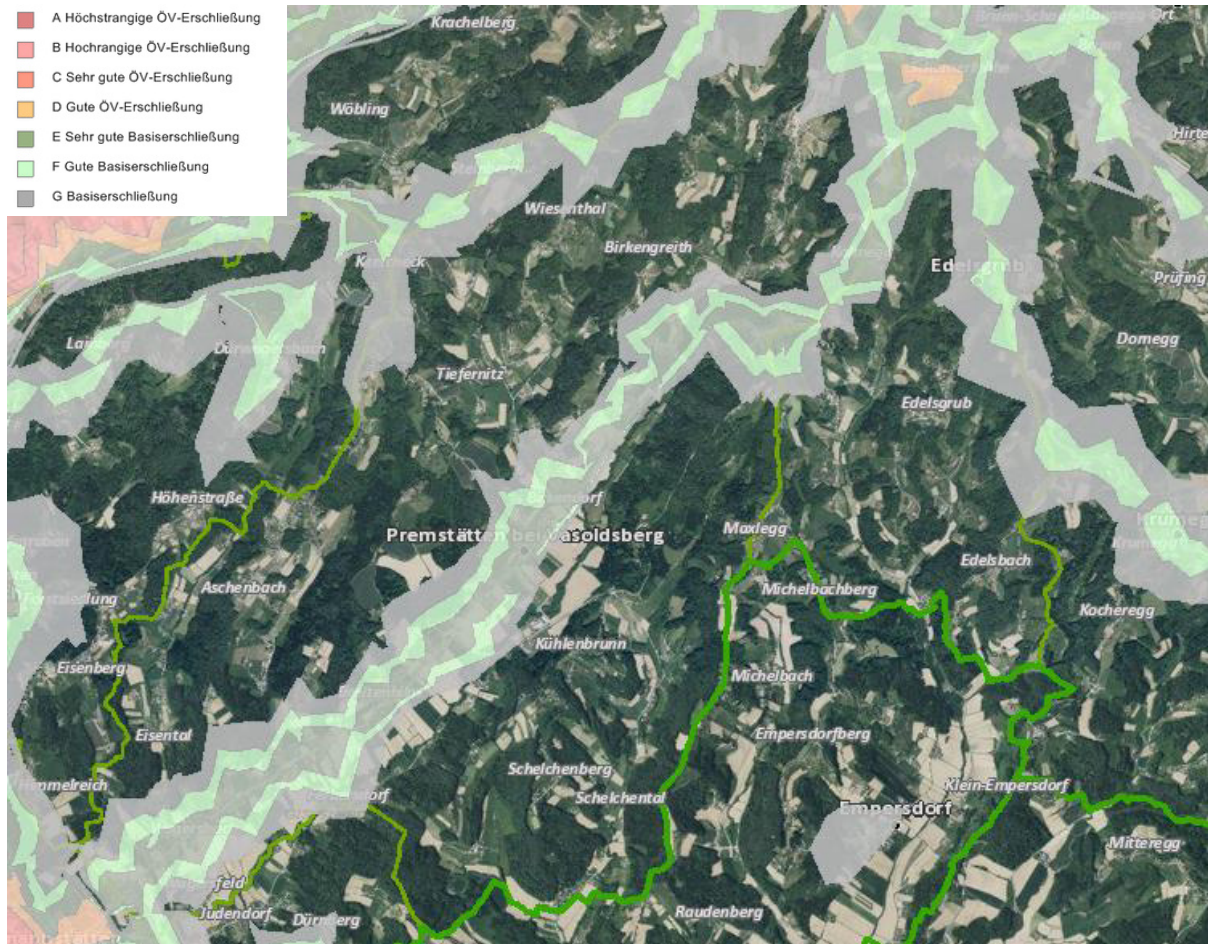


Abbildung 42: ÖV-Güteklassen in der Marktgemeinde Vasoldsberg (Quelle: LAND STEIERMARK, 2018a)

Die Erreichbarkeit nächstgelegener übergeordneter Zentren spielt für einzelne Gemeinden betreffend unterschiedlichster Daseinsgrundfunktionen eine wesentliche Rolle. Hierbei sind v.a. Entfernung und Reisezeit von größter Bedeutung. Die bestenfalls möglichen Reisezeiten mit mIV und ÖV von Ortszentren von Gemeinden mit umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten und übergeordneter Zentren sind in Tabelle 70 dargestellt. Zusätzlich ist das Reisezeitverhältnis mit den resultierenden Qualitätsstufen angeführt.

Die Qualitätsstufen sind folgendermaßen definiert (► Tabelle 69):

Tabelle 69: Qualitätsstufen und -merkmale des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und mIV (Quelle: FGSV, 2010)

QUALITÄTSSTUFE	QUALITÄTSMERKMAL REISEZEITVERHÄLTNIS	REISEZEITVERHÄLTNIS (ÖV/MIV)
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufriedenstellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8



Tabelle 70: Erreichbarkeit nächstgelegener übergeordneter Zentren der 14 umgesetzten Projekte aus Österreich

PROJEKT (GEMEINDE)	ÜBER-GEORDNETES ZENTRUM	ENTFERNUNG [KM] ³⁴	REISEZEIT ÖV [MIN]	REISEZEIT MIV [MIN] ³⁵	REISEZEIT-VERHÄLTNIS ³⁶	QUALITÄTS-STUFE
Assling Mobil (Assling)	Lienz	14	20	15	1,3	B
Bürgerbus Thomatal (Thomatal)	Tamsweg	13	19	14	1,4	B
ELOIS Werfenweng (Werfenweng)	Bischofshofen	12	25	17	1,5	C
EMA-Bus (Enzersdorf a.d. Fischa)	Schwechat	14	20	16	1,3	B
Falk Mobil (Falkenstein)	Poysdorf	11	14	13	1,1	B
finkenstein:bewegt (Finkenstein a. Faaker S.)	Villach	8	12	12	1,0	B
gMeinBus Trofaiach (Trofaiach)	Leoben	9	17	13	1,3	B
Mobilcard Krenglbach (Krenglbach)	Wels	9	19	10	1,9	C
Mobil-E (Ebenthal in Kärnten)	Klagenfurt	5	16	12	1,3	B
Ökotrip³⁷ (Bildein, Moschendorf, Deutschschützen/Eisenberg, Eberau, Strem und Güssing)	Güssing	-	-	-	-	-
RabnitzEggspress (Eggersdorf bei Graz)	Gleisdorf	10	18	12	1,5	C
rufmi (Gratwein-Straßengel)	Graz	12	18	18	1,0	B
St. Georgen Mobil (St. Georgen bei Sbg.)	Oberndorf	9	16	12	1,3	B
VASTI (Vasoldsberg)	Graz	14	36	18	2,0	C

5.2.5 Angebotsspezifische Kriterien

Die Gestaltung verschiedener Mikro-ÖV Angebote wird von unterschiedlichsten Faktoren und Rahmenbedingungen beeinflusst. Die Funktionalität des jeweiligen Mikro-ÖV Angebotes wird von den TrägerInnen vorgegeben, um bestimmte Ziele zu erreichen.

³⁴ straßengebundene Entfernung

³⁵ beste ÖV-Anbindung, kein Anschluss über die Bedienungshäufigkeit und Frequenz

³⁶ Das Reisezeitverhältnis ist das Verhältnis aus der Reisezeit mit dem ÖV und der Reisezeit mit dem mIV (vgl. FGSV, 2010).

³⁷ aufgrund der Aufteilung des Bedienungsgebietes auf 5 Gemeinden ist dazu keine Aussage möglich



5.2.5.1 Zielsetzungen

In Tabelle 71 werden die von den TrägerInnen des jeweiligen Mikro-ÖV Angebotes definierten Ziele beschrieben. Grundsätzlich sind folgende Aspekte Anlass für die Implementierung und den Betrieb verschiedener Mikro-ÖV Angebote:

- Steigerung der Erreichbarkeit von Ortsteilen innerhalb einer Gemeinde
- Schaffung von unabhängiger Mobilität – Alternative zum Pkw
- Zubringerverkehr zum Öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn)

Tabelle 71: Zielsetzungen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote aus Österreich

PROJEKT (GEMEINDE)	INNERÖRTLICHE MOBILITÄT	ZU- UND ABRINGER ÖV	BEFÖRDERUNG VON TOURISTINEN	BEFÖRDERUNGS ZU BENACHBARTEN ZENTREN	SCHÜLERINNE N VERKEHR	ZIELSETZUNG (TEXTLICH AUSFORMULIERT)
Assling Mobil (Assling)	X	X				Beförderung von GemeindebürgerInnen im Gemeindegebiet und zur Bahn. Alltagsverkehre und Erledigungsfahrten.
Bürgerbus Thomatal (Thomatal)				X	X	SchülerInnenbeförderung. Besorgungsfahrten ins benachbarte Zentrum.
ELOIS Werfenweng (Werfenweng)	X		X			Umweltfreundliche Beförderung von TouristInnen und GemeindebürgerInnen im Gemeindegebiet. Ohne eigenes Auto mobil.
EMA-Bus (Enzersdorf a.d. Fischa)	X	X				Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zur Bahn. Alltagsverkehre, Erledigungsfahrten und PendlerInnen. Ergänzung zum ÖV.
Falk Mobil (Falkenstein)	X			X		Fahrtendienst in benachbarte Zentren. Erledigungen und Anbindung an die Bahn.
finkenstein:bewegt (Finkenstein a. Faaker S.)	X		X	X		Fahrtendienst in der Gemeinde und darüber hinaus für BürgerInnen und TouristInnen. Alltags- und Freizeitverkehr.
gMeinBus Trofaiach (Trofaiach)	X	X			X	Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zum ÖV. Alltagsverkehre, Erledigungsfahrten und SchülerInnenverkehr.
Mobilcard Krenglbach (Krenglbach)	X	X				Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zur Bahn. Alltags- und Freizeitverkehr. Kombination mit E-Car-Sharing.
Mobil-E (Ebenthal in Kärnten)	X	X			X	Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zum ÖV. Alltagsverkehre, Erledigungsfahrten und SchülerInnenverkehr. Ersatz für Buslinien.
Ökotrip (Bildein, Moschendorf, Deutschschützen/Eisenberg, Eberau, Strem und Güssing)	X	X		X		Gemeindeübergreifende Beförderungsdienstleistung für Alltagsverkehre.
RabnitzEggspress (Eggersdorf bei Graz)	X	X				Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zum ÖV. Alltagsverkehre und Erledigungsfahrten.
rufmi (Gratwein-Straßengel)	X	X				Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zum ÖV. Alltagsverkehr. Kombination mit E-Car-Sharing.
St. Georgen Mobil (St. Georgen bei Sbg.)	X	X				Beförderung von GemeindebürgerInnen im Gemeindegebiet und zur Bahn. Alltagsverkehre und Erledigungsfahrten.
VASTI (Vasoldsberg)	X	X				Beförderungsdienstleistung in der Gemeinde und zum ÖV. Alltagsverkehre und Erledigungsfahrten.



5.2.5.2 Betreiberkonstellation

Die Trägerschaft der 14 untersuchten Mikro-ÖV Angebote und deren Konstellation mit verschiedenen AuftragnehmerInnen und weiteren beteiligten Personen und Organisationen hat Einfluss auf die Ausgestaltung der Mikro-ÖV Angebote (► Tabelle 72).

Tabelle 72: Betreiberkonstellationen der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich

BETREIBER-KONSTELLATION	MIKRO-ÖV ANGEBOT	VORTEILE	NACHTEILE
Gemeinde als Träger und Besteller bei einem professionellen Verkehrsdienstleister.	<ul style="list-style-type: none"> • EMA-Bus • gMeinBus Trofaiach • Mobil-E • Ökotrip • RabnitzEggspress • rufmi • VASTI 	<ul style="list-style-type: none"> + Entscheidungshoheit der Gemeinde + professionelle Abwicklung der Fahrtendienste + durch vertragliche Regelungen meist klare Zuständigkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> – hohe Gesamtkosten
Verein als Träger und Besteller bei einem professionellen Verkehrsdienstleister. Unterstützung durch Gemeinde.	<ul style="list-style-type: none"> • finkenstein:bewegt • Mobilcard Krenglbach 	<ul style="list-style-type: none"> + hohes Engagement durch Freiwillige + meist geringe politische Einflüsse + professionelle Abwicklung der Fahrtendienste 	<ul style="list-style-type: none"> – Entscheidungshoheit und Finanzierung liegen meist nicht in einer Hand – hohe Gesamtkosten
Gemeinde als Träger und Betreiber. Professioneller Eigenbetrieb.	<ul style="list-style-type: none"> • ELOIS Werfenweng 	<ul style="list-style-type: none"> + Entscheidungshoheit der Gemeinde + geringere Gesamtkosten 	<ul style="list-style-type: none"> – hoher Verwaltungsaufwand – Auslastung der angestellten FahrerInnen teils nicht möglich
Gemeinde als Träger und Betreiber. Freiwilligensystem.	<ul style="list-style-type: none"> • Assling Mobil 	<ul style="list-style-type: none"> + geringe Gesamtkosten + Entscheidungshoheit der Gemeinde 	<ul style="list-style-type: none"> – hoher Verwaltungsaufwand – Leihen als Bereitsteller von Fahrtendiensten – rechtliche Unsicherheiten
Verein als Träger und Betreiber. Freiwilligensystem. Gemeinde unterstützend tätig.	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus Thomatal • Falk Mobil • St. Georgen Mobil 	<ul style="list-style-type: none"> + geringe Gesamtkosten + hohes Engagement durch Freiwillige + meist geringe politische Einflüsse 	<ul style="list-style-type: none"> – Entscheidungshoheit und Finanzierung liegen meist nicht in einer Hand – hoher Verwaltungsaufwand – Leihen als Bereitsteller von Fahrtendiensten – rechtliche Unsicherheiten

5.2.5.3 Bedienungsgebiete

Die Bedienungsgebiete wurden sehr individuell an die räumlichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten angepasst, entwickelt und geplant (► Tabelle 73). Bei allen 14 Mikro-ÖV Angeboten profitieren peripher gelegene Ortsteile und Siedlungen am meisten – bei der Mehrzahl der Mikro-ÖV Angebote liegt der Fokus eben auf der Steigerung der Erreichbarkeit peripherer Siedlungsgebiete und die Anbindung an ein lokales bzw. regionales Zentrum und teilweise zu Verknüpfungspunkten zum übergeordneten ÖV (► Kapitel 4.2.1 und 4.2.4).



Tabelle 73: Bedienungsgebiete der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich

BEDIENUNGSGEBIET	MIKRO-ÖV ANGEBOT	VORTEILE	NACHTEILE
Gesamtes Gemeindegebiet. Haus-zu-Haus Bedienung.	<ul style="list-style-type: none"> • Assling Mobil • ELOIS Werfenweng • EMA-Bus • finkenstein:bewegt • Mobilcard Krenglbach • Ökotrip • RabnitzEggspress • St. Georgen Mobil 	<ul style="list-style-type: none"> + Gleichbehandlung aller BürgerInnen + hohes Maß an Flexibilität 	<ul style="list-style-type: none"> – Konkurrenz mit ÖV nicht ausgeschlossen – geringes Maß an Bündelung der Fahrtwünsche
Gesamtes Gemeindegebiet. Definierte Sammel- und Verknüpfungspunkte.	<ul style="list-style-type: none"> • VASTI 	<ul style="list-style-type: none"> + Gleichbehandlung aller BürgerInnen + hohes Maß an Flexibilität 	<ul style="list-style-type: none"> – hohe Investitionskosten für Sammelpunkte – Konkurrenz mit ÖV nicht ausgeschlossen
Teile des Gemeindegebietes. Definierte Sammel- und Verknüpfungspunkte.	<ul style="list-style-type: none"> • gMeinBus Trofaiach • Mobil-E • rufmi 	<ul style="list-style-type: none"> + Fokus auf Potenzialgebiete + Ausschluss/Reduktion von ÖV-Konkurrenzierung + hohes Maß an Flexibilität 	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzbarkeit für räumlich begrenzte Zielgruppen
Definierte Routen im Gemeindegebiet und darüber hinaus.	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbus Thomatal • Falk Mobil 	<ul style="list-style-type: none"> + hohes Maß an Bündelung der Fahrtwünsche + bessere Kalkulierbarkeit der Gesamtkosten 	<ul style="list-style-type: none"> – geringes Maß an Flexibilität – räumliche Einschränkung der potenziellen Zielgruppe – Bedarfsorientierung bereits in der Planungsphase definieren

5.2.5.4 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der 14 Mikro-ÖV Angebote wurden ebenfalls sehr individuell und je nach Bedarf in der jeweiligen Gemeinde oder Region gestaltet (► Tabelle 74). Die Bandbreite reicht von wenigen Zeitfenstern pro Woche bis hin zu täglichen Angeboten. Die Betriebszeiten geben bereits teilweise vor, welche Zielgruppe mit dem jeweiligen Mikro-ÖV Angebot angesprochen werden sollen.

Die Betriebszeiten pro Woche bewegen sich bei den 14 untersuchten Mikro-ÖV Angeboten zwischen 7 und 78 Stunden (im Mittel rund 47 Stunden).



Tabelle 74: Betriebszeiten der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich

BETRIEBSZEITEN	MIKRO-ÖV ANGEBOT	VORTEILE	NACHTEILE
Tägliche Bedienung.	<ul style="list-style-type: none"> Assling Mobil ELOIS Werfenweng 	+ zeitlich umfassendes Angebot + für viele Zielgruppen ansprechend	– Tage mit geringer Nachfrage
Bedienung werktags Montag bis Samstag.	<ul style="list-style-type: none"> finkenstein:bewegt Mobilcard Krenglbach Ökotrip VASTI 	+ Fokus auf Alltagsverkehr mit Ergänzung am Samstag	– teils geringe Nachfrage an Samstagen
Bedienung werktags Montag bis Freitag.	<ul style="list-style-type: none"> EMA-Bus gMeinBus Trofaiach Mobil-E rufmi St. Georgen Mobil 	+ Fokus auf Alltagsverkehr	– eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten für spezielle Zielgruppen
Bedienung an ausgewählten Werktagen.	<ul style="list-style-type: none"> Bürgerbus Thomatal Falk Mobil RabnitzEggspress 	+ Fokus auf Alltagsverkehr und bestimmte Zielgruppen	– geringes Maß an Flexibilität

5.2.5.5 Fahrtwunschanmeldung

Mikro-ÖV Angebote sind meist durch ein hohes Maß an Flexibilität und Bedarfsorientierung gekennzeichnet. Dementsprechend ist die Entgegennahme von Fahrtwünschen und die Einteilung der Fahrten, d.h. die Disposition von großer Bedeutung. Dabei spielt auch die definierte Voranmeldezeit eine wesentliche Rolle, dadurch können Fahrtwünsche garantiert erledigt werden bzw. räumlich und zeitlich naheliegende Fahrten kombiniert werden.

Die Fahrtwunschanmeldung erfolgt bei 9 der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten direkt telefonisch beim Fahrer bzw. der Fahrerin. Bei 5 Mikro-ÖV Angeboten erfolgt die Anmeldung des Fahrtwunsches per Telefon oder e-mail bei einer Dispositionszentrale, welche die Fahrtwünsche anschließend an die jeweiligen FahrerInnen weitergibt.

Die Vorlaufzeit zwischen Fahrtwunschanmeldung und frühestmöglicher Abfahrtszeit ist bei den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten unterschiedlich gestaltet (► Tabelle 75). Dies ist einerseits abhängig von der Größe des Bedienungsgebietes und andererseits von der Art der Disposition (Zentrale oder direkt).

Tabelle 75: Vorlaufzeit der Fahrtwunschanmeldung der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in Österreich

VORLAUFZEIT				
20 MINUTEN	30 MINUTEN	45 MINUTEN	TAG VORHER	KEINE ANGABE
<ul style="list-style-type: none"> VASTI 	<ul style="list-style-type: none"> Assling Mobil gMeinBus Trofaiach Mobil-E RabnitzEggspress 	<ul style="list-style-type: none"> EMA-Bus rufmi 	<ul style="list-style-type: none"> Bürgerbus Thomatal Falk Mobil 	<ul style="list-style-type: none"> ELOIS Werfenweng finkenstein:bewegt Mobilcard Krenglbach Ökotrip St. Georgen Mobil



Eine technologiebasierte Fahrtwunschanmeldung und damit verbunden auch die Disposition stößt bei Betreibern vielfach auf wenig Interesse und daher wird der Mehrwert als gering erachtet (METH, 2017, S.35).

5.2.5.6 Tarifmodelle

Die Tarifierung der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote unterscheidet sich stark. Folgende Fahrkarten kommen zum Einsatz:

- Einzelfahrten
- Mehrfahrtenkarten (Hin- und Rückfahrt, Zehnerblock)
- Zeitkarten (Tages-, Monats-, Halbjahres- und Jahreskarten)
- pauschale Mitgliedsbeiträge (berechtigen zur Mitfahrt)
- entfernungsabhängige Tarifierung (nach Zonen oder nach gefahrenen Kilometern)

Zusätzlich kommen Ermäßigungen bzw. Freifahrt für verschiedene NutzerInnen-Gruppen hinzu, z.B. für Jugendliche, PensionistInnen, sozial benachteiligte Personen (MindestpensionistInnen, Arbeitslose etc.).

Der geringste Fahrpreis für eine Einzelfahrt für Erwachsene ohne Ermäßigung liegt bei € 1,00. Der höchste Fahrpreis für eine Einzelfahrt liegt bei € 4,90.

Die Verknüpfung mit dem Tarif des jeweiligen Verkehrsverbundes wurde in keinem der untersuchten Mikro-ÖV Angebote umgesetzt, in einem Mikro-ÖV Angebot jedoch an das Tarifmodell des Verbundes angelehnt.

5.2.5.7 Verknüpfung mit ÖV

Grundsätzlich stellen die 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote die unabhängige innerörtliche Mobilität für verschiedene Zielgruppen zur Verfügung. 10 der 14 Angebote haben das definierte Ziel, den Zubringerverkehr zum ÖV (Regionalbus- bzw. Regionalbahnverkehr) zu gewährleisten. Dafür werden teilweise eigens definierte Verknüpfungspunkte direkt oder in unmittelbarer Nähe an Bahnstationen bzw. an Bushaltestellen errichtet, teilweise liegen Sammelpunkte an Bahnstationen bzw. an Bushaltestellen (► Kapitel 4.2.4).

5.2.5.8 Fahrzeuge

In 11 der 14 Mikro-ÖV Angebote werden Kleinbusse mit 8 oder 9 Fahrgastsitzplätzen eingesetzt. Bei zwei Mikro-ÖV Angeboten kommen kleinere Fahrzeuge, Pkws mit 4 bis 6 Fahrgastsitzplätzen zum Einsatz. Bei einem Mikro-ÖV Angebot wird je nach Bedarf und Verfügbarkeit aus der Fahrzeugflotte des Taxi-Unternehmers ein Pkw oder ein Kleinbus eingesetzt. Kapazitätsengpässe traten bei den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in den seltensten Fällen auf.

Fahrzeuge mit Elektroantrieb kommen in einem Mikro-ÖV Angebot zum Einsatz (ELOIS Werfenweng). Bei besonders herausfordernden Verhältnissen z.B. im Winter oder zu Zeiten besonders hoher Nachfrage, in der keine Ladung des Akkus möglich ist, kommen auch hier Kleinbusse mit konventionellem Antrieb zum Einsatz.

Die 14 Mikro-ÖV Angebote bieten keine vollständige Barrierefreiheit für mobilitäts-eingeschränkte NutzerInnen entsprechend der folgenden Definition von Barrierefreiheit (MÜHLENBRUCH, 2015, S.2-3):



„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Dennoch sind alle TrägerInnen der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote bestrebt die Barrieren insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst gering zu halten, einerseits durch spezielle Vorrichtungen in Bussen (hydraulische Hebevorrichtung für Rollstühle, Trittstufen etc.) und andererseits durch die aktive Mithilfe der FahrerInnen (beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen und beim Be- und Entladen des Gepäcks).

5.2.5.9 Mikro-ÖV Angebotstypen

Durch die Analyse der angebotsspezifischen Kriterien ist es möglich die 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in verschiedene Angebotstypen einzuteilen.

Von den acht analysierten angebotsspezifischen Kriterien der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote sind die Ausprägungen der drei folgenden Kriterien jeweils sehr ähnlich bzw. treffen für alle umgesetzten Mikro-ÖV Angebote zu:

- Ziele (Kapitel 5.2.5.1): Erreichbarkeit, unabhängige Mobilität und Zubringerverkehr zum ÖV
- Verknüpfung mit ÖV (Kapitel 5.2.5.7): Verknüpfungspunkte bzw. klare Zieldefinition als Zubringerverkehr zum ÖV
- Fahrzeuge (Kapitel 5.2.5.8): meist Kleinbusse bis 8 Fahrgastsitzplätze

Das angebotsspezifische Kriterium Tarifmodelle (Kapitel 5.2.5.6) ist im Gegensatz dazu überaus unterschiedlich und durch geringe Vergleichbarkeit gekennzeichnet.

Die vier verbleibenden angebotsspezifischen Kriterien können zusammengefasst in Tabelle 76 dargestellt werden:

Tabelle 76: aggregierte Ausprägungen angebotsspezifischer Kriterien von Mikro-ÖV Angeboten

ANGEBOTSSPEZIFISCHE KRITERIEN	AGGREGIERTE AUSPRÄGUNGEN
Betreiberkonstellation	Hauptverantwortlichkeit: Gemeinde / Verein
	Fahrtendienste: professionelle Unternehmen / Freiwillige
Bedienungsgebiet	gesamte Gemeinde / Teile der Gemeinde
Betriebszeiten	umfassend / eingeschränkt ³⁸
Fahrtwunschanmeldung	Fahrtwunsch: flexibel (kurz vorher) / geplant (Tag vorher)

Die Kombination der aggregierten Ausprägungen der angebotsspezifischen Kriterien ermöglicht die Abgrenzung verschiedener Angebotstypen. Die Ausprägung der Hauptverantwortlichkeit (Gemeinde oder Verein) definiert den Grundtyp (Zahl

³⁸ unter 20 Angebotsstunden pro Woche



des Angebotstyps) und die Kombination der weiteren angebotsspezifischen Kriterien definiert die Spezifikation des Angebotstyps (Buchstabe des Angebotstyps). In Tabelle 78 sind sämtliche in Erscheinung getretenen Kombinationen aus angebotsspezifischen Kriterien und aggregierten Ausprägungen aus den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten dargestellt. Daraus wurden die Angebotstypen abgeleitet.

Tabelle 77: Mikro-ÖV Angebotstypen auf Basis angebotsspezifischer Kriterien aus den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten

Hauptverantwortlichkeit*	Fahrtdienste*		Bedienungsgebiet		Betriebszeiten		Fahrwunsch-anmeldung		Mikro-ÖV Angebotstyp	Anzahl aus den 14 Projekten
	prof. Unternehmen	Freiwillige	gesamte Gemeinde	Teil(e) der Gemeinde	umfassend	eingeschränkt	flexibel	geplant		
Gemeinde	X		X		X		X		1a	4
	X			X	X		X		1b	3
	X		X			X	X		1c	1
		X	X		X		X		1d	1
Verein	X		X		X		X		2a	2
		X	X		X		X		2d	1
Sonderform**		X		X		X		X	3	2

* Hauptverantwortlichkeit und Fahrtdienste sind Teil des angebotsspezifischen Kriteriums Betreiberkonstellation

** Die Hauptverantwortlichkeit (Trägerschaft) kann sowohl bei der Gemeinde als auch bei Vereinen liegen.

Jedem der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote kann je Kriterium bzw. Unterkriterium eine aggregierte Ausprägung zugeordnet werden. Daraus werden die Mikro-ÖV Angebotstypen zugeordnet (► Anhang).

Die Mikro-ÖV Angebotstypen wurden über die vier wesentlichsten angebotsspezifischen Kriterien und den dazugehörigen aggregierten Ausprägungen gebildet:

- **Angebotstyp 1a: umfassendes Gemeinde Profi Angebot**

Die Hauptverantwortlichkeit liegt bei der Gemeinde bzw. bei mehreren Gemeinden. Die Fahrtdienste werden durch FahrerInnen aus professionellen Unternehmen (Taxi- bzw. Verkehrsunternehmen) abgewickelt. Das gesamte Gemeindegebiet wird in zeitlich umfassendem Ausmaß bedient, somit können unterschiedliche Zielgruppen das Angebot nutzen. Die Fahrwunschmeldung hat spontan zwischen 20 und 60 Minuten vor Abfahrt zu erfolgen.

Bsp.: ELOIS Werfenweng, EMA-Bus, Ökotrip, VASTI

- **Angebotstyp 1b: räumlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot**

Siehe Angebotstyp 1a, mit der Einschränkung, dass ein definierter Teil (bzw. mehrere Teile) des Gemeindegebietes, z.B. aufgrund eines bestehenden ÖV-Angebotes, nicht bedient wird.

Bsp.: gMeinBus Trofaiach, Mobil-E, rufmi



- **Angebotstyp 1c: zeitlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot**

Siehe Angebotstyp 1a, mit der Einschränkung, dass die Betriebszeit bei max. 20 möglichen Angebotsstunden pro Woche liegt, z.B. aufgrund einer gezielten Fokussierung auf eine Zielgruppe.

Bsp.: RabnitzEggspress
- **Angebotstyp 1d: umfassendes Gemeinde Freiwilligen Angebot**

Siehe Angebotstyp 1a, mit der Abwicklung der Fahrtendienste durch freiwillige FahrerInnen aus der Gemeinde.

Bsp.: Assling Mobil
- **Angebotstyp 2a: umfassendes Vereins Profi Angebot**

Die Hauptverantwortlichkeit liegt bei eigens für die Bereitstellung von Fahrtendiensten gegründeten Vereinen. Die Fahrtendienste werden durch FahrerInnen aus professionellen Unternehmen (Taxi- bzw. Verkehrsunternehmen) abgewickelt. Das gesamte Gemeindegebiet wird in zeitlich umfassendem Ausmaß bedient, somit können unterschiedliche Zielgruppen das Angebot nutzen. Die Fahrtwunschanmeldung hat spontan zwischen 20 und 60 Minuten vor Abfahrt zu erfolgen.

Bsp.: finkenstein:bewegt, Mobilcard Krenglbach
- **Angebotstyp 2d: umfassendes Vereins Freiwilligen Angebot**

Siehe Angebotstyp 2a, mit der Abwicklung der Fahrtendienste durch freiwillige FahrerInnen aus der Gemeinde.

Bsp.: St. Georgen Mobil
- **Angebotstyp 3: zielgruppenspezifisches Grundangebot**

Die Hauptverantwortlichkeit liegt entweder bei Gemeinden oder bei eigens für die Bereitstellung von Fahrtendiensten gegründeten Vereinen. Die Fahrtendienste werden durch freiwillige FahrerInnen aus der Gemeinde abgewickelt. Es wird ein definierter Teil (bzw. mehrere Teile) des Gemeindegebietes an max. 20 möglichen Angebotsstunden pro Woche bedient. Die Fahrtwunschanmeldung hat spätestens einen Tag vor der gewünschten Fahrt zu erfolgen.

Bsp.: Bürgerbus Thomatal, Falk Mobil

Es kann pauschal keine Empfehlung gegeben werden, welcher Angebotstyp das Optimum darstellt. Lokale und regionale Gegebenheiten bedingen bestimmte Anforderungen an ein Mikro-ÖV Angebot. Jedoch ist festzuhalten, je umfassender ein Mikro-ÖV Angebot ist, umso eher ist mit professionellen PartnerInnen zu kooperieren, um eine hohe Qualität sicherzustellen. Die zeitliche Komponente (Betriebszeit) hängt eng mit den Zielsetzungen sowie der definierten Zielgruppe zusammen. Grundsätzlich ist auch festzustellen, dass jene Mikro-ÖV Angebote mit hohem Anteil an Freiwilligenleistungen die geringsten Kosten verursachen, jedoch im Organisationsaufwand etwas aufwendiger sind.

5.2.6 Betriebsspezifische Kennzahlen

Die betriebsspezifischen Kennzahlen wurden je nach Datenlage für eine Dauer von drei Jahren betrachtet. Von 11 der 14 Mikro-ÖV Angebote liegen Daten über drei Jahre vor. Bei drei Mikro-ÖV Angeboten liegen Daten von einem abgeschlossenen Betriebsjahr vor – teilweise aufgrund der erst kürzlichen Implementierung, teilweise wurden keine weiteren Daten zur Verfügung gestellt.



5.2.6.1 Fahrgäste (FG) und Fahrten

Die Fahrgastzahlen der 14 Mikro-ÖV Projekte reicht von 495 bis 22.357 pro Jahr. Dies hat einerseits angebotsspezifische Gründe (Betriebszeiten) und andererseits ist diese große Bandbreite an FG durch nachfragende Zielgruppen zu erklären – z.B. ist bei einigen Mikro-ÖV Angeboten der SchülerInnenverkehr anteilig zugelassen bei anderen u.a. aufgrund der eingeschränkten Betriebszeiten nicht.

Das arithmetische Mittel über alle 14 analysierten Mikro-ÖV Angebote liegt bei rund 5.500 FG³⁹ pro Jahr. Insgesamt werden somit jährlich in Summe rund 77.000 FG von diesen 14 Mikro-ÖV Angeboten befördert.

Die Entwicklung der FG-Zahl über drei Jahre zeigt mit Ausnahme von einem Mikro-ÖV Angebot (Abnahmen um 7% von Betriebsjahr 1 auf 3) eine deutliche Steigerung. Die größte Steigerungsrate vom ersten auf das dritte Betriebsjahr zeigte ein Mikro-ÖV Angebot (Mobilcard Krenglbach – Kraxi) von 175%. Die mittlere Steigerungsrate je Betriebsjahr der FG-Zahlen zeigt sich wie folgt:

- 1. auf 3. Betriebsjahr: rund 42%
- 1. auf 2. Betriebsjahr: rund 30%
- 2. auf 3. Betriebsjahr: rund 10%

D.h. der Zuwachs an Fahrgästen flacht nach dem ersten Betriebsjahr deutlich ab. Dennoch ist ein weiterer Zuwachs von FG zu beobachten.

Die Anzahl der getätigten Fahrten reicht von 208 bis 8.358 pro Jahr.

Die getätigten Fahrten geben in Kombination mit gezählten Fahrgästen einen mittleren Besetzungsgrad wieder. Der Besetzungsgrad liegt zwischen 1,03 und 5,12 bei den 14 Mikro-ÖV Angeboten, d.h. bei einem Besetzungsgrad von 1,03 befindet sich bis auf wenige Ausnahmen neben dem/der FahrerIn ein Fahrgast im Fahrzeug. Dies hat ebenfalls angebotsspezifische Gründe, hochflexible Systeme haben tendenziell einen geringeren Besetzungsgrad als Mikro-ÖV Angebote mit vorgegebenen Routen und stets wiederkehrenden Fahrten (z.B. SchülerInnenverkehr).

Die Entwicklung der getätigten Fahrten pro Jahr ist im Mittel ebenfalls steigend:

- 1. auf 3. Betriebsjahr: rund 40%
- 1. auf 2. Betriebsjahr: rund 29%
- 2. auf 3. Betriebsjahr: rund 8%

D.h. der Zuwachs an getätigten Fahrten flacht nach dem ersten Betriebsjahr deutlich ab. Dennoch ist ein weiterer Zuwachs von Fahrten zu beobachten. Zusätzlich ist zu erkennen, dass die Steigerungsrate der getätigten Fahrten etwas geringer als jene der Fahrgäste ist. Somit lässt sich ein geringer Effizienzgewinn erkennen, da der mittlere Besetzungsgrad ansteigt.

Beispiel gMeinBus Trofaiach: Der FG-Zuwachs vom ersten auf das dritte Betriebsjahr betrug 16%, der Zuwachs der getätigten Fahrten betrug im gleichen Zeitraum 5%. Somit sind mehr Fahrgäste bei relativ weniger getätigten Fahrten befördert worden. Der Besetzungsgrad stieg in diesem Zeitraum von 2,44 auf 2,70 an.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass der Besetzungsgrad bei den 14 Mikro-ÖV Angeboten sehr variabel ist. Bei 6 der 11 Mikro-ÖV Angebote ist die Steigerungsrate der beförderten FG höher als jene der getätigten Fahrten, bei 5 Mikro-ÖV Angeboten ist es umgekehrt.

³⁹ Hierbei wurde angenommen, dass die FG bei jenen drei Mikro-ÖV Angeboten bei denen Daten für ein Betriebsjahr vorliegen, über drei Jahre konstant bleiben.



Tabelle 78 zeigt sämtliche betrieblichen Kennzahlen für die 14 Mikro-ÖV Angebote jeweils für das erste und das dritte Betriebsjahr.

Tabelle 78: betriebliche Kennzahlen von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich

MIKRO-ÖV ANGEBOT	FAHRGÄSTE			FAHRTEN			BESETZUNGS-GRAD	
	BJ1	BJ3	BJ1 – BJ3 [%]	BJ1	BJ3	BJ1 – BJ3 [%]	BJ1	BJ3
Assling Mobil	2.296	3.834	67,0	2.200	3.330	51,4	1,04	1,15
Bürgerbus Thomatal	2.697	-	-	527	-	-	5,12	-
ELOIS Werfenweng	8.386	12.020	43,3	2.984	5.006	67,8	2,81	2,40
EMA-Bus	2.488	4.254	71,0	2.165	3.344	54,5	1,15	1,27
Falk Mobil	856	793	-7,6	225	208	-7,6	3,80	3,81
finkenstein:bewegt	3.255	4.273	31,3	2.712	2.993	10,4	1,20	1,43
gMeinBus Trofaiach	19.285	22.357	15,9	7.911	8.290	4,8	2,44	2,70
Mobilcard Krenglbach	2.976	8.176	174,7	1.488	3.051	105,0	2,00	2,68
Mobil-E	2.872	-	-	1.846	-	-	1,56	-
Ökotrip	12.431	16.817	35,3	3.271	4.541	38,8	3,80	3,70
RabnitzEggspress	495	992	157,0	358	920	157,0	1,38	1,08
rufmi	3.124	-	-	2.363	-	-	1,32	-
St. Georgen Mobil	1.701	2.844	67,2	1.650	2.375	43,9	1,03	1,20
VASTI	650	1.748	168,9	490	1484	202,9	1,33	1,18

Die spezifische Nachfrage (► Glossar) beschreibt die Fahrgastnachfrage je Betriebstag im Verhältnis zum vorhandenen Fahrgastpotenzial⁴⁰ (► Glossar) im Bedienungsgebiet (BMVBS / BBSR, 2009). Dieser Kennwert (prozentueller Anteil) ermöglicht eine von Betriebstagen und von der Größe des Fahrgastpotenzial unabhängige Vergleichbarkeit.

⁴⁰ Als Fahrgastpotenzial wurde die jeweilige Einwohnerzahl der Gemeinde(n) im Bedienungsgebiet herangezogen. Wenn jedoch das Bedienungsgebiet innerhalb der Gemeinde eingeschränkt ist, wurden aufgrund von Lagen der Hauptwohnsitze Abschätzungen zur Bestimmung von Fahrgastpotenzialen vorgenommen.



Die spezifische Nachfrage bewegt sich von 0,05% bis 4,56% bei 13 analysierten Mikro-ÖV Angeboten. Das Mikro-ÖV Angebot ELOIS in der Gemeinde Werfenweng wurde von dieser Berechnung ausgespart, da rund 90% TouristInnen das Angebot nutzen und somit eine plausible Abschätzung des Fahrgastpotenzials nicht möglich ist.

Die mittlere spezifische Nachfrage im ersten Betriebsjahr lag bei rund 0,51%. Tabelle 79 zeigt die spezifische Nachfrage jeweils für das Jahr mit der größten Fahrgastnachfrage. Dies ist mit Ausnahme von jenen drei Projekten, von denen es Daten von einem vollständigen Betriebsjahr gibt und des Mikro-ÖV Angebot FalkMobil, das dritte Betriebsjahr. Es ist deutlich zu erkennen, dass einige Mikro-ÖV Angebote das Fahrgastpotenzial enorm ausschöpfen, z.B. der Bürgerbus Thomatal, jedoch ist der Anteil des SchülerInnenverkehrs (regelmäßig wiederkehrende Verkehre) sehr hoch. Andere Mikro-ÖV Angebote verfügen über großes Entwicklungspotenzial im Bereich der Intensität der Nutzung – kapazitative Aspekte wurden bei dieser Betrachtung jedoch nicht berücksichtigt.



Tabelle 79: spezifische Nachfrage von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich

NAME DES PROJEKTES	SPEZIFISCHE NACHFRAGE	FAHRGAST-POTENZIAL	GRÖßE BEDIENUNGS-GEBIET [KM²]
Bürgerbus Thomatal	4,56%	350	76
gMeinBus Trofaiach	2,07%	3.750	48
Falk Mobil	1,34%	450	19
Mobilcard Krenglbach	0,89%	3.050	15
Assling Mobil	0,85%	1.800	99
Ökotrip	0,84%	8.000	160
EMA-Bus	0,55%	3.100	31
Mobil-E	0,44%	2.600	18
St. Georgen Mobil	0,39%	2.900	25
finkenstein:be- wegt	0,16%	8.800	102
rufmi	0,29%	4.300	29
VASTI	0,13%	4.400	29
RabnitzEggspress	0,10%	6.450	50
ELOIS Werfenweng	-	.. ⁴¹	45

Grundsätzlich geht aus dieser Analyse hervor, dass weniger flexible Angebote bzw. Angebote mit stärker eingeschränkten Betriebszeiten eine größere spezifische Nachfrage aufweisen. Zusätzlich haben Mikro-ÖV Angebote mit einem höheren Stammkundenanteil ebenfalls eine größere spezifische Nachfrage.

5.2.6.2 Betriebskilometer

Die unterschiedliche Dimensionierung der einzelnen Mikro-ÖV Angebote schlägt sich auch in den Betriebskilometern (► Glossar) pro Jahr nieder – die Bandbreite reicht von 4.169 bis 80.954 gefahrenen Kilometern pro Jahr.

⁴¹ Für das Mikro-ÖV Angebot ELOIS Werfenweng kann keine vergleichbare Fahrgastpotenzialabschätzung gemacht werden, da rund 80 bis 90% der Fahrgäste TouristInnen ausmachen.



Das arithmetische Mittel über alle 14 analysierten Mikro-ÖV Angebote liegt bei rund 30.500 Betriebskilometer⁴² pro Jahr. Somit werden in Summe jährlich rund 425.000 Betriebskilometer von diesen 14 Mikro-ÖV Angeboten zurückgelegt.

Auch die Bandbreite der mittleren Fahrtweite je Fahrgast ist sehr groß – 2,19 bis 14,25 km pro Fahrgast. Dies ist v.a. von der Größe des Bedienungsgebietes und auch von der Auslastung der jeweiligen Fahrt abhängig. Die mittlere Fahrtweite je Fahrgast aller 14 Mikro-ÖV Angebote liegt bei 5,34 km pro Fahrgast.

Die Personenkilometer (► Glossar) beschreiben die zurückgelegte Entfernung aller Fahrgäste pro Jahr, d.h. der Besetzungsgrad wird in die Betrachtung der Betriebskilometer miteinbezogen. Die Personenkilometer liegen zwischen 5.764 und 299.803 km pro Jahr.

Die Platzkilometer (► Glossar) beschreiben die potenziell möglichen Personenkilometer bei vollständiger Auslastung bei tatsächlich gefahrenen Betriebskilometer. In Abhängigkeit von der Sitzplatz-Kapazität der Fahrzeuge der verschiedenen Mikro-ÖV Angebote variiert dieser Kennwert von 33.352 bis 647.632 km pro Jahr.

Der Koeffizient der dynamischen Auslastung (► Glossar) beschreibt das Verhältnis aus Personenkilometern und vorhandenen Platzkilometern, und stellt somit einen normierten (unabhängig von der Sitzplatzkapazität) und vergleichbaren Kennwert zur Auslastung der Mikro-ÖV Angebote dar. Tabelle 80 zeigt den maximalen Koeffizient der dynamischen Auslastung der verschiedenen Mikro-ÖV Angebote. Dieser Kennwert zeigt einerseits, dass vordefinierte Routen eine höhere Auslastung (z.B. Falk Mobil) erreichen als hochflexible Systeme. Andererseits weisen Mikro-ÖV Fahrten mit häufig wiederkehrenden Fahrten (z.B. SchülerInnenverkehr) ebenfalls sehr hohe Werte auf (z.B. Bürgerbus Thomatal).

⁴² Hierbei wurde angenommen, dass die Betriebskilometer bei jenen drei Mikro-ÖV Angeboten bei denen Daten für ein Betriebsjahr vorliegen, über drei Jahre konstant bleiben.



Tabelle 80: Koeffizient der dynamischen Auslastung von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich

NAME DES PROJEKTES	KOEFFIZIENT DER DYNAMISCHEN AUSLASTUNG	PERSONEN-KILOMETER	PLATZ-KILOMETER
Bürgerbus Thomatal	64,0%	85.763	134.024
Falk Mobil	49,7%	41.694	87.488
Ökotrip	47,5%	299.803	647.632
gMeinBus Trofaiach	33,7%	200.995	596.232
Mobilcard Krenglbach	33,5%	78.630	243.736
ELOIS Werfenweng	31,5%	85.633	285.312
finkenstein:be- wegt	23,8%	66.493	279.450
Mobil-E	19,4%	24.732	127.176
Assling Mobil	19,2%	40.160	209.286
RabnitzEggspress	17,3%	15.243	113.096
VASTI	16,6%	22.141	150.376
rufmi	16,5%	49.271	298.152
EMA-Bus	15,9%	60.949	383.288
St. Georgen Mobil	15,0%	36.027	240.688

5.2.6.3 Kosten und Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der unterschiedlichen Gestaltung und Größe der 14 Mikro-ÖV Angebote, variieren auch die Kosten enorm, die Gesamtkosten reichen von € 10.350 bis € 173.593 pro Betriebsjahr. In Relation zu den Einwohnerzahlen der einzelnen Gemeinden reichen die Kosten von € 2,42 bis € 81,48 pro EinwohnerIn. In den Gesamtkosten sind neben den Betriebskosten, auch die Investitionskosten (begleitende Maßnahmen: Errichtung von Haltepunkten, Informations- und Werbematerial, Fahrkartendruck, fachliche Begleitung etc.) enthalten. Die Betriebskosten enthalten ausschließlich Kosten für die Bereitstellung der Verkehrsdienstleistung (Verkehrsdienstleister, Treibstoff, Reparatur, Personalkosten etc.).

Der Anteil der Investitionskosten ist in der Implementierungsphase, d.h. im ersten Jahr tendenziell am höchsten. Im ersten Betriebsjahr machen die Investitionskosten zwischen 4,7% und 50,8% der jährlichen Gesamtkosten aus. Im dritten Betriebsjahr reduziert sich dieser Anteil auf 0,0% bis 43,4%. Im Mittel beträgt der



Anteil der Investitionskosten im ersten Betriebsjahr 22,5% und im dritten Betriebsjahr 13,0% der jährlichen Gesamtkosten.

Eine bessere Vergleichbarkeit der einzelnen Mikro-ÖV Angebote ist durch abgeleitete wirtschaftliche Kennzahlen möglich (► Tabelle 81) – die Zusammensetzung der Kosten von Mikro-ÖV Angeboten ist in Kapitel 4.3.3 im Detail dargestellt:

Die Kosten je Betriebskilometer beschreiben die Gesamtkosten im Verhältnis zu den getätigten Betriebskilometern. Auch hier ist eine große Bandbreite von € 0,47 bis zu € 7,71 pro Betriebskilometer zu erkennen. Im ersten Betriebsjahr der 14 Mikro-ÖV Angebote liegen die Kosten je Betriebskilometer im Mittel bei € 2,17 und im dritten Betriebsjahr bei € 1,36. Im Vergleich dazu betragen die Kosten je Betriebskilometer bei Linienbussen rund € 2,54 bis € 2,92 (VERKEHRSVERBUND STEIERMARK, 2019b).

Die Kosten je Personenkilometer stellen die Gesamtkosten im Verhältnis zu den getätigten Personenkilometern dar. Auch hier ist eine große Bandbreite von € 0,20 bis zu € 5,81 pro Personenkilometer zu erkennen. Im ersten Betriebsjahr liegen die Kosten je Personenkilometer im Mittel über die 14 Mikro-ÖV Angebote bei € 0,98 und im dritten Betriebsjahr bei € 0,61.

Die Kosten je aufkommenden Fahrgast reichen von € 4,10 bis € 81,84. Im ersten Betriebsjahr liegen die Kosten je Fahrgast im Mittel über die 14 Mikro-ÖV Angebote bei € 11,07 und im dritten Betriebsjahr bei € 7,36.

Die 14 Mikro-ÖV Angebote unterliegen sehr unterschiedlichen Tarifstrukturen und das Fahrgastaufkommen ist stark variabel, dementsprechend unterschiedlich hoch sind die jährlichen Einnahmen – diese reichen von € 1.219 bis zu € 21.060 pro Betriebsjahr. Der Kostendeckungsgrad, d.h. der Anteil der Einnahmen aus Ticketverkäufen im Verhältnis zu den Gesamtkosten, lässt einen Vergleich der verschiedenen Mikro-ÖV Angebote zu. Im ersten Betriebsjahr erreicht der Kostendeckungsgrad 2,7% bis 44,8% der jährlichen Gesamtkosten. Im dritten Betriebsjahr steigert sich dieser Anteil auf 4,4% bis 76,7%. Im Mittel beträgt der Kostendeckungsgrad im ersten Betriebsjahr 8,0% und im dritten Betriebsjahr 13,6%.

Tabelle 81: wirtschaftliche Kennzahlen von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich

MIKRO-ÖV ANGEBOT	INVESTITIONEN [%]*		€/BETRIEBS-KM		€/PERSONEN-KM		€/FAHRGAST		KOSTEN-DECKUNG [%]	
	BJ1	BJ3	BJ1	BJ3	BJ1	BJ3	BJ1	BJ3	BJ1	BJ3
Assling Mobil	41,1	43,3	1,08	0,74	1,04	0,65	10,10	6,78	16,0	20,6
Bürgerbus Thomatal	33,6	-	1,02	-	0,20	-	6,35	-	10,3	-
ELOIS Werfenweng	15,1	9,7	3,24	2,17	1,15	0,90	7,07	6,44	4,1	4,4
EMA-Bus	50,8	18,4	1,70	0,55	1,48	0,43	16,81	6,22	7,8	18,7
Falk Mobil	4,7	0,0	1,88	1,13	0,49	0,30	19,14	15,53	15,4	26,5
finkenstein:bewegt	17,8	18,8	0,92	0,59	0,77	0,41	10,52	6,42	44,8	76,7
gMeinBus Trofaiach	13,7	7,0	1,26	1,23	0,52	0,46	4,56	4,10	6,9	7,7



Mobilcard Krenglbach	11,7	10,4	2,77	1,90	1,39	0,71	19,02	6,82	-	-
Mobil-E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ökotrip	27,5	13,3	4,21	1,97	1,11	0,53	13,96	9,49	2,7	8,6
RabnitzEggs- press	25,3	16,8	6,78	2,62	4,91	2,43	57,13	37,39	4,3	5,5
rufmi	10,7	-	2,46	-	1,86	-	29,39	-	4,8	-
St. Georgen Mobil	9,0	1,8	1,13	0,76	1,10	0,63	11,46	8,01	22,9	30,5
VASTI	38,5	14,5	7,71	2,04	5,81	1,73	81,84	21,90	3,4	7,7
Mittelwerte	<i>22,5</i>	<i>13,5</i>	<i>2,17</i>	<i>1,36</i>	<i>0,98</i>	<i>0,61</i>	<i>11,07</i>	<i>7,36</i>	<i>8,0</i>	<i>13,6</i>

* Anteil an den Gesamtkosten pro Betriebsjahr. Neben den Investitionskosten stellen die Betriebskosten den zweiten Teil der Gesamtkosten eines Mikro-ÖV Angebotes dar.

Die Kostenstruktur ist bei den 14 Mikro-ÖV Angeboten überaus unterschiedlich. Verschiedene Rahmenbedingungen und angebotsspezifische Aspekte beeinflussen die tatsächlich auftretenden Kosten. Viele Gemeinden und Regionen nehmen relativ hohe Kosten in Kauf, um der Bevölkerung bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen.

5.2.7 Organisatorische Aspekte

Organisatorische Aspekte ermöglichen die Umsetzung bzw. den Betrieb von Mikro-ÖV Angeboten im Rahmen der angebotsspezifischen Vorgaben. Eine klare Verteilung von Aufgaben, die Beratung durch externe PlanerInnen sowie die Klärstellung der Finanzierung tragen zum Erfolg eines Mikro-ÖV Angebotes bei.

5.2.7.1 Zuständigkeiten

Grundsätzlich sind alle 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in den Gemeinden verankert. Bei 5 Mikro-ÖV Angeboten liegt die Zuständigkeit bei Vereinen, wobei davon zumindest 4 mit der jeweiligen Gemeinde sehr gut vernetzt sind (z.B. Gemeinderäte mit Funktion im Verein). Bei 9 Mikro-ÖV Angeboten besitzt die Gemeinde die alleinige Entscheidungsgewalt bezüglich der Gestaltung des jeweiligen Angebotes.

5.2.7.2 Planerische Unterstützung

Die Entwicklung von Konzepten für Mikro-ÖV Angebote als Vorbereitung zur Umsetzung, dient einerseits als Grundlage für die Entscheidungsfindung und andererseits als Handlungsanleitung für die Implementierung und den laufenden Betrieb.

Bei 12 der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote wurde professionelle Unterstützung durch FachplanerInnen in Anspruch genommen. Teilweise wurde die Machbarkeit und das Potenzial für ein Mikro-ÖV Angebot untersucht, hierfür wurden u.a. folgende Methoden angewandt:



- Ermittlung des Fahrgastpotenzials durch Strukturanalyse
 - ÖV-Bestandsanalyse
 - Bedarfserhebungen durch BürgerInnen-Befragungen
 - Entwicklung von (stufenweisen) Implementierungsszenarien und -strategien
- Teilweise wurden die Implementierung und der laufende Betrieb unterstützt:
- Umsetzungsberatung
 - Ausschreibungen
 - Kommunikationsprozess mit beteiligten PartnerInnen (Verkehrsdienstleister, Marketing-Experten, Vertreter von Verkehrsverbänden, Förderstellen etc.)
 - Evaluierung der in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebote
 - Unterstützung im Optimierungsprozess

5.2.7.3 Finanzierungsmodelle

Das Finanzierungsmodell beschreibt die gesamten finanziellen Rahmenbedingungen und finanziellen Verantwortlichkeiten der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote. Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf sind in Kapitel 5.2.6.3 dargestellt.

Die Finanzierung der einzelnen Mikro-ÖV Angebote ist in den meisten Fällen (12 von 14) von einer Unterstützung der betreffenden Gemeinde abhängig. Ein Mikro-ÖV Angebot wird durch die Unterstützung des Tourismusverbandes mitfinanziert und ein weiteres wurde ausschließlich durch Förderungen finanziert. Dieses Angebot wurde allerdings nach Ablauf der Förderung von der betreffenden Gemeinde übernommen und finanziert.

Bis auf ein Mikro-ÖV Angebot nahmen alle eine Förderung einer übergeordneten Gebietskörperschaft (Länder und/oder Bund) in Anspruch. Insbesondere die Bundesförderung des Klima- und Energiefonds bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Technologie und Innovation „Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum“ diente für diese Mikro-ÖV Angebote als wesentliche Hilfe, Hürden in der Startphase zu überwinden. Diese Förderung deckte bis zu 50% der Betriebskosten für die ersten drei Jahre. Alle Mikro-ÖV Angebote wurden nach Ablauf dieser Förderperiode weitergeführt bzw. in vergleichbare Mikro-ÖV Angebote übergeführt bzw. integriert. Die meisten dieser Angebote laufen nach Ablauf der Förderperiode ohne zusätzliche Förderung weiter, d.h. die Anschubfinanzierung hat ermöglicht, dass ungewisse und risikoreichere Startphasen überwunden werden konnten und eine dauerhafte Finanzierung, hauptsächlich durch Zuschüsse der Gemeinden, gesichert werden konnte.

Bei einigen Mikro-ÖV Angeboten wird die Finanzierung durch die Einbindung von privaten und unternehmerischen Sponsoren unterstützt. Dies ist insbesondere bei Mikro-ÖV Angeboten mit freiwilligen Leistungen (Organisation, Fahrtendienste etc.) der Fall.



Tabelle 82: Zusammensetzung der Finanzierung von umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich in den analysierten Betriebsjahren

MIKRO-ÖV ANGEBOT	GEMEINDE	LANDES-FÖRDERUNG	BUNDES-FÖRDERUNG	SPONSORING	FAHRKARTENVERKAUF	FREIWILLIGENLEISTUNG
Assling Mobil	X		X		X	X
Bürgerbus Thomatal	X		X		X	X
ELOIS Werfenweng	X	X	X	X	X	
EMA-Bus	X		X		X	
Falk Mobil	X		X		X	X
finkenstein:bewegt	X	X	X	X	X	X
gMeinBus Trofaiach	X		X		X	
Mobilcard Krenglbach		X	X		X	X
Mobil-E	X				X	
Ökotrip	X	X	X		X	
RabnitzEggspress	X		X		X	
rufmi	X		X		X	
St. Georgen Mobil	X	X	X		X	X
VASTI	X		X	X	X	

Grundsätzlich ist die freiwillige Leistungsbereitstellung (► Kapitel 4.3.3.1) in verschiedensten Bereichen zur Abwicklung bestimmter Mikro-ÖV Angebote gesondert zu betrachten. 6 der 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angebote funktionieren u.a. durch den Beitrag von Freiwilligen. Die Freiwilligentätigkeit hat auf die Gesamtausgaben des jeweiligen Mikro-ÖV Angebotes jedenfalls reduzierende Auswirkungen. Die Möglichkeit von Freiwilligentätigkeit ist allerdings von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig. Beispielsweise funktionierte die Einbindung von Freiwilligen in einer touristischen Region nicht, da die Bereitschaft nicht gegeben war, dass freiwillige Einheimische für zahlende TouristInnen ihre Dienste zur Verfügung stellen. In anderen Gemeinden ist die Bereitschaft von Freiwilligen die Basis des Erfolgs der jeweiligen Mikro-ÖV Angebote.

Die Monetarisierung der Mikro-ÖV Projekte mit anteiliger bzw. ausschließlicher Freiwilligenleistung, zeigt die aufzuwendenden Kosten, würde die gesamte Leistung durch bezahlte Arbeit umgesetzt werden. Die finanzielle Veränderung durch



die abgeschätzte Monetarisierung der Freiwilligenleistung der 6 betreffenden Projekte ist in Tabelle 83 dargestellt.

Tabelle 83: Monetarisierung der Freiwilligenleistung – Steigerung der Gesamtkosten

NAME DES PROJEKTES	STEIGERUNG DER GESAMTKOSTEN DURCH MONETARISIERUNG DER FREIWILLIGENLEISTUNG
St. Georgen Mobil	77%
Assling Mobil	68%
Bürgerbus Thomatal	54%
Falk Mobil	49%
finkenstein:bewegt	12% (anteilige Freiwilligenleistung)
Mobilcard Krenglbach	4% (anteilige Freiwilligenleistung)

5.2.8 Resümee ausgewählter umgesetzter Projekte in Österreich

Die 14 analysierten Mikro-ÖV Angebote weisen überaus große Unterschiede in verschiedensten Bereichen auf. Die große Bandbreite unterschiedlicher Mikro-ÖV Angebote hinsichtlich verschiedenster Aspekte kann somit exemplarisch und umfassend dargestellt werden.

Rahmenbedingungen: Raum – Infrastruktur – Soziodemographie

Die **Raumstruktur** ist geprägt von der Lage der Bedienungsgebiete:

- inneralpin: Talstrukturen
- außeralpin: flächige Strukturen

Die **Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung** zeigt große Unterschiede – insbesondere der große Anteil von alten und jungen Menschen als Hauptzielgruppen in den Bedienungsgebieten der Mikro-ÖV Angebote ist wesentlich.

Die **Erreichbarkeit** übergeordneter Zentren sowie die innerörtliche Erreichbarkeit, welche durch viele Mikro-ÖV Angebote abgedeckt wird, ist mit dem mIV in allen untersuchten Gemeinden bzw. Gebieten sehr gut, mit dem ÖV hinsichtlich Qualität sehr unterschiedlich.



Angebot

Die formulierten **Ziele** der analysierten Mikro-ÖV Angebote sind im Allgemeinen sehr ähnlich:

- Steigerung der Erreichbarkeit von Ortsteilen innerhalb einer Gemeinde
- Schaffung von unabhängiger Mobilität – Alternative zum Pkw
- Zubringerverkehr zum Öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) – meist über Verknüpfungspunkte an Bahn- und Bushaltestellen

Die **Betreiberkonstellation** ist insbesondere durch unterschiedliche Rollen verschiedener Akteure gekennzeichnet. Meist nimmt die Gemeinde eine wesentliche Rolle ein. Die Abwicklung der Fahrtendienste kann meist durch den Zukauf der Beförderungsdienste bei professionellen Unternehmen oder die Bereitstellung durch Freiwillige unterschieden werden.

Die **Betriebszeit** und die Größe der **Bedienungsgebiete** sind abhängig von den definierten Zielen und Zielgruppen, jedoch auch von den strukturellen Rahmenbedingungen.

Die **Fahrtwunschanmeldung** erfolgt entweder direkt beim Fahrer, telefonisch, oder bei einer Dispositionszentrale (hauptsächlich telefonisch, jedoch auch elektronisch).

Unterschiedlichste **Tarifstrukturen** sind auf den Bedarf der jeweiligen Zielgruppen abgestimmt. Große Unterschiede bezüglich Kosten je Fahrkarte sind meist eine politische Entscheidung. Es gibt keine Integration in den jeweiligen Verkehrsverbund, teils werden jedoch Verbundfahrkarten anerkannt.

Hauptsächlich kommen **Fahrzeuge** mit konventionellem Antrieb zum Einsatz, bei einem Mikro-ÖV Angebot wird ein Elektro-Kleinbus eingesetzt. Die Barrierefreiheit ist nicht direkt gegeben, jedoch ist durch die Mithilfe der LenkerInnen der Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen möglich.

Aufgrund einer Analyse der angebotsspezifischen Kriterien wurden verschiedene Mikro-ÖV Angebotstypen entwickelt:

- Angebotstyp 1a: umfassendes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1b: räumlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1c: zeitlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1d: umfassendes Gemeinde Freiwilligen Angebot
- Angebotstyp 2a: umfassendes Vereins Profi Angebot
- Angebotstyp 2d: umfassendes Vereins Freiwilligen Angebot
- Angebotstyp 3: zielgruppenspezifisches Grundangebot

Zur Bildung der Mikro-ÖV Angebotstypen wurden insbesondere die angebotsspezifischen Kriterien Betreiberkonstellation, Bedienungsgebiet, Betriebszeiten sowie Fahrtwunschanmeldung berücksichtigt.

Betrieb

Die positive Entwicklung der **Fahrgastzahlen** ist meist von Betriebsjahr 1 auf Betriebsjahr 2 am stärksten. Der Besetzungsgrad als Quotient aus Fahrgästen durch Fahrten liegt im Minimum bei knapp über 1 (bei hochflexiblen Mikro-ÖV Angeboten) und im Maximum bei 5 (vordefinierte Routen und hoher Anteil von Stammgästen).



Je nach Größe und Umfang des Mikro-ÖV Angebotes werden zwischen etwa 4.000 und 80.000 **Betriebskilometer** pro Jahr zurückgelegt. Die mittlere Fahrweite je Fahrgast beträgt zwischen rund 2 km und rund 14 km.

Folgende Kenngrößen und Bandbreiten bezüglich **Kosten** konnten anhand der 14 Mikro-ÖV Angebote in Abhängigkeit von vielen Faktoren identifiziert werden:

- Kosten je Betriebskilometer von € 0,47 bis zu € 7,71
- Kosten je Personenkilometer von € 0,20 bis zu € 5,81
- Kosten je Fahrgast von € 4,10 bis € 81,84
- Kostendeckungsgrad von 2,7% bis 76,7%

Die großen Unterschiede hinsichtlich der monetären Kennzahlen sind insbesondere auf den Umfang des Angebotes (zeitliche und räumlich) und den Einsatz von Freiwilligenleistung oder professioneller Leistung zurückzuführen.

Organisation

Grundsätzlich nimmt die **Gemeinde** bei den meisten Mikro-ÖV Angeboten eine wesentliche Rolle ein, jedoch sind auch viele **Freiwillige** für den Erfolg von Mikro-ÖV Angeboten verantwortlich. Die Finanzierung erfolgt meist zumindest durch einen gewissen Anteil durch Gemeinden. Vielfach wurden Förderungen insbesondere in der Startphase benötigt. Die Freiwilligentätigkeit verringert die Kosten bei Mikro-ÖV Angeboten teilweise enorm, um bis zu 77% der Gesamtkosten.

Von den 14 Mikro-ÖV Angeboten wurden 12 durch **fachplanerische Tätigkeiten** unterstützt (Machbarkeits- und Potenzialstudien, Betriebskonzepte, Umsetzungsbetreuung).



5.3 Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote

Im folgenden Abschnitt sind die Ergebnisse der Tiefeninterviews mit TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote dargestellt.

5.3.1 Codierung der transkribierten Tiefeninterviews

Entsprechend der Methodik in Kapitel 2.4 und der in Kapitel 2.4.7 dargestellten Kategorien und Codierregeln wurden die Aussagen der Interview-Partner codiert. Die Kategorien wurden entsprechend der qualitativen Inhaltsanalyse (► Kapitel 2.4.6) deduktiv aus der Bildung des Leitfadens ermittelt und in weiterer Folge durch die Erstsichtung der Inhalte der Interviews induktiv abgeleitet bzw. verändert.

Die transkribierten Interviewtexte sind im Anhang vollständig dargestellt.

Besonders aussagekräftige und pointierte Inhalte (Ankerbeispiele) aus den Tiefeninterviews sind entsprechend der Kriterien in Tabelle 84 dargestellt.



Tabelle 84: Ankerbeispiele aus den Tiefeninterviews entsprechend des Kriteriensystems

NR.	KATEGORIE- BEZEICHNUNG	ANKERBEISPIEL
K01	Projektidee und Initiierung	„Das ist ja schon eine längere Geschichte. Und das war immer so ein bisschen eine Idee in dem Bereich was zu tun.“ (T2)
K02	Finanzielle Rahmenbedingungen	„Volkswirtschaftlich betrachtet ist es ein anderes Thema, aber enorm was die Gemeinde dazuschießen muss.“ (T1)
K03	Politische Rahmenbedingungen	„Und dann hat man sich aber eigentlich relativ unkompliziert politisch darauf verständigt, meines Wissens waren alle Beschlüsse einstimmig...“ (T1)
K04	Rechtliche Rahmenbedingungen	„Ich glaube, wenn man bis zum Letzten gewartet hätte immer, bei Konzessionsfragen bis jeder eine Stellungnahme abgibt und jeder sagt OK macht das, ihr dürft das, und es ist alles rechtlich einwandfrei, dann hätten wir es möglicherweise noch nicht.“ (T3)
K05	Voraussetzungen	„Ich glaube also, wenn ich jetzt den typischen [Gemeindegänger aus Ort X] analysieren würde, in Wahrheit ist er ein bisschen mit seinem Auto verheiratet. Jeder hat ein Auto, oder mehrere.“ (T1)
K06	Umsetzung, maßnahmen-spezifische Einflüsse	„So ein Angebot braucht einfach Zeit.“ (T3)
K07	Funktion des Mikro-ÖV Angebotes	„Also es gibt gewisse Dinge, die sind damit nicht gelöst. Aber das heißt nicht, dass die Lösung, die wir jetzt haben nicht eine gute ist.“ (T3)
K08	Vorbildfunktion	„Wir werden jetzt das Auto nicht mehr so im Mittelpunkt stellen, wie das Jahrzehnte passiert ist, sondern eher in Alternativen investieren als in neue Parkplätze...“ (T1)
K09	Risiko des Scheiterns	„Die Grenze ist erreicht, wenn wir es nicht zahlen können, das ist keine Frage.“ (T2)
K10	Kooperation Raum	„Ich hätte mit der gemeindeübergreifenden Situation überhaupt kein Problem, nur wir haben ein fixfertiges, gut funktionierendes System, das schon ein Jahr im Betrieb war...“ (T2)
K11	Kooperation Projektteam	„Ich glaube es war ein Gemeinschaftsprojekt von den genannten Gruppierungen, Organisationen, Stadtpolitik und Verwaltung, allerdings die wichtigsten waren auch wieder die Bürger.“ (T1)
K12	Kommunikation	„Eigentlich erstaunlicherweise hat es sehr gut funktioniert.“ (T1)
K13	Schlüsselpersonen	„... ein geselliger Fahrer, der fesch beieinander ist, Service muss nett sein, und der Fahrer muss freundlich sein. Das ist vergleichbar mit einem Wirt.“ (T1)
K14	BürgerInnenbeteiligung, Einbindung BürgerInnen	„... die Bürgerbeteiligung wird oft gern verwechselt mit ich-wünsche-mir-was.“ (T2)
K15	Marketing	„Wir wollten ein Modell um emotionell etwas zu bewegen, und es ist uns gelungen, es gehört zum Stadtbild.“ (T1)



5.3.2 Ergebnisse der Tiefeninterviews

Im folgenden Abschnitt sind die Ergebnisse der Tiefeninterviews in generalisierter Form dargestellt. Zusätzlich sind dazu jeweils bezeichnende Ankerbeispiele zu finden.

5.3.2.1 Projektidee und Initiierung (K01)

Die Gemeindestrukturreform der Steiermark (01.01.2015) und die darauffolgende Vergrößerung der Gemeindeflächen sowie die Veränderung der siedlungsstrukturellen Zusammenhänge war als Anstoß für Aktivitäten im Bereich Mobilität für GemeindebürgerInnen von größter Bedeutung.

„Der Anlass warum wir den gMeinBus installiert haben, war die Gemeinde-Zusammenlegung...“ (T1:6-7)

Neue oftmals ländlich strukturierte Gemeindeteile entstanden und eine Anbindung an die zentralen Bereiche war aus politischer Sicht notwendig. Eine möglichst gleichwertige Erreichbarkeit aller Siedlungsgebiete stand dabei im Vordergrund.

„...da haben wir versucht, so zu sagen, die Erreichbarkeit dieses Ortsteils entsprechend sicherzustellen...“ (T3:3-4)

5.3.2.2 Finanzielle Rahmenbedingungen (K02)

Die Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten wird als die wesentliche Aufgabe der Gebietskörperschaft Gemeinde gesehen. Die Abwägung zwischen Kosten und Nutzen spricht für die Finanzierung der Angebote. Dennoch sind der Betrieb bzw. die notwendige Finanzierung durch die Gemeinde eine politische Entscheidung.

„...gewisse Einrichtungen gehören zu der Gemeinde dazu, und da muss man immer auf die Wirtschaftlichkeit schauen, aber...“ (T1:173-174)

Förderungen spielen dennoch eine wesentliche Rolle für die Implementierung und den Betrieb von Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden.

„50% Förderung, also viel Geld vom Klima Fonds auf 3 Jahre.“ (T1:49-50)

5.3.2.3 Politische Rahmenbedingungen (K03)

Im Allgemeinen waren kommunalpolitische Entscheidungen meist einstimmig für die Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes. Die Herausforderungen bezüglich Erreichbarkeit und die Lösungskompetenzen von Mikro-ÖV Angeboten wurden von politischen EntscheidungsträgerInnen erkannt.

„...eigentlich war das relativ außer Streit politisch...“ (T3:31)

Initiierte Mikro-ÖV Projekte wirkten auf die Differenzen zwischen Gemeindefusionsgegner und -befürworter kalmierend, da durch die mögliche Einführung eines Mikro-ÖV Angebotes eine Annäherung aller Ortsteile innerhalb einer Gemeinde durch Erhöhung der Erreichbarkeit im Vordergrund stand.

„Wir haben ja hauptsächlich die Gegnerschaft im ländlichen Bereich gegen die Fusion gehabt und da, wenn sie gesehen haben, dass sie profitieren, waren sie natürlich nicht dagegen.“ (T2:120-122)



5.3.2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen (K04)

Die rechtlichen Rahmenbedingungen konnten grundsätzlich erfüllt werden. Die Komplexität der gesetzlichen Möglichkeiten ein Mikro-ÖV Angebot zu implementieren, sowie die zeitliche Komponente stellten teils enorme Herausforderungen für die Projektverantwortlichen dar.

„Da geht es um Lizenzen, Konzessionen, um gewisse rechtliche Bedingungen die gar nicht so einfach waren.“ (T3:18-19)

Verschiedene übergeordnete Ebenen bzw. teils in Konkurrenz stehende Einrichtungen stehen den Mikro-ÖV Angeboten in bestimmten Fällen skeptisch gegenüber.

„..., dass wir mit Adleraugen von Taxiunternehmen beobachtet werden...“ (T1:61-62)

5.3.2.5 Voraussetzungen (K05)

Die gegebene Siedlungs- und Raumstruktur der jeweiligen Gemeinde prägt die Eignung bestimmter Gebiete für ein Mikro-ÖV Angebot. Grundsätzlich ist eine fehlende oder mangelhafte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV eine Voraussetzung für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten.

„Anschluss in den Zentralraum, oder aber der innenstädtische oder der innergemeindliche Verkehr...“ (T1:71-72)

Als Problem werden die Bedeutung und Abhängigkeit vom privaten Pkw gesehen. Neben dem Pkw als Hauptverkehrsmittel haben Mikro-ÖV Angebote wenig Platz bzw. finden kaum Akzeptanz.

„Aber das Auto ist schon ein Fetisch, und in der Stadt auch Fetisch, und der Parkplatz ist ein Fetisch...“ (T3:53-54)

5.3.2.6 Umsetzung, maßnahmen-spezifische Einflüsse (K06)

Grundsätzlich ist bei einer professionellen Planung die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten mit keinen unüberwindbaren Herausforderungen verbunden. Die Kooperation mit professionellen Verkehrsdienstleistern stellt ein Qualitätsmerkmal dar.

„...das wird schon eine Zeitlang gedauert haben, das intensiv vorzubereiten...“ (T3:66)

Detaillierte Anpassungen nach der Implementierung und der ersten Phase des Betriebes sind notwendig und sinnvoll. Ein gewisser zeitlicher Bedarf zur vollständigen Entfaltung von Mikro-ÖV Angeboten ist notwendig, um allfällige Probleme zu zeigen und schließlich lösen zu können.

„...das braucht einfach eine längere Zeit bis es angenommen wird...“ (T3:132)

5.3.2.7 Funktion des Mikro-ÖV Angebotes (K07)

Mikro-ÖV Angebote sollen die Alltagsmobilität insbesondere für Menschen mit eingeschränktem Zugang zur Mobilität sichern. Ältere Menschen erlangen durch Mikro-ÖV Angebote wieder mehr Selbstständigkeit. Familien werden durch den Ersatz von Bring- und Holfahrten von Kindern und Jugendlichen entlastet. Zusätzlich profitieren teilweise auch andere Zielgruppen von Mikro-ÖV Angeboten (Besuch von Ausflugszielen und Gastronomie).



„...2 wesentliche Zielgruppen die wir damit bedienen wollen, zum einen die älteren Menschen und zum anderen die Familien.“ (T1:25-26)

Mikro-ÖV löst einen kleinen Teil der Mobilitätsprobleme für wenige Menschen. Für diese Menschen stellt das Mikro-ÖV Angebot eine wertvolle Mobilitätsdienstleistung dar. Die Nutzung von Mikro-ÖV Angeboten beschränkt sich auf Captive Riders, d.h. auf Personen, die von Öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig sind und in der Regel keinen Zugang zu einem privaten Pkw haben.

„...auch wenn vielleicht nur 10% unserer Einwohner den gMeinBus nutzen. Aber für diese 10% ist es essenziell.“ (T1:155-156)

Ökologische Aspekte von Mikro-ÖV Angeboten spielen ebenfalls, wenn auch eine untergeordnete, dennoch positive Rolle.

„...und vom ökologischen Aspekt rede ich da gar nicht.“ (T1:85-86)

5.3.2.8 Vorbildfunktion (K08)

Einerseits ist die Beobachtung von bereits vorher in Betrieb befindlicher Projekte für die Planung und Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten sinnvoll. Als Benchmark können positive und auch negative Aspekte vorab identifiziert werden und durch Wissenstransfer kann aus den Erfahrungen und Fehlern ähnlicher Projekte gelernt werden.

„...und das eine oder andere hat es schon gegeben, man muss ja nicht alles neu erfinden...“ (T3:178-179)

Die Mikro-ÖV Angebote können für zukünftig umzusetzende Projekte als Vorbildprojekt herangezogen werden.

Weiters kann das Mikro-ÖV Angebot als (erster) kleiner Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität gewertet werden.

„Wir werden jetzt das Auto nicht mehr so im Mittelpunkt stellen, wie das Jahrzehnte passiert ist, sondern eher in Alternativen investieren als in neue Parkplätze...“ (T1:137-139)

5.3.2.9 Risiko des Scheiterns (K09)

Das Risiko des Scheiterns wird als gering eingeschätzt, da die Bedeutung und Akzeptanz der Mikro-ÖV Angebote enorm hoch sind. Eine Einstellung wäre denkbar, wenn die Finanzierung nicht mehr gesichert werden könnte, das Fahrgastaufkommen sehr gering wäre oder rechtliche Rahmenbedingungen einen weiteren Betrieb entgegenstehen würden.

„Entweder es gibt rechtlich ein Problem oder wir haben ein finanzielles Problem.“ (T3:129)

5.3.2.10 Kooperation Raum (K10)

Grundsätzlich wird die gemeindeübergreifende Kooperation sehr positiv gesehen. Bei Mobilitätsangeboten muss jedoch die Sinnhaftigkeit im Vordergrund stehen, ob eine kommunale Zusammenarbeit Synergien enthält. Siedlungs- und Raumstrukturen determinieren die Gestaltung eines Mikro-ÖV Angebotes, dadurch können sich Gemeindekooperationen als obsolet erweisen.

„Ich hätte mit der gemeindeübergreifenden Situation überhaupt kein Problem...“ (T2:41)



Die Planung und Gestaltung von Mikro-ÖV und Mobilitätsangeboten sollte sich nicht an Gemeinde- oder Bezirksgrenzen orientieren – funktionale Zusammenhänge stellen die wesentlicheren Entscheidungskriterien dar.

„Irgendwie hört unser Bezirk an der Ortsgrenze [...] auf.“ (T3:94)

5.3.2.11 Kooperation Projektteam (K11)

Ein breit angelegter Planungsprozess stellt eine wesentliche Grundlage für die erfolgreiche Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten dar. Hierbei ist insbesondere die Teilnahme von Politik und Verwaltung mit Begleitung durch externe FachplanerInnen wichtig. In weiterer Folge ist die Einbindung von Verkehrsdienstleistern notwendig, jedoch nicht zwingend von Beginn an. Zusätzlich spielt auch die Einbindung von aktiven und interessierten BürgerInnen eine wesentliche Rolle.

„Ich glaube es war ein Gemeinschaftsprojekt von den genannten Gruppierungen, Organisationen, Stadtpolitik und Verwaltung, allerdings die wichtigsten waren auch wieder die Bürger.“ (T1:203-205)

5.3.2.12 Kommunikation (K12)

Die interne Kommunikation hat aufgrund des Planungsprozesses mit Begleitung durch externe FachexpertInnen ausgezeichnet funktioniert – insbesondere auch über Fraktionsgrenzen hinweg.

„..., dass es ohne Streit darüber gegangen ist, das macht natürlich die Akzeptanz in der Bevölkerung auch größer...“ (T2:218-219)

Die externe Kommunikation birgt verschiedene Herausforderungen. Einerseits soll das geplante bzw. bereits implementierte Mikro-ÖV Angebot ausreichend bekannt gemacht werden, andererseits sollen keine überzogenen Erwartungshaltungen generiert werden. Eine abgestimmte und durchdachte Kommunikation ist Teil der fundierten Planung im Zuge der Entwicklung des Mikro-ÖV Angebotes.

„..., wenn man was verspricht, das sollte man auch halten.“ (T3:152)

5.3.2.13 Schlüsselpersonen (K13)

Die Kooperation im Projektteam ist bedeutender für den Projekterfolg als die herausragende Arbeit von Einzelpersonen.

„...professionell gemeinsam abgearbeitet, und da will ich gar keinen herausstreichen.“ (T1:210-211)

Dennoch stellen die FahrerInnen der Mikro-ÖV Angebote wichtige Schlüsselpersonen insbesondere als Schnittstelle zwischen Projektträger und NutzerInnen dar. Die Aufgaben von FahrerInnen reichen über die klassische Bereitstellung des Fahrtendienstes hinaus. Die soziale Komponente der Rolle der FahrerInnen gegenüber den Fahrgästen ist ebenfalls ein wertvoller Beitrag für das gesellschaftliche Wohlbefinden in einer Gemeinde.

„...ein geselliger Fahrer, der fesch beieinander ist, Service muss nett sein, und der Fahrer muss freundlich sein. Das ist vergleichbar mit einem Wirt.“ (T1:248-249)

5.3.2.14 BürgerInnenbeteiligung, Einbindung BürgerInnen (K14)

Einerseits wurde BürgerInnenbeteiligung zur Aufnahme von Bedürfnissen aus der Bevölkerung, welche in den Planungsprozess einfließen konnten, durchgeführt.



Somit wurde die Bedarfsorientierung sichergestellt. Andererseits diente die BürgerInnenbeteiligung zur Informationsdiffusion zum geplanten bzw. in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Projekt. Zusätzlich lassen sich durch BürgerInnenbeteiligung auch Informationen filtern, um z.B. den Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes zu optimieren.

Teilweise bestimmte ein Druck aus der Bevölkerung die Gestaltung von Mikro-ÖV Angeboten wesentlich mit (Bottom-Up-Prinzip).

„Ich glaube es funktioniert so gut, weil es aus der Bevölkerung heraus gewünscht war...“ (T1:252)

Teilweise entstammt das Vorhaben Mikro-ÖV zu implementieren aus einem politischen Entscheidungsprozess, BürgerInnen hatten in der Entscheidungsfindung eine untergeordnete Rolle (Top-Down-Prinzip).

„Also es ist wirklich kein Druck von der Bevölkerung gekommen [...], sondern das war wirklich politische Willensbildung.“ (T2:128-129)

BürgerInnenbeteiligung wird teils auch kritisch gesehen, da durch BürgerInnenbeteiligung, wenn diese zum falschen Zeitpunkt stattfindet, überhöhte Erwartungen erzeugt werden können. Diese Erwartungen können oftmals aufgrund der eingeschränkten Lösungskompetenz des betreffenden Projekts nicht erfüllt werden.

„...die Bürgerbeteiligung wird oft gern verwechselt mit ich-wünsche-mir-was.“ (T3:164-165)

5.3.2.15 Marketing (K15)

Wesentlich ist die Steigerung der Bekanntheit eines Mikro-ÖV Angebotes. Zusätzlich wird versucht, in der Bevölkerung mit dem Mikro-ÖV Angebot lokale und regionale Identität zu stiften bzw. das Mikro-ÖV Angebot in diese Identität zu integrieren.

„..., wenn du es gar nicht weißt, dann wird es nicht genutzt.“ (T2:165)



5.3.3 Resümee der Tiefeninterviews von TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote in der Steiermark

- Die **Finanzierung** von Mikro-ÖV Angeboten stellt eine erhebliche Herausforderung dar. Jedoch ist der Nutzen von umgesetzten Angeboten aus Sicht der TrägerInnen umgesetzter Projekte unumstritten.
- Wesentlich ist, dass die **Sinnhaftigkeit einer Implementierung** eines Mikro-ÖV Angebotes gegeben ist und zwar durch verschiedene Rahmenbedingungen. Die Zusammenlegung vieler Gemeinden in der Steiermark im Jahr 2015 stellte eine **günstige Veränderung dieser Rahmenbedingungen** dar. Die Notwendigkeit für ein Mikro-ÖV Angebot ist bereits klar vorhanden bzw. kann durch eine entsprechende räumlich siedlungsstrukturelle Analyse (Bedarfserhebung) erfolgen.
- Grundsätzlich ist Mikro-ÖV jedoch eine **Nischenlösung**, dennoch löst Mikro-ÖV für einige wenige Personen in ländlichen Räumen große Probleme. Mikro-ÖV ist als letztes Glied in der ÖV Kette (Problematik der ersten und letzten Meile) ein wichtiger Baustein im Mobilitätsgesamtsystem.
- Detaillierte Überlegungen und die kritische Auseinandersetzung mit bereits bestehenden ähnlichen Angeboten vor der Umsetzung (Planung im weitesten Sinne) **verringern das Risiko des Scheiterns**. Auch die Einbindung der Bevölkerung bereits im Planungsprozess kann dem Erfolg des Mikro-ÖV Angebotes zuträglich sein, denn damit können die Bedürfnisse der Bevölkerung direkt in die Planung eingebunden werden.
- Die Kleinheit der Mikro-ÖV Angebote enthalten Vorteile im Bereich der Stiftung von Identität in einer Gemeinde bzw. einer Region. Der Fahrer bzw. die Fahrerin stellt als wesentliche **Schlüsselperson** die Schnittstelle zwischen NutzerInnen und TrägerInnen der Angebote her.
- Die **Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes** für alle Personen in peripher gelegenen Ortsteilen und die Steigerung der gerechten Verteilung von Angeboten innerhalb der gesamten Bevölkerung ist die **Hauptmotivation** der TrägerInnen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote.



6 Erfolgsfaktoren für Mikro-ÖV Angebote in ländlichen Räumen

Dieses Kapitel zeigt die Zusammenschau in Form von identifizierten Erfolgsfaktoren und deren Wechselwirkungen in einem idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten, sowie die Beantwortung der Forschungsfragen und der Überprüfung der Hypothesen.

6.1 Beschreibung und Struktur von Erfolgsfaktoren

Für die gegenständliche Forschungsarbeit wird mit dem Begriff Erfolgsfaktor (► Glossar) nicht ausschließlich der unternehmerische Erfolg, sondern eine weitere, allgemein gültige Beschreibung von Erfolg aus verschiedenen Perspektiven (NutzerInnen, BetreiberInnen, TrägerInnen etc.) verstanden. Somit werden für den Erfolg von Mikro-ÖV Angeboten verschiedene Aspekte und Rahmenbedingungen betrachtet. Die Entscheidungskompetenzen für Mikro-ÖV Angebote in ländlichen Räumen sind hauptsächlich auf kommunaler Ebene angesiedelt und somit ist es möglich eine Struktur an Erfolgsfaktoren verkehrlicher bzw. mobilitätsrelevanter Themen auf kommunaler Ebene zu entwickeln. Die folgende Strukturierung basiert auf den Ergebnissen des themenverwandten Artikels von Thorben Prenzel „Erfolgsfaktoren im kommunalen Radverkehr“ (PRENZEL, 2012):

Akteursbezogene Faktoren

Die Rolle von besonders engagierten Personen stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor auf kommunaler Ebene dar. Diese Personen können als Initiatoren, Promotoren und Leitfiguren einen notwendigen Beitrag leisten. Diese engagierten Schlüsselpersonen werden in der Literatur auch als Kümmerer (VERKEHRPLUS et al., 2011) bezeichnet, diese treten oftmals neben den EntscheidungsträgerInnen aus Politik und Verwaltung in Erscheinung. Eine zentrale Herausforderung ist, diese Kümmerer zu finden, um dann ihr Spezialwissen und ihr Engagement zu nutzen.

Verwaltungstechnische Rahmenbedingungen

Die führende und aktive Rolle der Verwaltung in ständiger Kommunikation und Kooperation mit der Politik spielt eine wesentliche Rolle für den Erfolg eines alternativen Mobilitätsprojekts auf kommunaler Ebene.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Mikro-ÖV Angebote auf kommunaler Ebene sind auf finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen, insbesondere auf die Finanzierungsbereitschaft der Kommune. Landes- bzw. Bundesförderungen sind jedoch im Bereich der Finanzierung, speziell bei Implementierung und in der Anfangsphase wesentlich.

Politische Rahmenbedingungen

Die klare und positive Positionierung politischer EntscheidungsträgerInnen zu Mikro-ÖV Angeboten ist wesentlich. Die frühzeitige Einbindung der politischen Ebene ist jedenfalls dem Erfolg eines (angedachten) Mobilitätsprojekts zuträglich.

Rahmenbedingungen und Strategische Umsetzung

Die Darstellung von „Good-Practice“-Projekten kann die Implementierung erleichtern. Die stufenweise Umsetzung von Maßnahmen bewahrt vor überzogenen Erwartungen. Die Vernetzung von unterschiedlichen Maßnahmen im Bereich ÖV ist in den Vordergrund zu rücken, d.h. strategische Ziele im Sinne eines Gesamtsystems Mobilität tragen zum Erfolg einzelner Systembausteine bei.



Beteiligung von BürgerInnen

Einerseits werden die Erfolgchancen von neu implementierten Mobilitätsangeboten durch die Einbindung von gesellschaftlichen Kräften (Vereine, Verbände, Wirtschaftstreibende, Interessensvertretungen etc.) aufgrund von „Vor-Ort-Wissen“ und aufgrund des weitreichenden Multiplikatoreffekts dieser Personen gesteigert. Andererseits kann auch die Einbindung von BürgerInnen in Form von BürgerInnenbeteiligungsformaten einen Erfolgsfaktor darstellen.

Qualitätsmanagement

Definierte Qualitätsziele können durch verschiedene Wirkungskontrollen evaluiert werden, die oftmals rasche und einfache Optimierungsmaßnahmen ermöglichen. Eine fachlich begleitete Evaluierung stellt somit ebenso einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Eine kontinuierliche Information und aktive Öffentlichkeitsarbeit zu Mikro-ÖV Angeboten und deren Funktionsweise (Betriebsgebiet, Betriebszeit, Tarifierung etc.) sind wesentlich. Hierfür sind Neuimplementierungen bekannt zu machen und andererseits bestehende Angebote bekannt zu halten. Dazu ist die zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene Medienkanäle notwendig.

Neben dem Wissen über Erfolgsfaktoren, ist das Lernen aus Fehlern und deren Vermeidung für die Umsetzung und den Betrieb von Mobilitätsangeboten in Gemeinden sinnvoll. Die Verifizierung einer Umsetzungsstrategie und die Entwicklung von Erfolgsfaktoren ist auf Basis des Wissens um Misserfolge möglich. Jedoch ist die Analyse von Misserfolgen oftmals ungleich schwieriger (GREIF et al., 2004, S.23 und S.25), da

- einerseits Misserfolge nicht gern öffentlich gemacht werden und
- andererseits bei Misserfolgen oftmals keine verwertbaren Daten vorliegen bzw. zugänglich sind.

6.2 Entwicklungsprozess: von der Idee bis zum Betrieb

In vielen Gemeinden und Regionen, in ländlichen Räumen würde ein Mikro-ÖV Angebot dem Anschein nach beinahe überall Sinn machen. Für die erfolgreiche Umsetzung, d.h. von der Idee bis zum Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes, sind folgende Phasen im Entwicklungsprozess zu durchlaufen (► Abbildung 43):

- Phase 1: Initialisierung
- Phase 2: Planung
- Phase 3: Implementierung

Die einzelnen Phasen sind in sich offen und beeinflussen einander bzw. sind voneinander abhängig. Wiederkehrende Feedbackschleifen zwischen den einzelnen Entwicklungsphasen sind möglich. In Anlehnung an den Multiple-Streams Ansatz (► Kapitel 2.1.3) können jeder Phase für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten unterschiedliche Erfolgsfaktoren zugeordnet werden.

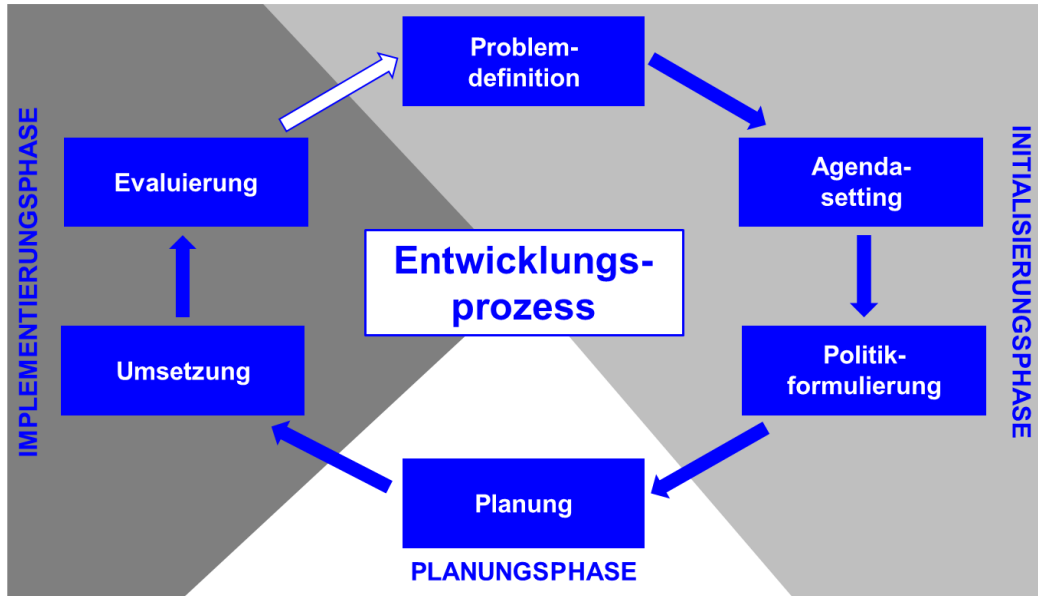


Abbildung 43: grober Entwicklungsprozess: Initialisierung, Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten (Quelle: JANN et al., 2014, S.106, verändert)

Die Erfolgsfaktoren sind aus Sicht der (potenziellen) TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten in zwei Kategorien einzuteilen:

- äußere Faktoren: schwer beeinflussbar
 - raumstrukturelle Lage
 - soziodemographische Bevölkerungsstruktur
 - Entfernung zum nächstgelegenen übergeordneten Zentrum
 - rechtliche Rahmenbedingungen
 - zusätzliche Finanzierung (Förderung)
 - bestehender ÖV
- innere Faktoren: im eigenen Wirkungsbereich
 - Zielsetzungen und Zielgruppendefinition
 - Finanzierung (Einsatz finanzieller Mittel)
 - Einsatz und Engagement von Verantwortlichen
 - angebotsspezifische Kriterien: Angebotstypen
 - Information, Kommunikation und Bewerbung
 - Verknüpfung mit bestehendem ÖV
 - Kooperation mit FachexpertInnen

6.2.1 Initialisierung und Eignung

Die Initialisierung des Entwicklungsprozesses hin zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes setzt eine **Problemwahrnehmung** als Motivation für politisches Handeln voraus (JANN et al., 2014, S.107). Die Problemwahrnehmung kann durch unterschiedliche AkteurInnen gestartet werden. Einerseits ist das Top-Down-Prin-



zip, d.h. ausgehend von den EntscheidungsträgerInnen in der Gemeinde, und andererseits ist das Bottom-Up-Prinzip, d.h. ausgehend von GemeindebürgerInnen, in Hinblick auf die Initiierung festzustellen (► Kapitel 5.3.2.14).

Aufgrund der Befragung von VertreterInnen steirischer Gemeinden, zeigte sich, dass einerseits politische VertreterInnen selbst die Idee ein Mikro-ÖV Angebot zu implementieren als sinnvoll erachten. Die Mikro-ÖV Strategie Steiermark wurde im Jänner 2017 veröffentlicht, die Befragung wurde im Mai 2017 abgewickelt. U.a. durch diese Initiative geben rund 79% der befragten GemeindevertreterInnen an den Begriff Mikro-ÖV zu kennen, und davon kennen mehr als die Hälfte der Befragten den Begriff aus der Mikro-ÖV Strategie Steiermark (► Tabelle 13 bis Tabelle 15; LAND STEIERMARK, 2016c).

Andererseits geben GemeindevertreterInnen an, dass der Wunsch nach einer alternativen Mobilitätslösung für die Gemeinde aus der Bevölkerung an die Gemeindepolitik herangetragen wurde. Von 28 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Gemeinden der Steiermark gaben 8 an (knapp 29%), dass Anfragen aus der Bevölkerung zu diesem Thema bei GemeindevertreterInnen deponiert wurden (► Tabelle 51).

Im nächsten Schritt findet die **Problemdefinition** im Detail statt. Es stellt sich die Frage, warum man in einer Gemeinde ein Mikro-ÖV Angebot braucht.

Meist ist die unzureichende ÖV-Erreichbarkeit insbesondere peripherer Standorte in ländlichen Räumen ein wesentliches Problem. Weiters sieht sich die Gebietskörperschaft Gemeinde dafür in der Verantwortung für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit ein unabhängiges Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen.

Zudem ergibt sich die Notwendigkeit die grundsätzliche Eignung eines Mikro-ÖV Angebotes festzustellen. Dies passiert einerseits durch die bestehenden Kenntnisse der Bedürfnisse der BürgerInnen sowie der lokalen und regionalen Rahmenbedingungen. Andererseits ist die Feststellung der Eignung bzw. die Überprüfung der Machbarkeit bereits ein erster Teil der Planungsphase.

Ob und wie nun die zukünftige Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes auf die Tagesordnung des entscheidungsbefugten Gemeinderats gelangt, erfolgt im Zuge des **Agenda-Settings**. Dabei wird die Dringlichkeit der Idee von verschiedenen AkteurInnen (InitiatorInnen) bewusst und mithilfe verschiedener Strategien beeinflusst (JANN et al., 2014, S.108).

Für das Agenda-Setting ist es jedoch wesentlich, ein optimales Gelegenheitsfenster („window of opportunity“) zu finden, d.h. für sämtliche relevante Einflussfaktoren liegen zeitgleich günstige Voraussetzungen vor (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.231). In der Steiermark stellte die Gemeindestrukturreform mit Inkrafttreten am 01.01.2015 ein optimales Gelegenheitsfenster dar (► Kapitel 5.3.2.1). TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten erkennen die Notwendigkeit Mikro-ÖV Angebote zu implementieren, um allen GemeindebürgerInnen innerhalb neuer Gemeindegrenzen adäquate und gleichberechtigte Chancen auf Mobilität zu ermöglichen. Eine möglichst gleichwertige Erreichbarkeit aller Siedlungsgebiete stand dabei im Vordergrund.

In der **Politikformulierung** wird zunächst die klare Darstellung von Zielen und die Identifikation der zu lösenden Probleme, durch die zukünftige Implementierung alternativer Mobilitätslösungen, entwickelt. Die definierten Zielsetzungen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote aus Österreich lassen sich auf drei wesentliche Punkte reduzieren:



- Steigerung der Erreichbarkeit von Ortsteilen innerhalb einer Gemeinde
- Schaffung von unabhängiger Mobilität – Alternative zum Pkw
- Zubringerverkehr zum Öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn)

Im Zuge der Befragung der VertreterInnen von Gemeinden der Steiermark konnten die wichtigsten Zielsetzungen identifiziert werden (► Kapitel 5.2.5.1):

- Anbindung abgelegener Ortsteile an die zentralen Bereiche der Gemeinde(n)
- Gewährleistung von Daseinsgrundfunktionen
- Umweltgedanke
- Belebung der örtlichen Wirtschaft

Die Politikformulierung wird teilweise ausgelagert und erfolgt durch ein verkleinertes Gremium, z.B. in Fachausschüssen für Verkehrs- und Mobilitätsbelange oder externe Interessenten in Form von Vereinen, Verbänden etc. In weiterer Folge werden diese Ergebnisse dem entscheidungsbefugten Gemeinderat vorgelegt. Spätestens in diesem Schritt wird über die Notwendigkeit der Unterstützung durch externe (fachliche und wissenschaftliche) ExpertInnen beraten (JANN et al., 2014, S.113). Die Politikformulierung erfolgt teilweise auch in einem offenen Prozess, d.h. die (betroffene) Bevölkerung wird aktiv durch BürgerInnenbeteiligung, Befragungen und Informationsveranstaltungen eingebunden.

Der finale und bedeutende Schritt im Zuge der Politikformulierung ist die grundsätzliche Zustimmung des entscheidungsbefugten Gremiums (z.B. Gemeinderat) das Vorhaben vertiefend zu verfolgen – beispielsweise wird ein Grundsatzbeschluss mit den formulierten Absichten gefasst. Die Analyse der Tiefeninterviews bestätigt, dass die politischen Entscheidungen, Mobilitätsprojekte für BürgerInnen zu initiieren und in weiterer Folge zu implementieren, relativ reibungslos gefasst werden konnten (► Kapitel 5.3.2.3). Angedachte Mikro-ÖV Angebote wirkten insbesondere nach der Gemeindestrukturereform in der Steiermark als verbindende und positiv konnotierte Maßnahme.

6.2.2 Planung

Planung ist die systematische Vorbereitung für reale Handlungen zur Erreichung eines bestimmten, in der Gegenwart nicht gegebenen Zustandes. Der prozesshafte Vorgang ist im Begriff der Planung impliziert, denn fortlaufende Überlegungen und Entwicklungen sind mit (politischen) Entscheidungen in Einklang zu bringen (STICKLER, 1999 und BERGMANN, 2001, S.8).

Der Planungsprozess in der Verkehrsplanung kann in Anlehnung an den Leitfaden für Verkehrsplanungen (FGSV, 2013), in fünf Prozessphasen gegliedert werden:

- Vororientierung: Klärung des Bedarfs nach verkehrsplanerischen Handlungen
- Problemanalyse: Definition des Zielkonzeptes, Erfassung des Ist-Zustandes inkl. Analyse der Wirkungszusammenhänge und Bewertung der Wirkungen, Identifikation von Mängeln im Ist-Zustand
- Maßnahmenentwicklung: Entwicklung von Maßnahmen und Abschätzung derer Wirkungen in Rückkoppelung
- Entscheidung: Entscheidung handlungsbefugter Gremien



- Umsetzung: schrittweise Einführung von Maßnahmen⁴³

Die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten erfordert, trotz der scheinbaren Simplizität der Sache, **fundierte Planung** (LAND STEIERMARK, 2016c, S.11). In der Steiermark kooperierten 20 der 28 Gemeinden mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot mit professionellen PlanerInnen, d.h. rund 71% der Befragten setzten in der Planungsphase auf externe Unterstützung (► Tabelle 53). Auch von den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten in Österreich haben 12 in Vorbereitung zur Implementierung eine Machbarkeitsstudie bzw. ein Umsetzungskonzept in Kooperation mit externen ExpertInnen angefertigt (► Kapitel 5.2.7.2). Die Analyse der Tiefeninterviews unterstreicht die Bedeutung der professionellen Unterstützung aus Sicht von TrägerInnen von Mikro-ÖV Projekten, hierbei wurde insbesondere die notwendige reibungslose Kommunikation innerhalb des Projektteams als Erfolgsgarant hervorgehoben (► Kapitel 5.3.2.11 und Kapitel 5.3.2.12).

Als Vorbereitung für eine erfolgreiche Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten sind Rahmenbedingungen und angebotsspezifische Kriterien bereits in der Planungsphase zu klären (LAND STEIERMARK, 2016c, S.39).

Eine klare **Zieldefinition** fand im besten Falle bereits in der Initiierungsphase (Politikformulierung) statt, ist jedoch spätestens am Beginn der Planungsphase notwendig (► Kapitel 6.2.1).

Die Planung liefert in Abhängigkeit von angebotsspezifischen Kriterien eine fundierte, dennoch grobe **Kostenschätzung** für die Implementierung und den Betrieb des geplanten Mikro-ÖV Angebotes. Die Befragung von VertreterInnen steirischer Gemeinden zeigte, dass grundsätzlich eine Unterschätzung der Kosten bzw. der notwendigen Zuschüsse aus dem Gemeindebudget vor tatsächlicher Inbetriebnahme besteht. Niemand der Befragten geht davon aus, dass aus dem Gemeindebudget mehr als € 25.000 für den jährlichen Betrieb notwendig sind. Rund 15% der Befragten mit einem Mikro-ÖV Projekt in der Planungsphase, gehen von mehr als € 25.000 pro Jahr aus dem Gemeindebudget aus. Tatsächlich bringen rund 32% der Gemeinden mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot aus dem Gemeindebudget für den jährlichen Betrieb mehr als € 25.000 auf (► Tabelle 65).

Zusätzlich sind in dieser Phase optionale Fördermöglichkeiten seitens übergeordneter Gebietskörperschaften (Land, Bund, EU) zu identifizieren. Die Abschätzung der Möglichkeit einer finanziellen Förderung verringert das Umsetzungsrisiko und steigert die Umsetzungswahrscheinlichkeit bzw. sichert einen nachhaltigen Betrieb von Mikro-ÖV Angeboten. Zusätzlich bieten Förderungen insbesondere in der Anfangsphase einen wesentlichen An Schub⁴⁴ zur Umsetzung und in weiterer Folge sind finanzielle Mittel z.B. aus dem Gemeindebudget aufgrund des Projekterfolges einfacher zu argumentieren und bereitzustellen. Die Befragung von VertreterInnen steirischer Gemeinden zeigte, dass grundsätzlich von Gemeinden mit Mikro-ÖV Angeboten in Planung bzw. ohne Mikro-ÖV Angebot der Förderung ein zu hoher Stellenwert beigemessen wird. Rund 50% der umgesetzten und in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebote werden tatsächlich von übergeordneten Gebietskörperschaften gefördert (► Tabelle 62).

⁴³ In der ggst. Arbeit ist die Umsetzung entsprechend des Entwicklungsprozesses (Kapitel 6.2) eine selbstständige Phase im Prozess. Sämtliche Phasen überschneiden sich und sind laufenden Feedbackschleifen unterworfen.

⁴⁴ Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (und vormals der Klima- und Energiefonds) fördert jeweils die ersten drei Betriebsjahre und stellt somit eine Anschubfinanzierung zur Verfügung (BMVIT, 2018, S.6).



In Abhängigkeit von äußeren schwer beeinflussbaren Faktoren, sind die angebotsspezifischen Kriterien zu entwickeln:

Als erste Annäherung kann die Auswahl eines Angebotstyps (► Kapitel 5.2.5.9) dienen, sodass entsprechend der wesentlichsten angebotsspezifischen Kriterien (Betreiberkonstellation, Bedienungsgebiet, Betriebszeiten, sowie Fahrtwunschanmeldung, ► Tabelle 76) eine grundlegende Vorstellung zum Angebot entwickelt wird:

- Angebotstyp 1a: umfassendes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1b: räumlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1c: zeitlich eingeschränktes Gemeinde Profi Angebot
- Angebotstyp 1d: umfassendes Gemeinde Freiwilligen Angebot
- Angebotstyp 2a: umfassendes Vereins Profi Angebot
- Angebotstyp 2d: umfassendes Vereins Freiwilligen Angebot
- Angebotstyp 3: zielgruppenspezifisches Grundangebot

In weiterer Folge sind sämtliche angebotsspezifischen Kriterien im Detail zu klären:

- Bedienungsform: Die Bandbreite der Bedienungsformen ist sehr groß, und ist insbesondere in Abhängigkeit von raumstrukturellen Gegebenheiten zu entwickeln (► Abbildung 13 und Abbildung 14).
- Tarifmodell: Die Tarifierung sollte die Interessenlagen der Fahrgäste und der TrägerInnen des Mikro-ÖV Angebotes beiderseits abdecken. Einerseits soll der Tarif einfach, preiswert und gerecht und andererseits möglichst ergiebig sein (KIRCHHOFF et al., 2007, S.44). Ein gewisser Zielkonflikt im Tarifsysteem ist grundsätzlich gegeben (BIELING, 2017, S.4). Aus den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten geht hervor, dass auch die Tarifierung eine erhebliche Bandbreite zulässt, so reichen die Kosten für eine Einzelfahrt von € 1,00 bis € 4,90 (► Kapitel 5.2.5.6).
- Fahrzeuge: Die Auswahl der Fahrzeuge und in diesem Zusammenhang der Transportkapazität, hängt mit der notwendigen Abschätzung des Fahrgastaufkommens zusammen. In den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten geht hervor, dass Pkws und Kleinbusse mit 4 bis 8 Fahrgastsitzplätzen zum Einsatz kommen (► Kapitel 5.2.5.8). Zusätzlich werden teilweise zu definierten Hauptverkehrszeiten Kapazitätsausweitungen, z.B. durch einen zweiten Bus eingeführt.
- Verknüpfung mit bestehendem ÖV: Ein wesentliches Ziel vieler Mikro-ÖV Angebote ist die Bereitstellung der Zubringerfunktion zum bestehenden ÖV (► Kapitel 5.2.5.1). Hierzu ist die Errichtung von Verknüpfungspunkten zielführend (► Kapitel 5.2.5.7).
- Information, Kommunikation und Bewerbung (► Kapitel 4.2.6, vgl. HUNECKE et al., 2007): Die Bewerbung von (neuen) Mikro-ÖV Angeboten hat über zielgruppenspezifische Medienkanäle zu passieren. Die gängigsten Maßnahmen sind dabei:
 - Berichterstattung in regionalen und lokalen Medien
 - Info-Materialien: Aussendung, Aushang und Auflage an Gemeindeämter, Kaufhäuser, Gasthäuser, Arztpraxen etc.



- Internetauftritt: Website der Gemeinde, des Vereins, Social-Media
- Mundpropaganda (Buzz-Marketing) (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.230)

Bereits in der Phase der Initialisierung und Eignung werden teilweise betroffene und interessierte BürgerInnen in den Entwicklungsprozess eingebunden. Auch in der Planungsphase von Mikro-ÖV Angeboten ist die Einbindung von BürgerInnen sinnvoll. In knapp 40% der befragten Gemeinden mit einem in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot stellt die Einbindung der BürgerInnen einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung eines Mikro-ÖV Angebotes dar (► Tabelle 53). BürgerInnenbeteiligung kann als Planungsinstrument für folgende subjektive Aspekte herangezogen werden:

- Identifikation von Mängeln im ÖV-System (Bestand)
- Ermittlung des Potenzials an NutzerInnen
- Abschätzung der Bereitschaft zur (zukünftigen) Mitarbeit

BürgerInnenbeteiligung ist auch als Absicherung für die Phase der Implementierung zu sehen, insofern, dass eine dauerhafte Informations- und Mitwirkungspolitik, eine laufende Einbeziehung von BürgerInnen sicherstellt (BERGER, 2013, S.5).

Die Einbindung der BürgerInnen kann durch verschiedenste Formen erreicht werden, u.a. durch:

- Workshops und Arbeitskreise
- Vor-Ort Besichtigungen
- Zukunftswerkstätten (u.ä. Methoden)
- BürgerInnen-Befragungen

Hierbei ist jedoch, entsprechend des Fortschritts der Planung abzuschätzen, welche Gruppe aus der Öffentlichkeit einbezogen werden sollte. Man kann grundsätzlich zwischen Planungsbetroffenen und der allgemeinen (BürgerInnen einer Gemeinde) bzw. der organisierten (Interessensgruppen, Unternehmen, Medien etc.) Öffentlichkeit unterscheiden (SCHÄFER, 2009, S.7).

Dennoch ist darauf zu achten, dass durch die Einbindung der BürgerInnen keine überzogenen Hoffnungen in einzelne Maßnahmen projiziert werden und eine BürgerInnenbeteiligung dennoch möglichst objektiv und realitätsnah abgewickelt wird (► Kapitel 5.3.2.14).

Eine vollständige Planung liegt vor, wenn dadurch eine klare Aussage zur Sinnhaftigkeit der Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes getätigt werden kann. Somit ist die Planung eine wesentliche politische Entscheidungshilfe. Wenn die Machbarkeit positiv beurteilt werden kann, bildet die Planung die Grundlage für ein detailliertes Anforderungsprofil für die letzte Phase des Entwicklungsprozesses, der Implementierung.

6.2.3 Implementierung und Betrieb

Auf Basis einer fundierten Planung ist eine tatsächliche Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes, z.B. in einer Gemeinde, relativ einfach machbar. Wesentliche Voraussetzung ist ein politischer Konsens im entscheidungsbefugten Gremium (z.B. Gemeinderatsbeschluss).

Neben den planerischen Grundlagen sind dafür insbesondere gesicherte Verhältnisse in Hinblick auf die Finanzierung zu entwickeln, d.h. ein Budget für den Be-



triebsbeginn und den längerfristigen Betrieb ist vorzusehen – eine offene Darstellung der zu erwartenden Kosten (Kostenwahrheit) ist vor Implementierung und auch im laufenden Betrieb anzustreben. Investitionskosten, welche insbesondere zu Betriebsbeginn auftreten, können im ersten Betriebsjahr einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten ausmachen (► Kapitel 5.2.6.3). Bei den 14 umgesetzten Mikro-ÖV Angeboten lag der Anteil der Investitionskosten an den Gesamtkosten im ersten Betriebsjahr zwischen 5% und 50% (► Tabelle 81).

Eine optimale Bewerbung des Angebotes ist mit Kosten verbunden und teilweise den Investitionskosten zuzuordnen. Vor allem kurz vor und während des Betriebsbeginns sind umfassende Informations- und Werbemaßnahmen notwendig.

Auch die Sichtbarkeit des Mikro-ÖV Angebotes von Beginn an, trägt zu einer hohen Nachfrage bei. Die Sichtbarkeit und damit die Bekanntheit wird neben bekannten Werbemaßnahmen (► Kapitel 6.2.2, unter Punkt Information, Kommunikation und Bewerbung), durch Ausstattungen im Bedienungsgebiet (Infotafeln, Haltepunkte etc.) und einem auffälligen Fahrzeug-Branding erhöht. Aus Sicht der TrägerInnen von Mikro-ÖV Angeboten ist die Identifikation der Bevölkerung mit dem Mikro-ÖV Angebot (regionale Identität, ► Kapitel 5.3.2.15) für die Bekanntheit zu-träglich.

Zu Betriebsbeginn bietet eine vor-Ort Veranstaltung, mit nachträglicher medialer Berichterstattung, ebenfalls die Möglichkeit Informationen zum neuen Mikro-ÖV Angebot zu verbreiten. Im Zuge der Eröffnung von Mikro-ÖV Angeboten bietet es sich an ein Pilotnutzernetzwerk zu rekrutieren. Die Personen des Pilotnutzernetzwerks sind bei einer Eröffnungsfahrt des Angebotes dabei und somit die ersten MultiplikatorInnen.

Im laufenden Betrieb ist eine Aufzeichnung betrieblicher Kennzahlen (Fahrgastzahlen, Betriebskilometer etc., ► Kapitel 5.2.6.1 und Kapitel 5.2.6.2), insbesondere in Hinblick auf eine Evaluierung und in weiterer Folge im Sinne einer gegebenenfalls notwendigen Optimierung unumgänglich. Ein offener Umgang mit erforderlichen Veränderungen hinsichtlich des Betriebes ist notwendig. Im negativsten Fall ist eine Einstellung des Betriebes ebenfalls in Betracht zu ziehen. Eine Einstellung des Betriebes wird von den TrägerInnen der umgesetzten Mikro-ÖV Angebote in folgenden Fällen als möglich erachtet (► Kapitel 5.3.2.9):

- die Finanzierung kann nicht (mehr) gesichert werden
- das Fahrgastaufkommen ist sehr gering
- rechtliche Rahmenbedingungen stehen einem (weiteren) Betrieb entgegen

Wesentlich ist, dass den NutzerInnen im laufenden Betrieb eine Möglichkeit gegeben wird, Kritikpunkte und Optimierungsvorschläge einzubringen. Diese Inputs sind ernst zu nehmen und entsprechend zu verarbeiten. Dazu sind verschiedenste Methoden der Partizipation und Öffentlichkeitsbeteiligung möglich (vgl. BMLFUW, 2005). Die Kooperation von Verantwortlichen und NutzerInnen bzw. Interessierten im Zuge dauerhafter Optimierungsprozesse, kann Mikro-ÖV Angebote zu lernenden Organisationen entwickeln (vgl. WIMMER, 2004).

Die Abstimmung mit TrägerInnen und entscheidungsbefugten Stellen bestehender ÖV-Angebote stellt eine weitere wesentliche Aufgabe zu Betriebsbeginn neuer jedoch auch betrieblich angepasster Mikro-ÖV Angebote dar.

Die Verantwortung im laufenden Betrieb ist von einer oder mehreren zugeordneten Schlüsselpersonen (Kümmerer) zu übernehmen – eine eindeutige Zuständigkeit und eine klare Kommunikationsstruktur ist für den laufenden Betrieb jedenfalls notwendig. Weiters stellen die FahrerInnen der Mikro-ÖV Angebote überaus wichtige



Schlüsselpersonen, insbesondere als Schnittstelle zwischen TrägerInnen bzw. Organisation der Mikro-ÖV Angebote und der NutzerInnen, dar (► Kapitel 5.3.2.13).

Die tatsächliche Verkehrsmittelwahlentscheidung, d.h. ob ein Mikro-ÖV Angebot angenommen wird, sollte möglichst durch eine fundierte Planung abgedeckt werden, wird jedoch durch folgende Variablen intensiv beeinflusst: Pkw-Verfügbarkeit (bis zu 95% der NutzerInnen von Mikro-ÖV Angeboten haben keinen direkten Zugang zu einem Pkw), Reisezeit(-verhältnis), Fahrtkosten, Geschlecht und Altersklasse (METH, 2017, S.108).

6.3 Resümee: Erfolgsfaktoren im idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten

Grundsätzlich konnten verschiedenste Erfolgsfaktoren für Mikro-ÖV Angebote in ländlichen Räumen identifiziert werden. In acht Themenblöcke werden die wesentlichsten Erfolgsfaktoren dargestellt. Die Berücksichtigung dieser Faktoren (zum richtigen Zeitpunkt), führen zur erfolgreichen Umsetzung bzw. zum erfolgreichen Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes. Folgende Erfolgsfaktoren konnten nach umfangreicher Analyse und Interpretation identifiziert werden:

- Bedienungsgebiet
- Betriebszeit
- Finanzierung
- fundierte Planung
- politischer Konsens
- Rahmenbedingungen
- Verantwortlichkeit
- Ziel

Diese wesentlichen Erfolgsfaktoren mit der zu klärenden Hauptfragestellung und den wichtigsten Aspekten sind im folgenden Abschnitt in alphabetischer Reihenfolge dargestellt.

6.3.1 Erfolgsfaktor Bedienungsgebiet

Welches Gebiet wird bedient?

Eine genaue Abgrenzung des Bedienungsgebietes ist jedenfalls notwendig. Jedoch sollte dem Mikro-ÖV Angebot insbesondere hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung eine Optimierung möglich sein. D.h. im Zuge eines Optimierungsprozesses und auf Basis von Evaluierungsergebnissen kann das Bedienungsgebiet angepasst werden. Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten das Bedienungsgebiet eines Mikro-ÖV Angebotes abzugrenzen:

- gesamte Gemeinde bzw. gesamte Region (mehrere Gemeinden)
- definierte Teilbereiche einer Gemeinde oder einer Region (Teile mehrerer Gemeinden)

BEDIENUNGSGEBIET

Welches Gebiet wird bedient?

- gesamte Gemeinde bzw. Gemeinden
- Teile der Gemeinde bzw. Gemeinden



6.3.2 Erfolgsfaktor Betriebszeit

Welche Betriebszeiten sind notwendig?

Eine genaue Definition der Betriebszeiten ist jedenfalls notwendig. Grundsätzlich ist zu klären, welche Zielgruppen bedient werden sollen und welche Anforderungen dadurch an die Betriebszeiten gegeben sind:

- Sicherung der Daseinsgrundfunktionen durch die Auswahl von Betriebszeiten (z.B. benötigen BerufspendlerInnen andere Betriebszeiten als ältere Menschen für Erledigungsfahrten)
- Daseinsgrundvorsorge durch alltäglich Wege zu „üblichen“ Betriebszeiten im Gegensatz zu einem umfassenden 24/7 („rund-um-die-Uhr“) Angebot

BETRIEBSZEIT

Welche Betriebszeit ist notwendig?

- Zeiten zur Sicherung der Daseinsgrundfunktion
- alltägliche Wege vs. 24/7

6.3.3 Erfolgsfaktor Finanzierung

Ist die Finanzierung gesichert?

Die Finanzierung ist von den projektverantwortlichen Personen sicherzustellen und längerfristig zu planen. Folgende Aspekte sind im Sinne einer nachhaltigen Finanzierung zu berücksichtigen:

- Finanzierungsbeitrag aus dem Gemeindebudget (Gemeinde als Träger des Finanzierungsrisikos)
- mögliche Förderungen durch übergeordnete Gebietskörperschaften und Sponsoring, sowie Drittnutzerfinanzierung
- Einnahmen aus Fahrkartenverkauf (Kostendeckungsgrad ist stark vom Typ abhängig)

FINANZIERUNG

Ist die Finanzierung gesichert?

- Gemeindeanteil – *min. € 10.000*
- Förderungen – *Land/ Bund/ EU*
- Einnahmen – *rund 15% Kostendeckungsgrad*
- *alt. Finanzierungsmodelle*

6.3.4 Erfolgsfaktor fundierte Planung

Welche Aspekte sind in der Planung zu berücksichtigen?

Unabhängig von der Größe und der Komplexität erfordern Mikro-ÖV Angebote eine durchdachte Planungsgrundlage. Durch die fundierte Planung können Mängel behoben (Optimierungsprozess) und definierte Ziele erreicht werden. Folgende Aspekte sind in der Planung zu berücksichtigen:

- Unterstützung durch externe und objektive FachexpertInnen
- Erarbeitung von Grundlagen zur Machbarkeit und Abschätzung des Potenzials für ein Mikro-ÖV Angebot durch fachlich fundierte Methoden
- Auswahl des Mikro-ÖV Angebotstyps als erste Annäherung an die Umsetzung
- Entwicklung einer Kostenschätzung auf Basis von Annahmen betreffend der Angebotsausstattung

FUNDIERTE PLANUNG

Welche Aspekte sind in der Planung zu Berücksichtigen?

- Unterstützung durch Experten
- Machbarkeit & Potenzial
- Auswahl Angebotstyp
- Kostenschätzung



6.3.5 Erfolgsfaktor politischer Konsens

Ein politischer Konsens bzw. breite Mehrheiten im entscheidungsbefugten Gremium sind herzustellen (z.B. Gemeinderatsbeschluss, Beschluss der Regionalversammlung).

**POLITISCHER
KONSENS**

Je breiter der politische Rückhalt bzw. je größer das politische Commitment, umso geringer ist das Risiko des Scheiterns eines sinnvollen, jedoch kostenintensiven Mobilitätsangebotes. Umfassende und transparente Informationen (Kosten, Potenziale, Risiken, Aktivität von Projektverantwortlichen etc.) zum geplanten bzw. in Betrieb befindlichen Mikro-ÖV Angebot aller politischer EntscheidungsträgerInnen schließen politische Konflikte auf Kosten von Mobilitätslösungen von Beginn an aus. Die Einbindung der Öffentlichkeit durch Partizipation in der Planungsphase und auch im Betrieb, kann die politischen Mehrheiten ebenfalls stärken.

6.3.6 Erfolgsfaktor Rahmenbedingungen

Welche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen?

Die Rahmenbedingungen sind unveränderbare Gegebenheiten und können auf kleinstem Raum große Unterschiede mit sich bringen. Eine Gemeinde-übergreifende Kooperation ist aufgrund von Unterschieden nicht zwingendermaßen die optimale Variante. Folgende Aspekte finden sich in den Rahmenbedingungen wieder und sind zu berücksichtigen:

- Zusammensetzung der soziodemographischen Struktur – Berücksichtigung des Anteils älterer und junger Menschen bzw. Autoloser von Bedeutung
- Gegebenheiten in der Raumstruktur – Ausstattung des Bedienungsgebietes, Entfernungen zu nächstgelegenen Zentren, zur nächstgelegenen übergeordneten ÖV-Anbindung (ÖV-Verknüpfung und ÖV-Bestand)

RAHMENBEDINGUNGEN

Welche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen?

- Soziodemographische Struktur – viele Alte / viele Junge / viele Autolose
- Raumstruktur – Entfernung zum nächsten Zentrum / ÖV-Verknüpfung (ÖV-Bestand)

6.3.7 Erfolgsfaktor Verantwortlichkeit

Wer übernimmt die Trägerschaft und Hauptverantwortung?

Eine klare Zuständigkeit und Verantwortlichkeit ist entscheidend für den Erfolg eines Mikro-ÖV Angebotes. Dies zeigt sich insbesondere durch eine klare Kommunikationsstruktur und eine transparente Aufgabenverteilung innerhalb des Projektteams. Die Trägerschaft und Hauptverantwortung können folgenden Institutionen obliegen:

- Gemeinde oder mehrere Gemeinden in Kooperation
- gemeinnützige Vereine zum Zwecke der Beförderung von Personen
- übergeordnete Institutionen (z.B. repräsentiert durch RegionalvertreterInnen, z.B. Regionalversammlungen, Gemeindeverbände, Regionalmanagement, Kleinregionen, Planungsverbände)

Die Gemeinde hat aufgrund ihrer Nähe zu den Bedürfnissen der BürgerInnen und den genauen Kenntnissen der Rahmenbedingungen vor-Ort eine besondere Rolle hinsichtlich der Verantwortlichkeit von Mikro-ÖV Angeboten. Jedoch kann diese

VERANTWORTLICHKEIT

Wer übernimmt die Trägerschaft und Hauptverantwortung?

- Gemeinde bzw. Gemeinden
- Vereine
- übergeordnete Institutionen



Rolle bei Gemeinde-übergreifenden Mikro-ÖV Angeboten teilweise auf übergeordnete Institutionen (z.B. Regionalversammlungen, Gemeindeverbände, Regionalmanagements, Kleinregionen, Planungsverbände) übertragen werden.

6.3.8 Erfolgsfaktor Ziel

Welches Ziel soll erreicht werden?

EntscheidungsträgerInnen haben sich darüber Gedanken zu machen, warum ein Mikro-ÖV Angebot sinnvoll ist. Häufig genannte und durch Mikro-ÖV Angebote realisierbare Ziele sind:

- Anbindung peripherer Ortsteile oder Siedlungen an den zentralen Raum einer Gemeinde bzw. einer Region
- Sicherstellung der Daseinsgrundfunktion „Teilnahme am Verkehr“ bzw. die Realisierung aller weiteren Daseinsgrundfunktionen durch die Möglichkeit zu Mobilität
- Bereitstellung unabhängiger Mobilität und somit Entlastung von Familien und die Ermöglichung der sozialen und gesellschaftlichen Teilhabe.
- Zubringerverkehr zum ÖV insbesondere zur Überwindung der ersten und letzten Meile in peripheren Gebieten

ZIEL

Welches Ziel soll erreicht werden?

- Anbindung der Peripherie
- Sicherung Daseinsgrundfunktion
- Bereitstellung unabhängiger Mobilität
- Zubringer zum ÖV

6.3.9 Abhängigkeiten von Erfolgsfaktoren im idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten

Diese identifizierten Erfolgsfaktoren bedürfen eines idealtypischen Prozesses im Zuge der Entwicklung von der Initialisierung über die Planung bis hin zur Implementierung und den Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes (► Abbildung 44). Zusätzlich konnten hinsichtlich der Bedeutung für die Umsetzung und den Betrieb einige besonders wichtige Aspekte identifiziert werden:

- Gibt es **Kümmerer**, die über notwendige Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten hinausgehen? Diese können den Erfolg eines Mikro-ÖV Angebotes enorm beeinflussen.
- Liegen die betrieblichen Kennzahlen ca. zwischen
 - €/km 1,30 - 2,20 und
 - €/FG 7,30 - 11,10?
 Sind diese Kennzahlen bereits im Vorfeld deutlich über diesen Bandbreiten ist eine nachhaltige Finanzierung äußerst schwierig.
- Übernimmt das Mikro-ÖV Angebot die Funktion des Zubringerverkehrs zum ÖV? Dies kann einen enorm positiven Einfluss auf bessere Nachfrage und Auslastung haben, zusätzlich können problematische Konkurrenzsituationen vorab ausgeräumt werden.
- Es ist stets zu beachten, dass der Motorisierungsgrad in ländlichen Räumen steigend ist, und ein mittelfristiger Fahrgastrückgang einkalkuliert werden sollte.

Jedoch ist keine streng chronologische Abfolge von Aktivitäten im Zuge dieses Prozesses festzulegen bzw. für die Entwicklung aller Mikro-ÖV Angebote gültig. Weit aus bedeutender ist die Erkenntnis, dass und wie sich die einzelnen Erfolgsfaktoren untereinander beeinflussen und in Beziehung stehen.

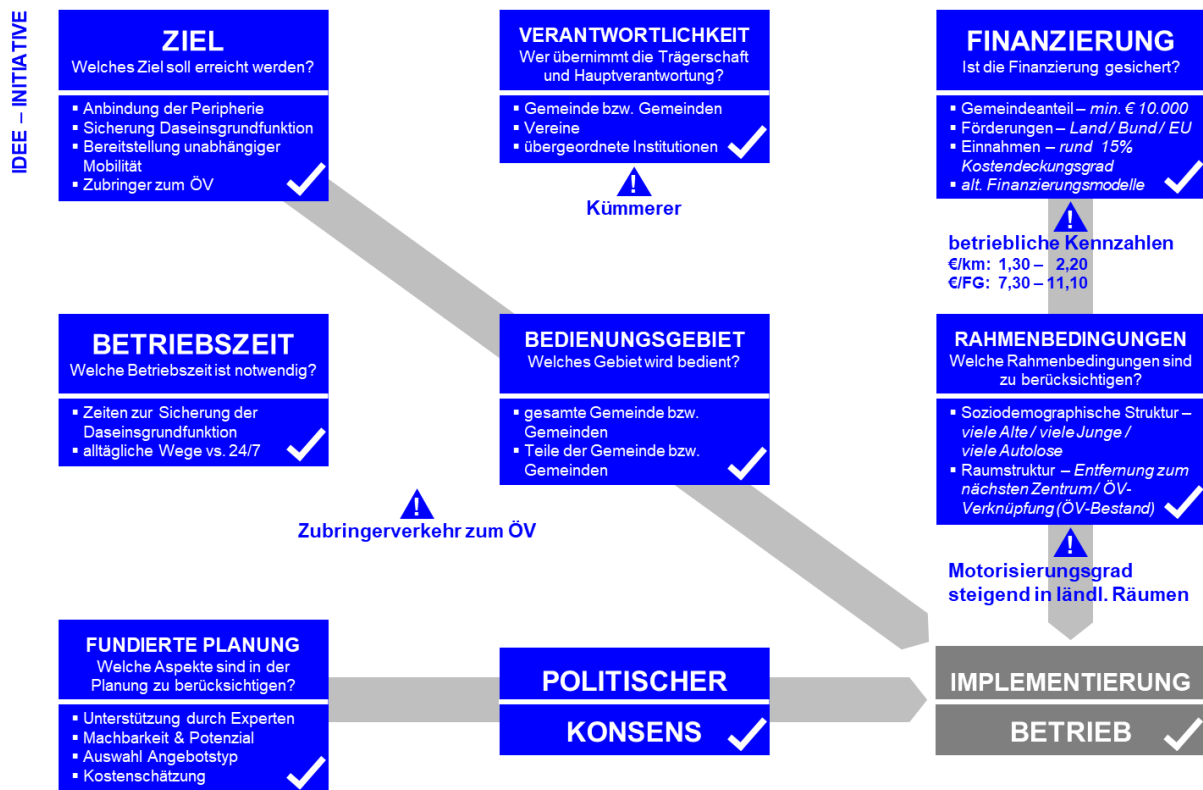


Abbildung 44: idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess mit den wesentlichsten Erfolgsfaktoren von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen

Ausgehend von der Idee bzw. der Initiative ein Mikro-ÖV Angebot umzusetzen, ist im ersten Schritt durch die detaillierte Problemwahrnehmung die Formulierung von Zielen (► Kapitel 6.3.8) notwendig.

Sind die Ziele definiert, ist es notwendig über Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (► Kapitel 6.3.7) nachzudenken – grundsätzlich spielt dabei die Gemeinde eine außerordentlich wichtige Rolle.

Weiters ist im Entwicklungsprozess schon in einer frühen Phase über eine mögliche Finanzierung (► Kapitel 6.3.1) zu beraten. Dabei ist eine grobe Abschätzung der Kosten notwendig, denn Details zur Finanzierung sind stark von den angebotsspezifischen Kriterien abhängig (in welchem zeitlichen und räumlichen Umfang soll das Mikro-ÖV Angebot zur Verfügung stehen).

Die Rahmenbedingungen (soziodemographische und räumliche Struktur) der Gemeinde bzw. Region sind in die weitere Betrachtung einzubeziehen und als gegeben hinzunehmen (► Kapitel 6.3.6).

In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen sind das Bedienungsbereich (► Kapitel 6.3.1) und die Betriebszeiten (► Kapitel 6.3.2) grob vorzugeben.

Sämtliche Vorüberlegungen fließen somit im nächsten Schritt in die fundierte Planung (► Kapitel 6.3.4) mit ein. In der Planungsphase werden sämtliche organisatorischen und betrieblichen Inhalte im Detail erarbeitet und geklärt.



Die umfassenden Planungsergebnisse sind die Grundlage für die finale politische Entscheidung (politischer Konsens bzw. breite Mehrheit; ► Kapitel 6.3.4) zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes.

In Anschluss daran, vorausgesetzt einer positiven politischen Entscheidung, ist die eigentliche Umsetzung und der reguläre Betrieb möglich. Oftmals empfiehlt es sich dem regulären Betrieb einen Probetrieb voranzustellen, da speziell am Beginn der Betriebsphase mögliche Unzulänglichkeiten und Anpassungserfordernisse auftreten und sich rasch erkennbar machen.

In Planungs- und Umsetzungshandbüchern zur Entwicklung von Mikro-ÖV Angeboten werden verschiedenste Bausteine umfassend dargestellt (vgl. (KLIMA- UND ENERGIEFONDS, 2011). Auch der Planungsprozess (inkl. Auswahl geeigneter Angebotsformen und die Abschätzung von Wirkungen) ist hinlänglich und fundiert beschrieben (vgl. SOMMER, 2019, KIRCHHOFF et al., 2007, KLEMENSCHITZ et al., 2010 und BERTOCCHI, 2009).

Zudem liegen auch unterschiedliche Handlungsstrategien vor, die eine Herangehensweise auf strategischer Ebene nachvollziehbar beschreiben (vgl. LAND STEIERMARK, 2016c und LAND BURGENLAND, 2013).

Auch im internationalen Vergleich wird das Thema Planungsprozess und Handlungsstrategien in verschiedensten Publikationen betrachtet. Die Tiefe und Detaillierung der Empfehlungen und Aussagen hinsichtlich Mikro-ÖV („DRT“ und „FTS“ ► Kapitel 4.2) differieren sehr stark (vgl. HEADICAR, 2009, LOGAN, 2007 und CONNERLEY et al., 1996).

Der idealtypische Planungs- und Implementierungsprozess ist ein neuer, integrativer und über fachlich fundierte Planungslogiken hinausreichender Ansatz, für die Gestaltung eines optimierten Mikro-ÖV Angebotes:

- Verknüpfung verschiedener Bausteine von Mikro-ÖV Angeboten (Bedienungsgebiet, Betriebszeit etc.)
- Verknüpfung mit übergeordneten Strategien und Anforderungen (Ziele, Rahmenbedingungen etc.)
- Einbindung verschiedener Erfordernisse politischer Sichtweisen und damit eng verbundenen ökonomischen Zwängen

Somit ist festzuhalten, dass die wesentlichen Erfolgsfaktoren (strategischer und betrieblicher Natur) eine enorme Bedeutung haben – eine Reihung der Wichtigkeit der Erfolgsfaktoren ist im Übrigen nicht möglich und zielführend – und insbesondere deren Zusammenspiel (Wechselwirkungen) hervorzuheben sind.

Ein wesentlicher Aspekt und eng mit der Qualität der Erfolgsfaktoren verbunden, sind die internen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Faktoren. Teilweise beeinflussen sich Erfolgsfaktoren wechselseitig. Teilweise beeinflusst ein Erfolgsfaktor einen anderen, jedoch nicht umgekehrt. Abbildung 45 zeigt die qualitativen Abhängigkeiten bzw. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Erfolgsfaktoren. Die Klärung sämtlicher Aspekte innerhalb eines Erfolgsfaktors und die Kenntnis bzw. Berücksichtigung der Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der Erfolgsfaktoren im Gesamtsystem der Erfolgsfaktoren ist wesentlich für den erfolgreichen Planungs- und Implementierungsprozess.

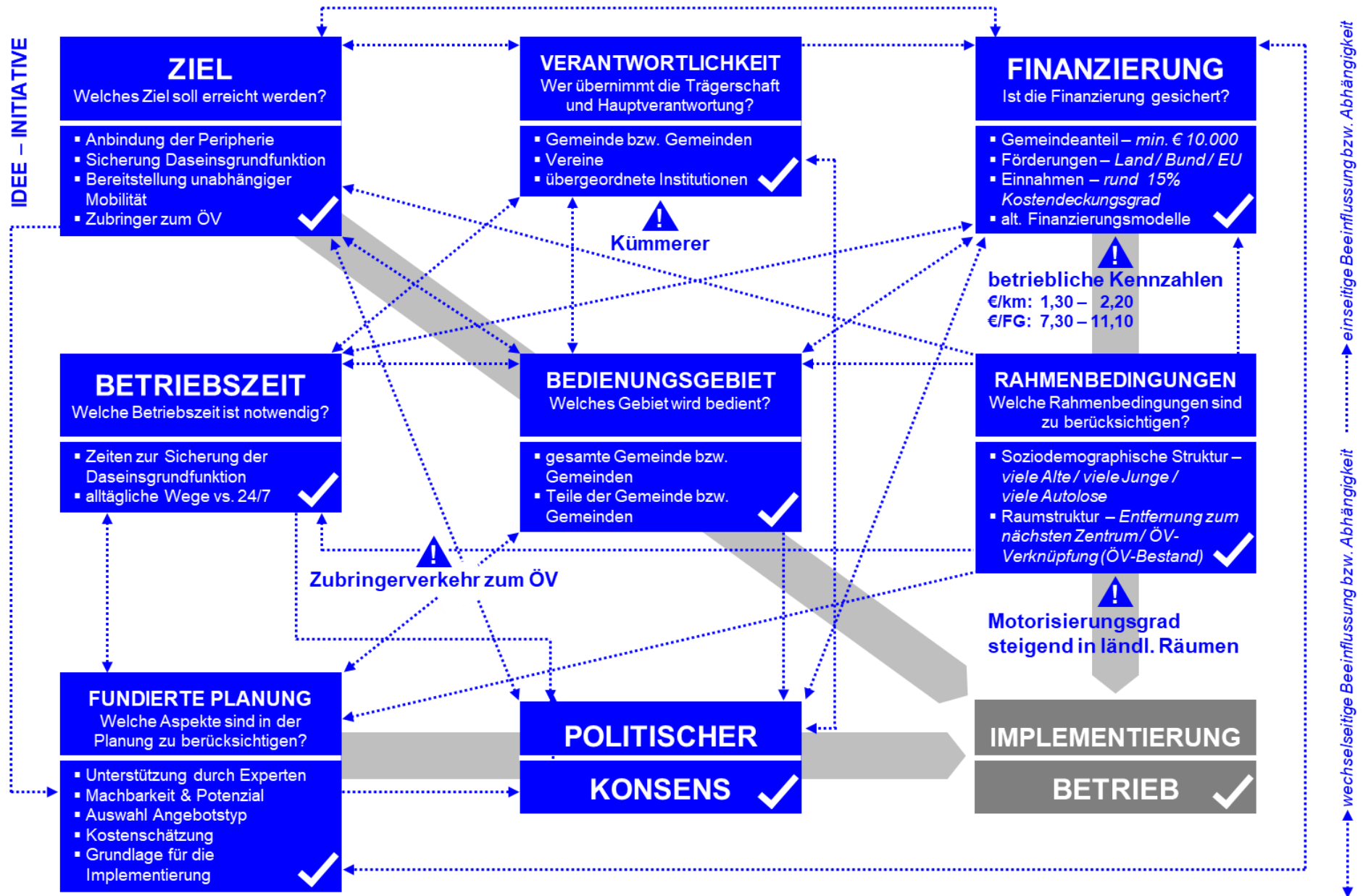


Abbildung 45: idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess mit den wesentlichsten Erfolgsfaktoren und deren wechselseitige Beeinflussung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen



Eine qualitative Beurteilung der Abhängigkeit bzw. der Wechselwirkung einzelner Erfolgsfaktoren (► Kapitel 2.1.3) ist durch eine Wirkungsmatrix⁴⁵ (Cross-Impact-Analyse) möglich (OSSIMITZ et al., 2006, S.170). Jeder Erfolgsfaktor hat bestimmte Eigenschaften hinsichtlich der Beeinflussung anderer Erfolgsfaktoren bzw. der Beeinflussbarkeit durch andere Erfolgsfaktoren.

Innerhalb des Systems von Erfolgsfaktoren können nun verschiedenen Qualitäten einzelner Erfolgsfaktoren aufgrund deren Integration bzw. Exklusion identifiziert und deren Wirksamkeit bewertet werden.

Dazu wird die Beziehung (wechselseitige Einflussnahme) aller Erfolgsfaktoren in einer Matrix untereinander (paarweise) bewertet (► Tabelle 85):

- kein Einfluss (0)
- geringer Einfluss (2)
- starker Einfluss (4)

Tabelle 85: Wirkungsmatrix der Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten aus der Analyse der empirischen Daten

ERFOLGS-FAKTOR	Ziel	Verantwortlichkeit	Finanzierung	Rahmenbedingungen	Bedienungsgebiet	Betriebszeit	fundierte Planung	politischer Konsens	Aktivsumme
Ziel		2	4	0	4	4	4	4	22
Verantwortlichkeit	2		4	0	2	2	0	2	12
Finanzierung	4	2		0	4	4	4	4	22
Rahmenbedingungen	4	0	4		4	4	4	0	20
Bedienungsgebiet	2	2	4	0		2	4	2	16
Betriebszeit	2	2	4	0	2		4	2	16
fundierte Planung	0	0	4	0	4	4		4	16
politischer Konsens	4	2	4	0	0	0	0		10
Passivsumme	18	10	28	0	20	20	20	18	

Innerhalb der Wirkungsmatrix liefern die Spaltensummen und die Zeilensummen Erkenntnisse hinsichtlich der Aktivität einzelner Erfolgsfaktoren (► Tabelle 86).

⁴⁵ Die Wirkungsmatrix findet sich in der Methode der Cross-Impact-Analyse (WEIMER-JEHLE, 2015, S. 243) wieder und wird auch Einflussmatrix und Papiercomputer bzw. Sensitivitätsmodell genannt, vgl. VESTER, 2002.



Tabelle 86: qualitative Einteilung der Erfolgsfaktoren hinsichtlich ihrer Aktivität (Quelle: OSSIMITZ et al., 2006, S.173, verändert)

		Aktivsumme (Zeilensumme)	
		niedrig	hoch
Passivsumme (Spaltensumme)	hoch	<p>passiver Erfolgsfaktor:</p> <ul style="list-style-type: none"> beeinflusst andere Erfolgsfaktoren wenig wird von anderen Erfolgsfaktoren stark beeinflusst 	<p>kritischer Erfolgsfaktor:</p> <ul style="list-style-type: none"> beeinflusst andere Erfolgsfaktoren stark wird von anderen Erfolgsfaktoren stark beeinflusst
	niedrig	<p>träger Erfolgsfaktor:</p> <ul style="list-style-type: none"> beeinflusst andere Erfolgsfaktoren wenig wird von anderen Erfolgsfaktoren wenig beeinflusst 	<p>aktiver Erfolgsfaktor:</p> <ul style="list-style-type: none"> beeinflusst andere Erfolgsfaktoren stark wird von anderen Erfolgsfaktoren wenig beeinflusst

Sämtliche Erfolgsfaktoren können entsprechend der qualitativen Einteilung einer Gruppe von Erfolgsfaktoren zugeordnet werden (► Abbildung 46).

Die **Finanzierung** ist als **kritischster Erfolgsfaktor** im System der Erfolgsfaktoren zu erkennen. Mit Ausnahme der Rahmenbedingungen, beeinflusst die Finanzierung sämtliche anderen Erfolgsfaktoren stark, zusätzlich wird die Finanzierung auch von beinahe allen anderen Erfolgsfaktoren stark beeinflusst. Ist beispielsweise ein zeitlich und räumlich umfassendes Mikro-ÖV Angebot erforderlich (lange Betriebszeit und großes Bedienungsgebiet), so hat dies durch hohe Kosten enorme Auswirkungen auf die Finanzierung. Umgekehrt kann eine beschränkte Finanzierung auf die Möglichkeit des räumlichen und zeitlichen Umfangs des Mikro-ÖV Angebotes haben. Auch der Erfolgsfaktor **Ziel** ist als **kritischer Erfolgsfaktor** zu nennen. Die Finanzierung und das Ziel sind somit am intensivsten im System verankert. Die Steuerungsmöglichkeit über diese beiden Erfolgsfaktoren ist groß, jedoch mit Vorsicht zu bewerkstelligen, da Veränderungen enorme Auswirkungen auf alle weiteren Erfolgsfaktoren haben, d.h. mit diesen beiden Systemelementen ist sehr vorsichtig im Sinne der Stabilität des Gesamtsystems umzugehen. Verändert man z.B. im Zuge des Entwicklungsprozesses den Erfolgsfaktor Finanzierung in massiver Form, kann dies Auswirkungen auf viele weitere Erfolgsfaktoren haben und das System des Mikro-ÖV Angebotes enorm verändert bzw. gestört werden. Ggf. können durch eine veränderte Finanzierung vorab definierte Ziele aufgrund von anzupassenden Betriebszeiten und Bedienungsgebieten nicht mehr erfüllt werden.

Die **Rahmenbedingungen** sind als **aktiver Erfolgsfaktor** zu erkennen. Die Rahmenbedingungen beeinflussen sehr stark, werden jedoch von den anderen Erfolgsfaktoren nicht beeinflusst. Der Erfolgsfaktor Rahmenbedingungen lässt sich nicht verändern und ist als gegeben hinzunehmen. Dieser Erfolgsfaktor ist als Ausgangspunkt sämtlicher Überlegungen hinsichtlich einer möglichen Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebotes in ländlichen Räumen zu berücksichtigen. D.h. im Zuge des Entwicklungsprozesses sind verschiedene Aspekte des Erfolgsfaktors Rahmenbedingungen herauszuarbeiten, sodass diese erst berücksichtigt werden können:

- soziodemographische Struktur (Altersverteilung, Pkw-Verfügbarkeit etc.)
- Siedlungsstruktur (Verteilung und Dichte der Siedlungen)



- Raumstruktur (Lage zu Angeboten und Attraktoren, Bestand Mobilitätsangebote, Verknüpfungsmöglichkeiten mit weiteren Mobilitätsangeboten)

Der Erfolgsfaktor **politischer Konsens** stellt ein **passives Element** im System der Erfolgsfaktoren dar. Er wird von den anderen Erfolgsfaktoren intensiv beeinflusst, hat jedoch selbst eine geringe Wirkung auf andere Erfolgsfaktoren. Somit ist dieser Erfolgsfaktor von Abhängigkeiten im System der Erfolgsfaktoren gekennzeichnet. D.h. im Zuge des Entwicklungsprozesses sind möglichst viele Anforderungen und Wünsche verschiedenster politischer EntscheidungsträgerInnen zu berücksichtigen. Eine Einbindung dieser EntscheidungsträgerInnen und eine offene Kommunikation des Vorhabens ist notwendig.

Bedienungsgebiet, Betriebszeit und fundierte Planung sind jene Erfolgsfaktoren, die zwischen **kritisch und passiv** stehen. Sie werden stark von anderen Erfolgsfaktoren beeinflusst, können andere jedoch nur in einem beschränkten Maß beeinflussen. In der fundierten Planung werden im Entwicklungsprozess sowohl Bedienungsgebiet und Betriebszeit im Detail geplant und festgelegt. Die Gegenüberstellung von Varianten ermöglicht insbesondere für politische EntscheidungsträgerInnen einen vertieften Einblick in das System Mikro-ÖV und zeigt auch die Auswirkung auf weitere Erfolgsfaktoren. Die Erfolgsfaktoren Bedienungsgebiet und Betriebszeiten sind so zu gestalten, dass sowohl Ziele gedeckt werden als auch die Finanzierung möglich sein kann.

Die **Verantwortlichkeit** ist ein **träger Erfolgsfaktor**, d.h. er beeinflusst wenig und lässt sich auch durch andere Erfolgsfaktoren wenig beeinflussen. Dieser Erfolgsfaktor steht am Rande des Systems der Erfolgsfaktoren, hat dennoch eine hohe Bedeutung für sich. Es ist jedoch darauf zu achten, dass geklärt ist wer die Verantwortung bezüglich des gesamten Entwicklungsprozesses und für den Betrieb eines Mikro-ÖV Angebotes innehat.

Durch die Wirkungsmatrix bzw. die qualitative Einteilung der Erfolgsfaktoren, wird nicht die Wichtigkeit der Erfolgsfaktoren insgesamt bewertet, sondern ausschließlich die Bedeutung der Beziehung von Erfolgsfaktoren innerhalb des Systems an Erfolgsfaktoren.

In Anlehnung an den Multiple Streams Ansatz (► Kapitel 2.1.3 und Kapitel 6.2) ist der idealtypische Planungs- und Implementierungsprozess von Mikro-ÖV Angeboten von verschiedensten Anforderungen und Perspektiven abhängig. Dieser Prozess ist in der Regel kein streng chronologischer, oftmals ein iterativer Prozess, in dem in mehreren Feedbackschleifen sämtliche Erfolgsfaktoren dahingehend entwickelt werden, dass das Gesamtsystem der Erfolgsfaktoren für ein Mikro-ÖV Angebot möglichst optimal gestaltet wird.

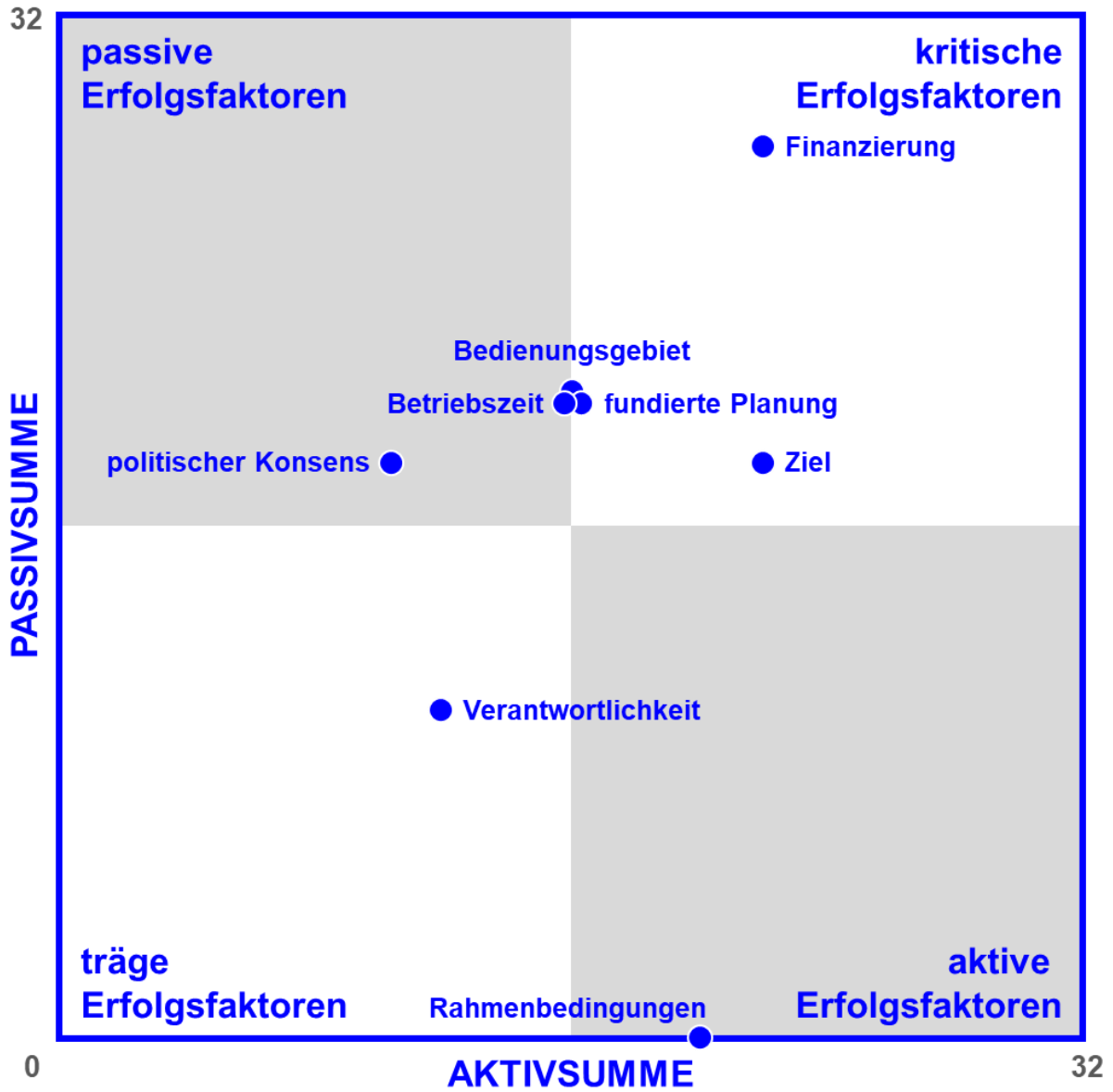


Abbildung 46: Einordnung der Qualität der Erfolgsfaktoren hinsichtlich der Wirkung im System der Erfolgsfaktoren (max. 32 Punkte möglich)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Dissertation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this doctoral thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



6.4 Beantwortung der Forschungsfragen und Überprüfung der Hypothesen

Die Beantwortung der Forschungsfragen und die Überprüfung der Hypothesen auf Basis der theoretischen Grundlagen (► Kapitel 3 und 4), der empirischen Erhebungen und Analysen (► Kapitel 5), sowie die synergetische Betrachtung der empirischen Erkenntnisse (► Kapitel 6), ist in Form der Ableitung von fundierten Postulaten möglich:

Forschungsfrage: Entscheidungsebene Mobilität in ländlichen Räumen

- Wer trifft die Entscheidungen für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten?
- Entscheidungskriterien: Welche gibt es? Welche sind aus welchem Grund für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten von größter Bedeutung?
- Finanzierungsmöglichkeiten: Welche gibt es? Welche sind aus welchem Grund für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten von größter Bedeutung?

Hypothese 1

Die Gemeinde hat als Gebietskörperschaft und als Selbstverwaltungskörper im eigenen Wirkungsbereich, u.a. in Kooperation mit benachbarten Gemeinden und in Abstimmung mit übergeordneten Gebietskörperschaften und Institutionen, die Aufgabe, ein Mobilitätsangebot zur Überwindung der ersten und letzten Meile im Sinne der Erfüllung von Daseinsgrundfunktionen bereitzustellen.

Postulat 1.1

Grundsätzlich muss der Gebietskörperschaft Gemeinde die wesentlichste Rolle hinsichtlich der Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen zugeordnet werden. Zusätzlich gibt es unterschiedliche Schlüsselpersonen (z.B. Kümmerer), die eine Entscheidungsfindung und die Entscheidung beeinflussen und schließlich zum Erfolg des Projektes beitragen können.

Postulat 1.2

Die wesentlichsten Erfolgsfaktoren zur Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten sind Bedienungsgebiet, Betriebszeit, Finanzierung, politischer Konsens, Rahmenbedingungen (Raum- und soziodemographische Struktur), fundierte Planung, Verantwortlichkeit und Ziel. Die Beziehung dieser Erfolgsfaktoren (wechselseitige, einseitige oder keine Einflussnahme) bestimmt den gesamten Entwicklungsprozess und ist die Basis für die Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen im Sinne der Sicherung der Daseinsgrundfunktionen.

Postulat 1.3

Die Finanzierung stellt einen besonderen Erfolgsfaktor dar. Ist die Finanzierung gesichert, ist eine solide Basis für den Entwicklungsprozess für die Implementierung eines Mikro-ÖV Angebotes geschaffen. Grundsätzlich sind Gemeinden durch die Übernahme der Finanzierung stark gefordert. Eine Unterstützung übergeordneter Gebietskörperschaften (Land, Bund und EU) ist in Form von Förderungen notwendig. Zusätzlich empfiehlt es sich eine Finanzierung durch zusätzliche Quellen, u.a. durch die Unterstützung von Wirtschaftstreibenden auf lokaler bzw. regionaler Ebene (Drittnutzerfinanzierung), zu erschließen.



Forschungsfrage: Implementierungsebene Mobilität in ländlichen Räumen

- Wie sehen bzw. könnten (allgemein gültige) Implementierungsstrategien für Mikro-ÖV Angebote in ländlichen Räumen aussehen?
- Welche Anforderungen und Merkmale müssen Mikro-ÖV Angebote aufweisen, um die Erreichbarkeit in ländlichen Räumen zu sichern?

Hypothese 2

Die erfolgreiche Umsetzung und der nachhaltige Betrieb von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen bedarf gezielter Implementierungsstrategien in Form eines Planungswerkzeuges (mit den wesentlichen Erfolgsfaktoren) für bedarfsorientierte Mikro-ÖV Angebote, als Teil eines abgestimmten ÖV-Gesamtangebotes im Sinne einer generellen Erreichbarkeit, sowie eines umfassenden Finanzierungsmodells in Kooperation aller Gebietskörperschaften (Bund, Land, Gemeinde).

Postulat 2.1

Die Erfolgsfaktoren von Mikro-ÖV Angeboten – Bedienungsgebiet, Betriebszeit, Finanzierung, politischer Konsens, Rahmenbedingungen (Raum- und soziodemographische Struktur), fundierte Planung, Verantwortlichkeit und Ziel – sind die Grundlage einer langfristigen und nachhaltigen Umsetzung von Mikro-ÖV Angeboten. Fundierte Planung liefert die Grundlagen einer gezielten Implementierungsstrategie – dem idealtypischen Planungs- und Implementierungsprozess, der zu politischen Entscheidungen führt, die insbesondere die notwendige Finanzierung in einer Gemeinde bzw. in mehreren Gemeinden in Kooperation sicherstellen.

Postulat 2.2

Eine Integration von Mikro-ÖV Angeboten in das Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs ist, sowohl für die Planung, als auch den Betrieb im Sinne eines erfolgreichen und leicht zugänglichen ÖV-Systems, von großer Bedeutung und mittelfristig unumgänglich. Mikro-ÖV Angebote sind insbesondere von den gegebenen soziodemographischen und raumstrukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen können Mikro-ÖV Angebote sowohl sehr kleinstrukturiert z.B. auf kommunaler Ebene, jedoch auch auf regionaler Ebene das Optimum darstellen – die Benennung einer allgemeingültigen Patentlösung ist nicht möglich bzw. sinnvoll. Daher ist eine fundierte und diese Rahmenbedingungen integrierende Planung (idealtypischer Planungs- und Implementierungsprozess), Grundvoraussetzung für den Erfolg eines Mikro-ÖV Angebotes in ländlichen Räumen im Sinne der generellen Erreichbarkeit und einer nachhaltigen Finanzierung.



7 Forschungsbedarf und Ausblick

Ein integrativer Planungsansatz ist die Grundlage für ein funktionierendes ÖV-Gesamtsystem (VERKEHRPLUS, 2019, S.50). Ein Paradigmenwechsel von der sektoralen in die integrative Betrachtung und letztlich auch in die gesamtheitliche Planung ist notwendig. Teilweise wurde dies bereits umgesetzt bzw. wird dieser Ansatz intensiv gefordert. Das Mikro-ÖV Angebot „Bezirk Korneuburg ISTmobil“ erfolgt in enger Kooperation und Abstimmung zwischen dem Betreiber und dem Verkehrsverbund Ostregion (ISTMOBIL, 2019). Eine naheliegende Möglichkeit wäre die vollständige Einbindung der Planung von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen in die jeweiligen Verkehrsverbände. Im Detail ist eine wissenschaftlich fundierte Prüfung notwendig, welche neuen Aufgabenfelder in diesem Zusammenhang entstehen und wie bestehende Strukturen (Finanzierung, Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten, Kooperationen etc.) im Sinne einer integrativen Planung angepasst werden müssten. Auch die tarifliche Integration (einheitliche Tarifierung) und die informative Integration (Beauskunftung von Mikro-ÖV Angeboten) könnte durch den Ansatz der integrativen Planung mit dem Ziel der Steigerung des KundInnen-Nutzens, und in weiterer Folge eines Zuwachses an Fahrgästen im ÖV-Gesamtsystem, forciert werden. Zusätzlich sind dafür neue Technologien und Organisationsformen im Detail zu prüfen und in der Anwendung zu testen (Smartphone-Apps, Social Media, Gamification etc.) (VERKEHRPLUS et al., 2015, S.34ff).

Erwiesenermaßen kann Mikro-ÖV insbesondere in ländlichen Räumen eine Alternative zur Nutzung des eigenen Pkws und zur Abhängigkeit von anderen Personen in Form von Bring- und Holdiensten bieten (LAND STEIERMARK, 2016c, S.17). Welche Auswirkungen Mikro-ÖV Angebote auf das Verkehrsverhalten von Personen in ländlichen Räumen haben, ist in vertiefenden Forschungsarbeiten zu belegen. Folgende Effekte wären dabei im Detail zu prüfen:

- Haben Mikro-ÖV Angebote Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl (Verlagerungspotenzial – modal shift) und das Verkehrsverhalten (BERTOCCHI, 2009, S.13, ► Kapitel 3.5.3)?
- Können Mikro-ÖV Angebote auf die Entwicklung des Motorisierungsgrads (massiver Anstieg in den vergangenen Jahren) in ländlichen Räumen Einfluss nehmen (LAND STEIERMARK, 2018b, ► Kapitel 3.5.2)?
- Welche Rolle können Mikro-ÖV Angebote (in optimaler Verknüpfung mit dem ÖV) in Hinblick auf die Mobilitätswende (Schaffung eines klimaverträglichen und öffentlich zugänglichen Verkehrssystems) haben (VCÖ, 2019, S.9 und S.21)?
- Welche Effekte haben Mikro-ÖV Angebote auf Mobilitätsbedürfnisse bestimmter Bevölkerungsgruppen (gender-, altersgruppen-, milieu- bzw. lebensstilspezifische Differenzierungen) bzw. welche Anforderungen gibt es, um eine Verhaltensänderung bestimmter Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen?

Die prognostiziert größer werdende Gruppe an multimodalen ÖV-affinen VerkehrsteilnehmerInnen (VERKEHRPLUS et al., 2011, S.131), stellt auch für die Rolle des Mikro-ÖV in ländlichen Räumen, in Hinblick auf Multimodalität eine wesentliche zukünftige Veränderung dar. Es ist wissenschaftlich zu belegen, wie Mikro-ÖV in diesem wachsenden ÖV-System gestaltet werden muss, um diesen veränderten Ansprüchen gerecht zu werden und als Baustein im System des ÖV möglichst große Wirkung zu erzielen. Jedoch wirken einer gesteigerten Nutzung und damit einer positiven Fahrgastentwicklung beispielsweise der Bevölkerungsrückgang in vielen ländlichen Räumen und der Anstieg des Motorisierungsgrades in ländlichen Räumen eindeutig entgegen (METH, 2017, S.105).



Mikro-ÖV Angebote werden auf kommunaler Ebene in ländlichen Räumen oftmals als Allheilmittel für sämtliche Herausforderungen hinsichtlich Mobilität und Erreichbarkeit gesehen. Die Ansprüche an diese Mikro-ÖV Angebote sind daher oftmals enorm hoch und können dadurch in der Implementierung bzw. im Betrieb nicht oder nur teilweise erfüllt werden (► Kapitel 5.1.3, Tabelle 27). Dennoch wurden Mikro-ÖV Angebote umgesetzt, die als Ersatz von (wenig nachgefragten) ÖV-Linien dienen (z.B. OBus Bruck an der Mur oder Mobil-E Ebenthal in Kärnten). Die Diskussion um die Konkurrenzierung zwischen Mikro-ÖV und ÖV liegt somit auf der Hand (VERKEHRPLUS, 2019, S.8). Für zukünftige Forschungsarbeiten wäre es von Interesse, inwieweit Mikro-ÖV Angebote als Ersatz von ineffizienten ÖV-Linien eingesetzt werden könnten (vgl. BERTOCCHI, 2009, S.136), bzw. welche Effekte der Einsatz von Mikro-ÖV Angeboten (als Ersatz von ÖV-Linien) insgesamt auf den Öffentlichen Verkehr hat.

Gebündelte Mobilitätsangebote enthalten ein enormes Verlagerungspotenzial vom Besitz eines Verkehrsmittels (insbesondere private Pkws) hin zur Nutzung serviceorientierter Verkehrsmittel (Öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote etc.). In Hinblick auf die veränderten Ansprüche von Personen hinsichtlich Mobilität (vgl. SMITH et al., 2018) ist Mikro-ÖV dahingehend zu analysieren, ob und welche Anpassungen gegenwärtiger Mikro-ÖV Angebote notwendig sind, um Mikro-ÖV Angebote als Bestandteil von MaaS (Mobility-as-a-Service) zu etablieren. Dabei nimmt die Bereitstellung von umfassender Information (Einfachheit, Zugänglichkeit, Verknüpfung etc.) zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung eine wesentliche Rolle ein. Die Informationsverteilung ist ohne technologische Hilfsmittel („new technologies“) vermutlich nicht in adäquater Form den NutzerInnen zugänglich zu machen (LI et al., 2017, S.96).

Gegenwärtig wird MaaS insbesondere in urbanen Räumen diskutiert und ein enormes Potenzial für die positive Entwicklung von Mobilitätsangeboten in Städten prognostiziert. Das Bedürfnis nach neuen Mobilitätslösungen ist jedoch in ländlichen Räumen ähnlich wie in urbanen Räumen. Aufgrund des demographischen Wandels (► Kapitel 3.2.3) sind ländliche Räume oftmals mit großen Herausforderungen (Ausdünnung des ÖV-Angebotes, Steigerung des Motorisierungsgrades etc.) konfrontiert, sodass innovative Lösungen ebenfalls großes Potenzial haben könnten (AAPAOJA et al., 2017, S.8). Welche Rahmenbedingungen speziell in ländlichen Räumen für Mikro-ÖV Angebote als Teil von MaaS notwendig sind, ist in zukünftigen Forschungsarbeiten zu entwickeln.

Personalkosten sind gegenwärtig ein entscheidender Kostenfaktor von Mikro-ÖV Angeboten. Autonome Fahrzeuge stellen somit die Möglichkeit in Aussicht die Kosten von Mikro-ÖV Angeboten deutlich zu reduzieren. Die neue und sich rasch entwickelnde Technologie der autonomen Fahrzeuge ist jedoch nicht ursächlich mit der intelligenten und nachhaltigen Nutzung verbunden. Mikro-ÖV könnte durch neue Angebote der Shared Autonomous Mobility (d.h. die gemeinschaftliche Nutzung autonomer Fahrzeuge) insofern weiterentwickelt werden, dass es zu einer Einsparung von gefahrenen Kilometern und einer Reduktion von eingesetzten Fahrzeugen und daher zu einer Verringerung der Kosten kommen könnte (KLEMENTSCHITZ et al., 2019, S.1). Der in Salzburg im Zuge eines Tests untersuchte „digibus“ bietet ein finanzielles Einsparungspotenzial von rund 18% im Vergleich zu einem mit Personaleinsatz betriebenen Angebot (METH, 2017, S.49). Es besteht hinsichtlich des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen und der geteilten Nutzung dieser Fahrzeuge noch enormer Forschungsbedarf (ZANKL et al., 2017, S.53).

Die sozialen Ziele und der grundsätzliche sozialpolitische Nutzen von Mikro-ÖV Angeboten in ländlichen Räumen sind unumstritten (LAND STEIERMARK, 2016c,



S.17 und SOMMER et al., 2015, S.77). Dennoch ist aufgrund der oftmals herausfordernden Finanzierung von Mikro-ÖV Angeboten Forschungsbedarf im Hinblick auf verschiedene sozialpolitische Fragestellungen gegeben:

- Ist Mikro-ÖV Teil der Grundversorgung (und damit durch die öffentliche Hand finanzierbar) oder ist durch Mikro-ÖV eine umfassende Bedienung (ohne zeitliche und räumliche Einschränkungen) notwendig und sinnvoll?
- Wie ist der Ausschluss der Mikro-ÖV Bedienung von entlegensten Siedlungsgebieten (z.B. einzelne Bergbauernhöfe) zu rechtfertigen oder ist ein flächendeckendes Angebot durch Mikro-ÖV (vollständige Lösung der Last-Mile Problematik) notwendig und sinnvoll?

Viele Mikro-ÖV Angebote decken peripher gelegene Gebiete mit einem Grundangebot an Mobilität ab. Die Verlagerung von mLV Fahrten auf den gemeinschaftlich genutzten Mikro-ÖV ist belegbar (SOMMER et al., 2015, S.79). Der eindeutig positive Umwelteffekt durch Mikro-ÖV Angebote ist, aufgrund der geringen Nachfrage und damit verbundenen Fahrtenbündelung, sowie der großen Distanzen und damit verbundenen Leerfahrten, jedoch nicht eindeutig belegbar. In Anbetracht der Zubringerfunktion der Mikro-ÖV Angebote zu übergeordneten ÖV-Angeboten, ist insgesamt von einem positiven Umwelteffekt auszugehen. Diese Annahmen sind durch weitere Forschungsarbeiten zu belegen. Dabei sind praxistaugliche Alternativen (z.B. E-Fahrzeuge) als Betriebsmittel eines Mikro-ÖV Angebotes wissenschaftlich zu prüfen. Gegenwärtig werden bei Mikro-ÖV Angeboten E-Fahrzeuge aufgrund von zu geringen Reichweiten selten eingesetzt.

Schließlich werden im Zusammenhang mit Mikro-ÖV Angeboten rechtliche Aspekte als hemmende bzw. verunsichernde Faktoren zur Diskussion gestellt. Folgende Fragestellungen ergeben sich für vertiefende wissenschaftliche Analysen:

- Wie ist mit der Freiwilligkeit im Kontext zu Mikro-ÖV umzugehen? Welche Rahmenbedingungen (gesetzlichen Grundlagen) sind zu schaffen?
- Sollte Mikro-ÖV als Grundangebot Mobilität gesetzlich verankert werden bzw. ist zu klären wer die Verantwortlichkeit bezüglich der Bereitstellung von Mikro-ÖV Angeboten trägt?
- Der Begriff Mikro-ÖV findet sich gegenwärtig in Österreich in keinem Gesetz. Im Kraftfahrlineiengesetz (KfllG) ist der Begriff Anrufsammeltaxis (§ 38 Abs. 3 Z 2 KfllG) näher erläutert – viele Mikro-ÖV Angebote entsprechen dieser legislativen Definition. Zusätzlich ist für den gewerblichen Betrieb von Personenbeförderung eine Konzession nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz (§ 3 Abs. 1 Z 3 GelverkG) erforderlich. Dennoch gibt es Mikro-ÖV Angebote, die einerseits dem KfllG und andererseits dem GelverkG nicht zuordenbar sind. Für die zukünftige Entwicklung, hinsichtlich Rechtssicherheit, sind hierzu vertiefende Forschungsarbeiten empfehlenswert.
- Die Zugänglichkeit zu Öffentlichen Verkehrsmitteln ist auf Basis des Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) zu garantieren. Demzufolge haben „eingeschränkt mobile Personen“ (People with Reduced Mobility, PRM) besondere Anforderungen an die Zugänglichkeit Öffentlicher Verkehrsmittel (BMVIT, 2009, S.6). Entsprechen Mikro-ÖV Angebote jedoch nicht bestehenden gesetzlichen Grundlagen (z.B. KfllG oder GelverkG), dann ist die barrierefreie Zugänglichkeit ebenfalls nicht garantiert. Dazu sind zukünftig ebenfalls fundierte Forschungsarbeiten zu entwickeln.

Grundsätzlich soll Mikro-ÖV, ein kleiner, dennoch wichtiger Baustein für einen leicht zugänglichen Öffentlichen Verkehr werden und somit auch ein sehr kleiner Baustein einer tiefgreifenden Mobilitätswende im Sinne der Nachhaltigkeit sein.



8 Literaturverzeichnis

- AAPAOJA, A., Eckhardt, J., Nykänen, L., Sochor, J. (2017): MaaS service combinations for different geographical areas. ITS World Congress 2017. Montreal, 11 S.
- ALBERS, S., KLAPPER, D., KONRADT, U., WALTER, A., WOLF, J. (2009): Methodik der empirischen Forschung. Springer Fachmedien. Wiesbaden, 580 S.
- AMBROSIUS, G. (2016): Öffentlicher Verkehr und Gemeinwirtschaftlichkeit: Im Spannungsfeld von Eigenwirtschaftlichkeit, Wettbewerb und Regulierung. S. 449-471, In: SCHWEDES, O. et al. (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 963 S.
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2012): Kleinräumige Mobilitätsangebote. Empfehlungen für die praktische Umsetzung. St. Pölten, 46 S.
- ARE – BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG (2001): Im Rahmen des Monitorings ländlicher Raum verwendete Raumtypologien. Bern, 10 S.
- ARGE ÖVV (2019): Meilensteine. Link: https://arge-oevv.at/ueber_uns/meilensteine/ (Zugriff: Februar 2019)
- ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) (2008): Herausforderung Vielfalt – Ländliche Räume im Struktur- und Politikwandel. E-Paper der ARL Nr. 4. Hannover, 44 S.
- ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (2018): Raumstruktur und Siedlungsstruktur. Online-Lexikon. Link: <https://www.arl-net.de/de/lexica/de/raumstruktur-und-siedlungsstruktur> (Zugriff: Jänner 2018)
- BBSR - BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2012): Raumordnungsbericht 2011. Bonn, 249 S.
- BECKER, T., HERRMANN, R., SANDOR, V., SCHÄFER, D., WELLISCH, U. (2016): Stochastische Risikomodellierung und statistische Methoden. Ein anwendungsorientiertes Lehrbuch für Aktuarien. Springer Verlag. Berlin, 370 S.
- BEETZ, S. (2008): Peripherisierung als räumliche Organisation sozialer Ungleichheit. In: Barlösius /Neu (Hrsg.) Zukunftsorientierte Nutzung ländlicher Räume „LandInnovation“. Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, S.7-16
- BERGER, C. (2013): Stadtentwicklungs- und Mobilitätsstrategie Straßburgs (Elsass/Frankreich). 22 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.
- BERGMANN, U. (2001): Lernen aus Entscheidungsprozessen – Die Rolle des Planers bei der Umsetzung kommunaler Verkehrskonzepte. Dissertation, Technische Universität Graz, 160 S.
- BERNHARD, F. (2015): Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsverhalten mit dem Fokus auf die Grundversorgung des steirischen ländlichen Raumes. In: Egger, R., Posch, A.: Lebensentwürfe im ländlichen Raum. Ein prekärer Zusammenhang? Springer Fachmedien Wiesbaden.
- BERTOCCI, T. (2009): Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Dissertation. Kassel, 181 S.
- BIELING, S. (2017): Neue Tarifmodelle im ÖPNV – wohin geht die Reise? Tarifliche Weiterentwicklungen. Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Darmstadt. 24 S.
- BLEISCH, A. (2005): Die Erreichbarkeit von Regionen. Ein Benchmarking-Model. Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Basel. Basel, 229 S.



- BLUM, S., SCHUBERT, K. (2011): Politikfeldanalyse. 2. Auflage. Lehrbuch. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 214 S.
- BMF (2018): Informationen zur Pendlerförderung. Bundesministerium Finanzen. – Link: <https://www.bmf.gv.at/steuern/arbeitnehmer-pensionisten/pendlerpauschale/> (Zugriff: November 2018)
- BMCREATIVITY (2017): Allgemeines zum Begriff „Erfolgsfaktor“. Gesellschaft für Business Model Engineering mbH. – Link: <http://www.businessmodelcreativity.net/allgemeines-zum-begriff-erfolgsfaktor/#Warum> (Zugriff: November 2017)
- BMLFUW (2005): Das Handbuch Öffentlichkeitsbeteiligung – Die Zukunft gemeinsam gestalten. Wien, 65 S.
- BMVBS / BBSR (Hrsg.) (2009): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. BBSR-Online-Publikation 10/2009. Berlin/Bonn, 106 S.
- BMVIT (Hrsg.) (2009): Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr, Anforderungen an barrierefreie Linienbusse. Inhaltliche Konzeption und Erarbeitung: Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM. Wien, 58 S.
- BMVIT (Hrsg.) (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien, 78 S.
- BMVIT (Hrsg.) (2016): Österreich unterwegs. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien, 340 S.
- BMVIT (Hrsg.) (2018): Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – Leitfaden. Eine Förderaktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien. – Link: <https://www.schig.com/mikro-oev-2018/> (Zugriff: Dezember 2018)
- BMVIT (2019): Verkehrsverbünde. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Link: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/index.html> (Zugriff: Februar 2019)
- BÖHLER-BAEDECKER, S., JANSEN, U., KINDL, A., REUTER, C., SCHÄFER-SPARENBERG, C., WALTER, C. (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 7. Bonn, S. 477 – 488.
- BÖING, C. (2001): Erfolgsfaktoren im Business-to-Consumer-E-Commerce; Wiesbaden: Gabler (Schriftenreihe Unternehmensführung und Marketing, 38)
- BOLTZE, M., GROER, S. (2012): Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Maßnahmen und Empfehlung zur Umsetzung. Ein Leitfaden für Aufgabenträger. Technische Universität Darmstadt, 25 S.
- BORMANN, R. et al. (2010): Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot. Publikation im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn, 56 S.
- BRACHER, T., WEIDAUER, M. (2006): Neue kommunale Finanzierungsinstrumente im Verkehr. 18 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.
- BRACHER, T. (2007): Langfristige Konsequenzen des demographischen Wandels im Verkehr. 16 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.



- BRANDAUER, P. (2018): Persönliches Gespräch im Zuge der Evaluierung von Mikro-ÖV Angeboten im ländlichen Raum (verkehrplus GmbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds), Bürgermeister Gemeinde Werfenweng, Werfenweng 12.12.2018
- BRENCK, A., MITUSCH, K., WINTER, M. (2016): Die externen Kosten des Verkehrs. S. 401-429, In: SCHWEDES, O. et al. (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 963 S.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (Hrsg.) (2004): Bericht zur Freiwilligenarbeit in der Schweiz. Reihe: Statistik der Schweiz / Sozialberichterstattung Schweiz. Neuchâtel, 36 S.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2016): Gemeindetypologie. Steckbrief – Nomenklatur. Bern, 1 S.
- BURGENLÄNDISCHE GEMEINDEORDNUNG (1965): Verfassungsgesetz vom 1. Dezember 1965, mit dem für die burgenländischen Gemeinden mit Ausnahme der Städte mit eigenem Statut eine Gemeindeordnung erlassen wird. Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgld&Gesetzesnummer=10000055&FassungVom=2003-08-12> (Zugriff: Februar 2019)
- CANZLER, W. (2016): Die soziale Aufgabe von Verkehrsinfrastrukturpolitik. S. 495-520, In: SCHWEDES, O. et al. (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 963 S.
- CHALMERS, A., BERGEMANN, N., ALTSTÖTTER-GLEICH, C., BERGEMANN, N. (2001): Wege der Wissenschaft: Einführung in die Wissenschaftstheorie, Springer 2001. Berlin, Heidelberg, New York, 237 S.
- CONNERLEY, E., SCHROEDER, L. (1996): Rural Transport Planning – Approach Paper. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program. Knowledge, Information and Technology Center (KNIT). 60 S.
- COUCLELIS, H. (2000): From Sustainable Transportation to Sustainable Accessibility: Can We Avoid a New Tragedy of the Commons? S.341-356. In: JANELLE, D., HODGE, D. (Hrsg.): Information, Place, and Cyberspace. Issues in Accessibility. Springer-Verlag. Berlin Heidelberg, 388 S.
- DANGSCHAT J. S., HAMEDINGER A. (Hrsg.) (2007): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL Band 230. Hannover, 248 S.
- DAUBITZ, S. (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr, In: SCHWEDES, O. et al. (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 963 S.
- DELLER, S., TSAI, T., MARCOUILLER, D., ENGLISH, D. (2001): The Role of Amenities and Quality of Life In Rural Economic Growth. In: American Journal Agricultural Economics 83(2). Oxford, S.352-365
- DER STANDARD (2014): Kritik von allen Seiten an Pendlerförderung. Link: <https://derstandard.at/2000009867576/Kritik-von-allen-Seiten-an-Pendlerfoerderung> (Zugriff: Jänner 2019)
- DIEKMANN, A. (1999): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Rowohlt Taschenbuch Verlag. Reinbek bei Hamburg, 640 S.
- DIE PRESSE (2012): Ökonomen kritisieren Pendlerpauschale. Link: <https://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/751232/Oekonomen-kritisieren-Pendlerpauschale> (Zugriff: Jänner 2019)
- DIRECTORATE FOR PUBLIC GOVERNANCE AND TERRITORIAL DEVELOPMENT (Hrsg.) (2010): OECD Regional Typology. 47 S.



DÖRFLER, S., WERNHART, G. (2016): Die Arbeit von Männern und Frauen. Eine Entwicklungsgeschichte der geschlechtsspezifischen Rollenverteilung in Frankreich, Schweden und Österreich. Forschungsbericht 19, Österreichisches Institut für Familienforschung an der Universität Wien. 81 S.

DRESING, T., PEHL, T. (2013): Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende. 5. Auflage. Marburg, 71 S.

DUDEN (2017): online-Wörterbuch [duden.de](https://www.duden.de/). Bibliographisches Institut GmbH. Dudenverlag. Berlin – Link: <https://www.duden.de/> (Zugriff: Oktober 2017)

ECKEY, H.-F., KOSFELD, R., TÜRCK, M. (2008): Deskriptive Statistik. Grundlagen – Methoden – Beispiele. Gabler. Wiesbaden, 283 S.

EICHHORST, W., BUHLMANN, F. (2015): Die Zukunft der Arbeit und der Wandel der Arbeitswelt, IZA Standpunkte, No. 77, Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit (IZA). Bonn, 18 S.

EINIG, K. (2009): Koordination der Anpassung der Daseinsvorsorge an den Demografischen Wandel durch Meta-Regulierung und Netzwerk-governance. In: Neu C. (Hrsg.) Daseinsvorsorge. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden

ENOCH, M., POTTER, S., PARKHURST, G., SMITH, M. (2004): INTERMODE: Innovations in Demand Responsive Transport. Department for Transport and Greater Manchester Passenger Transport Executive. London, 200 S.

FELLENDORF, M. (2013): Verkehrsplanung. Skriptum zur Vorlesung Verkehrsplanung. Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen. 107 S.

FGSV – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. FGSV-Nr. 162. Köln, 88 S.

FGSV – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln.

FLICK, U. (2011): Triangulation. Eine Einführung. 3., aktualisierte Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Opladen, 127 S.

FREIWILLIGENGESETZ (2012): Bundesgesetz zur Förderung von freiwilligem Engagement (Freiwilligengesetz – FreiWG), BGBl. I Nr. 17/2012. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007753> (Zugriff: Jänner 2019)

FRÖHLICH P., AXHAUSEN K.W. (2002): Development of car-based accessibility in Switzerland from 1950 through 2000: First results. Conference paper STRC 2002

GATHER, M., KAGERMEIER, A., LANZENDORF, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Studienbücher der Geographie, Gebr. Borntraeger Verlagsbuchhandlung Berlin, Stuttgart, 303 S.

GRATWEIN-STRAßENGEL (2017): Sitzungsprotokoll der Gemeinderatssitzung am 23.03.2017 – Auszug. Gratwein-Straßengel, 3 S.

GREIF, S., RUNDE, B., SEEBERG, I. (2004): Erfolge und Misserfolge beim Change Management. Hogrefe Verlag. Göttingen, 383 S.



- GÖTHLICH, S. (2003): Fallstudien als Forschungsmethode: Plädoyer für einen Methodenpluralismus in der deutschen betriebswirtschaftlichen Forschung, Manuskripte aus den Instituten für Betriebswirtschaftslehre der Universität Kiel, No. 578. Kiel, 28 S.
- HEADICAR, P. (Hrsg.) (2009): Transport Policy and Planning in Great Britain. The Natural and Built Environment Series. Routledge. London, New York, 455 S.
- HELFFERICH, C. (2011): Die Qualität qualitativer Daten, Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 4. Auflage. Lehrbuch. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 214 S.
- HENKEL, G. (1993): Der Ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse in Deutschland seit dem 19. Jahrhundert. B.G. Teubner. Stuttgart, 306 S.
- HERGET, M. (2013): Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien. Dissertation Technische Universität Berlin. Springer VS. Berlin, 313 S.
- HERWEG, N. (2015): Multiple Streams Ansatz. S. 325-353. In: WENZELBURGER, G., ZOHLNHÖFER, R. (Hrsg.): Handbuch Policy-Forschung. Springer Fachmedien. Wiesbaden.
- HIETANEN, S., SAHALA, S. (O.J.): Mobility as a Service – Can it be better than ownig a car? Forum Virum Helsinki, 56 S.
- HOCHSCHULE LUZERN (2018): Pearson-Chi-Quadrat-Unabhängigkeitstest. Fachstelle Empirical Methods. Link: <https://www.empirical-methods.hslu.ch/entscheidbaum/zusammenhaenge/pearson-chi-quadrat/> (Zugriff: Dezember 2018)
- HUNECKE, M., BECKMANN, K., LANGWEG, A. (2007): Symbolisch-emotionales Marketing für den ÖPNV: Maßnahmen zur nutzerorientierten Angebotsgestaltung und Kommunikation. DVV Media Group. 144 S.
- ISTMOBIL GMBH (2019): ISTmobil Korneuburg. <https://istmobil.at/istmobil-regionen/bezirk-korneuburg-istmobil/> (Zugriff: April 2019)
- IVE - INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR VERKEHRS- UND EISENBAHNWESSEN MBH (2014): Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Hannover, 113 S.
- JANN, W., WEGRICH, K. (2014): Phasenmodelle und Politikprozesse: Der Policy-Cycle. S.97-131. In: Schubert, K., Bandelow, C.: Lehrbuch der Politikfeldanalyse. DeGruyter, Oldenburg.
- JANSEN, H., Hintz, R. (2016): Der Bürgerbus in Rheinland-Pfalz. Vortrag 11. Deutscher Nahverkehrstag (2. Juni 2016). Link: https://www.deutschernahverkehrs-tag.de/fileadmin/vortraege/DNT2016_Jansen_Buergerbus_RLP.pdf (Zugriff: April 2019)
- KÄRNTNER ALLGEMEINE GEMEINDEORDNUNG (1998): Kärntner Allgemeine Gemeindeordnung (K-AGO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrK&Gesetzesnummer=10000276> (Zugriff: Februar 2019)
- KATZLBERGER, G. (2010): Neuabgrenzung der Siedlungseinheiten 2010. Statistische Nachrichten 11/2010. S. 1023 - S. 1029.
- KEPPER, J. (2013): Die NVV-Mobilfalt. Mobilität in einer neuen Vielfalt. 6. ÖPNV Innovationskongress. Freiburg, 37 S.
- KINGDON, J. W. (1984): Agendas, alternatives, and public policies. 2nd edition. Harper Collins. New York, 254 S.



- KIRCHHOFF, P., TSAKARESTOS, A. (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen, Ziele – Entwurf – Realisierung. Teubner Verlag, 123 S.
- KIRNER, L. (2014): Agrarstrukturerhebung 2013. Österreichische Agrarstruktur quo vadis? Institut für Unternehmensführung, Forschung und Innovation der Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik Wien. 16 S.
- KLEMENTSCHITZ, R., ANGERER, M., BAUERNFEIND, A., HAIDER, T., HAYDN, P. (2019): Potenziale für den Einsatz gemeinschaftlich genutzter autonomer Fahrzeuge im ländlichen Raum. Tagungsband REAL CORP 2019. Karlsruhe, S.553-562
- KLEMENTSCHITZ, R., WURZ, D. (2010): Nachfragegesteuerte öffentliche Verkehrsversorgung in ländlichen Regionen am Beispiel Defereggental; Erarbeitung eines Bedienungskonzeptes – FLIPPER PROJECT Feasibility Study Defereggental. Wien, 71 S.
- KLIMAAKTIV MOBIL (2019): Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden. Förderprogramm des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus. Link: https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_Klima_aktiv_mobil_Kommunal.pdf (Zugriff: Jänner 2019)
- KLIMA- UND ENERGIEFONDS (Hrsg.) (2011): Handbuch zur Errichtung von ressourcenschonenden Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum. Blue Globe Manual. Klima- und Energiefonds. Wien, 44 S.
- KLIMA- UND ENERGIEFONDS (Hrsg.) (2013): Sociodemographic Change and the dynamics of Austrian Smart Cities. Blue Globe Report. Klima- und Energiefonds. Wien, 69 S.
- KLIMA- UND ENERGIEFONDS (Hrsg.) (2014): Leitfaden Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum. 4. Ausschreibung 2014. Wien, 16 S.
- KNIE, A. (1997): Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt, 48(1). Berlin, S.39 – S.54
- KOSCHNICK, W. (1996): Management. Enzyklopädisches Lexikon. Walter de Gruyter. Berlin, New York, 690 S.
- KRAJASITS C. (o.J.): Zur Typisierung von ländlichen Räumen im deutschsprachigen Raum – Konsequenzen für einen differenzierenden Umgang mit der soziodemographischen Entwicklung. Öir Projekthaus. 4 S.
- KREILKAMP, E. (1987): Strategisches Management und Marketing: Markt- und Wettbewerbsanalyse, Strategische Frühaufklärung, Portfolio-Management (Marketing-Management, Band 11). de Gruyter. Berlin, 618 S.
- KRONEN ZEITUNG (2010): VCÖ kritisiert: Pendlerpauschale bevorzugt Reiche. Link: <https://www.krone.at/230940> (Zugriff: Jänner 2019)
- KRUG, H. (1998): Raumstrukturelle Ausprägungen einer Verkehrsreform. Geographische Rundschau 50, Heft 10. 6 S.
- KRUSE, J. (2014): Qualitative Interviewforschung. Ein integrativer Ansatz. 2. Auflage. Beltz Juventa. Weinheim Basel, 708 S.
- KUCKARTZ, U. (2008): Qualitative Evaluation: Der Einstieg in die Praxis. VS-Verlag, Hamburg, 115 S.
- LAND BURGENLAND (Hrsg.) (2013): Mikro-ÖV Burgenland. Gefördert aus Mitteln des Klima- und Energiefonds. Eisenstadt, 44 S.



- LAND BURGENLAND (2015): Mikro-ÖV – Gemeindebusse. Link: <https://www.burgenland.at/themen/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/> (Zugriff: Jänner 2019)
- LAND NIEDERÖSTERREICH (1992): NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm. Link: http://www.noee.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html (Zugriff: Jänner 2019)
- LAND NIEDERÖSTERREICH (Hrsg.) (2018): NÖ Atlas. Link: <http://www.noee.gv.at/noe/Karten-Geoinformationen/Karten-Geoinformationen.html> (Zugriff: Jänner 2018)
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2008): Wege in die Zukunft. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+. Graz, 85 S.
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2009): Landesentwicklungsprogramm. Vorordnung und Erläuterung. Raumplanung Steiermark. Graz, 20 S.
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2011): Die Steiermark im Profil. Raumplanung Steiermark. Wien, 34 S.
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2015): Die neue Steiermark ab 2015. Reformen für eine gute Zukunft. Graz, 36 S.
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2016a): Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden. Steirische Statistiken. Graz, 109 S.
- LAND STEIERMARK (2016b): Bundesweite ÖV-Standards für Österreich im Regionalverkehr, Vortrag DI Bernhard Breid, 19. Oktober 2016
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2016c): Mikro-ÖV Strategie Steiermark. Bearbeitung STS und verkehrplus. Graz, 47 S.
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2017): Steirische Gemeinden und BürgermeisterInnen – Statistische Daten. Link: <http://www.gemeindestrukturreform.steiermark.at/cms/ziel/114864047/DE/> (Zugriff: Oktober 2017)
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2018a): GIS-Steiermark. Digitaler Atlas. Link: <http://www.gis.steiermark.at/> (Zugriff: Jänner 2018)
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2018b): Kraftfahrzeugdichte Pkw und Kombi. Landesstatistik Steiermark. Link: http://www.statistik.steiermark.at/cms/dokumente/11682782_103036002/aafae8e0/PKW_Kombi_Dichte%202017.pdf (Zugriff: März 2018)
- LAND STEIERMARK (Hrsg.) (2018c): Mobilitätskennzahlen Steiermark. Steiermark unterwegs 2013/2014 und ÖV-Güteklassen Steiermark. Inhaltliche Bearbeitung: PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH. Graz. 54 S.
- LAND STEIERMARK (2019): Verkehrsverbundreform – Planung und Vergabe von Regional(bus)leistungen. Vortrag: DI Bernhard Breid, 04.02.2019. Graz, 11 S.
- LAND TIROL (Hrsg.) (2018): tiris - Tiroler Rauminformationssystem. Link: <https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/tiris/> (Zugriff: Jänner 2018)
- LANG, S. (o.J.): Empirische Forschungsmethoden. Skript zur Lehrveranstaltung. Universität Trier. 28 S.
- LEMPPE, J. (2007): Politikfeldanalyse. Präsentationsunterlage. Technische Universität Dresden. Link: https://tu-dresden.de/gsw/phil/ressourcen/dateien/fak/fsr/antiquarian/dokumente/Politikfeldanalyse_kurz.pdf?lang=de (Zugriff: Februar 2017)
- LI, Y., VOEGE, T. (2017): Mobility as a Service (MaaS): Challenges of Implementation and Policy Required. In: Journal of Transportation Technologies, 7, S. 95-106



- LOGAN, P. (2007): Best Practice Demand-responsive Transport (DRT) Policy. Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice, Vol. 16, No. 2, Queensland, S. 50-59
- LOHSE, D., SCHNABEL, W. (2011): Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung: Band 2 – Verkehrsplanung. Beuth. Berlin, 648 S.
- MADEJOVIC, I. (2014): Qualitative Sekundäranalyse. Zum Potenzial einer neuen Forschungsstrategie in der empirischen Sozialforschung. VS Springer. 245 S.
- MAYRING, P. (2012): Qualitative Inhaltsanalyse – ein Beispiel für Mixed Methods. In: Mixed Methods in der empirischen Bildungsforschung. Waxmann. Münster, S. 26-36
- MEHLERT, C. (2001): Planung und Umsetzung von AnrufBus-Systemen. 22 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.
- METH, D. (2017): Nachfragegesteuerter Öffentlicher Verkehr für kleine Gemeinden - Analyse der Verkehrsmittelwahlentscheidung am Beispiel des „Dorfmobils“ in Klaus, Oberösterreich. Dissertation, Universität für Bodenkultur. Wien, 136 S.
- MITTERER, K., HOCHHOLDINGER, N., VALENTA, A. (2017): Finanzierungsströme im ÖPNRV. Ergänzungsbericht zur Studie „Stadtregionaler öffentlicher Verkehr“ vom 18.11.2016. Endbericht vom 15. Februar 2017, KDZ Zentrum für Verwaltungsforschung, Link: <http://www.kdz.eu/de/file/20956/download> (Zugriff: Dezember 2018)
- MOBYOME KG (2019): bedarfsverkehr.at, innovative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum. OpenData. Link: <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Hauptseite> (Zugriff: November 2019)
- MÜHLENBRUCH, I. (2015): Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. 30 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.
- MULLEY, C., NELSON, J. (2009): Flexible transport services: A new market opportunity for public transport. S.39-45. In: Grieco, M., McQuaid, R. (Hrsg.): Research in Transportation Economics. 68 S.
- NEU, C. (2009) Daseinsvorsorge und territoriale Ungleichheit. In: Neu C. (Hrsg.) Daseinsvorsorge. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- NÖ GEMEINDEORDNUNG (1973): Niederösterreichische Gemeindeordnung (GemO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000105> (Zugriff: Februar 2019)
- OECD (2012): Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics. Local Economic and Employment Development (LEED) Programme. Link: https://www.oecd.org/cfe/leed/Demographic_changes_highlights.pdf (Zugriff: April 2019)
- OEDL-WIESER, T. (2010): Soziale Vielfalt – Stärke der ländlichen Entwicklung? Analyse und Diskussion am Beispiel „Leader“ in Österreich. Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft für Agrarökonomie, Band 19(1). Wien, 40 S.
- OÖ GEMEINDEORDNUNG (1990): Oberösterreichische Gemeindeordnung (GemO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LROO&Gesetzesnummer=10000288> (Zugriff: Februar 2019)
- OSSIMITZ, G., LAPP, C. (2006): Das Metanoia Prinzip. Eine Einführung in systemgerechtes Denken und Handeln. Franzbecker. Hildesheim, Berlin, 286 S.



QUENDLER, E. (2011): Junge Landwirtschaft mit Zukunft. Zukunftsvorstellungen von JunglandwirtInnen in einer Zeit des agrarpolitischen Wandels – Ergebnisse einer Repräsentativbefragung in Österreich. Schriftenreihe Nr. 101 AWI - Bundesanstalt für Agrarwirtschaft. Wien, 135 S.

RAMMLER, S. (2016): Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. S. 899-917, In: SCHWEDES, O. et al. (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden, 963 S.

RECHNUNGSHOF (2005): Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes. Reihe Bund 2005/8. Evaluierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr. Wien, 192 S.

RECHNUNGSHOF (2010): Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes. Reihe Bund 2010/9. Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr. Wien, S.71 - S.116

Robert Koch-Institut (Hrsg) (2015): Gesundheit in Deutschland. Gesundheitsberichterstattung des Bundes. Einzelkapitel: Welche Auswirkungen hat der demografische Wandel auf Gesundheit und Gesundheitsversorgung? Gemeinsam getragen von RKI und Destatis. RKI, Berlin, S. 432 - 455

ROSINAK & PARTNER (2016): Österreichweite ÖV-Güteklassen als Instrument zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung. Thematische Arbeiten der ÖREK-Partnerschaft „Raumordnung und Verkehr“. Infrastrukturtag 2016. Link: http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/Infrastrukturtag_2016/RO-Verkehr_%C3%96V-G%C3%BCteklassen_HIESS_2016-11-16.pdf (Zugriff: Jänner 2018)

SALZBURGER GEMEINDEORDNUNG (1994): Salzburger Gemeindeordnung 1994 (GdO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=10000813> (Zugriff: Februar 2019)

SAMMER, G., METH, D. (2006): MONA – Vertiefte Untersuchung von Mobilität und (Nah-)Versorgung im Unteren Pinka- und Stremtal. Schlussbericht. Wien: Universität für Bodenkultur.

SAMMER, G., KLEMENTSCHITZ, R. (2010): Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Österreich. S.26 – S.28, In: ÖGZ - Österreichische Gemeindezeitung. Wien, 66 S.

SCHÄFER, K. (2009): Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung. 27 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.

SCHIEFELBUSCH, M. (2015): BürgerBusse in Fahrt bringen – Stationen auf dem Weg zum BürgerBus. Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (Hrsg.). Stuttgart, 67 S.

SCHIG (2018): Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum. Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Link: https://www.schig.com/wp-content/uploads/2018/10/1_Leitfaden_MikroOEV_2018.pdf (Zugriff: Dezember 2018)

SCHIPFER, R. K. (2005): Der Wandel der Bevölkerungsstruktur in Österreich. Auswirkungen auf Regionen und Kommunen. Österreichisches Institut für Familienforschung. Wien, 19 S.



SCHMUCKI, B. (1997): Individualisierte kollektive und kollektivierte individuelle Verkehrssysteme. Die Vision von Neuen Technologien zur Lösung der Verkehrsnot der Städte in den 1970er Jahren. In: Dienel, Hans-Liudger & Trischler, Helmut (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Beiträge zur historischen Verkehrsforschung. Frankfurt am Main, New York, S. 147–169.

SCHREINER, J. (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.

SCHÖNFELDER, S. (2010): Demographischer Wandel als Herausforderung für Österreich und seine Regionen. Teilbericht 4: Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Verkehrsnachfrage in den Regionen. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO). Wien, 113 S.

SCHUBERT, A. (Hrsg.) (2011): Das österreichische Verkehrsjournal. S wie schnell. Heft 8/2011. Wien, 51 S.

SCHUBERT, H., FÜRST, D., RUDOLPH, A., SPIECKERMANN, H. (2001): Regionale Akteursnetzwerke – Analyse zur Bedeutung der Vernetzung am Beispiel der Region Hannover. Leske + Budrich, Opladen, 251 S.

SCHWARZE, B. (2005): Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung. Arbeitspapier 184. Universität Dortmund – Fakultät Raumplanung. Dortmund, 52 S.

SINABELL, F. (2012): Demographische Entwicklung in ländlichen Räumen. Abwanderung als Risiko. Walddialog – Sankt Johann im Pongau. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Wien, 26 S.

SMITH, G., SOCHOR, J., KARLSSON, M. (2018): Mobility as a Service: Development scenarios and implications for public transport. In: Santos, G. (Hrsg.): Research in Transportation Economics. Cardiff, 620 S.

SOMMER, C., SCHÄFER, F., LÖCKER, G., HATTOP, T., SAIGHANI, A. (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. BMVI. Berlin, 161 S.

SOZIALMINISTERIUM (Hrsg.) (2015): Bericht zur Lage und zu den Perspektiven des Freiwilligen Engagements in Österreich. 2. Freiwilligenbericht. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien, 218 S.

SPRINGER GABLER VERLAG (Hrsg.) (2018): Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Raumstruktur, Link: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2301/raumstruktur-v8.html> (Zugriff: Jänner 2018)

STADT GRAZ (2019): Mobilitätserhebung: Mehr Rad, weniger Auto. Link: https://www.graz.at/cms/beitrag/10329333/8106444/Mobilitaetserhebung_Mehr_Rad_weniger_Auto.html (Zugriff: April 2019)

STADT WIEN (2015): Wie finanziert sich der Öffentliche Verkehr in Wien? Link: <https://wien1x1.at/site/wie-finanziert-sich-der-oeffentliche-verkehr-in-wien/> (Zugriff: April 2019)

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2018): Ein Blick auf die Gemeinde. Link: <http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp> (Zugriff: Jänner 2018)

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2017a): Statistisches Jahrbuch Österreichs 2017. Einzelne Kapitel downloadbar: http://www.statistik.at/web_de/services/stat_jahrbuch/index.html (Zugriff: Februar 2017)



STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2017b): Regionale Gliederung – Dauersiedlungsraum. Link: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/dauersiedlungsraum/index.html (Zugriff: Oktober 2017)

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2016a): Demographisches Jahrbuch 2015. Bundesanstalt Statistik Österreich. Wien, 116 S.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2016b): Bevölkerungsprognose 2016 – 2080 für Österreich und die Bundesländer. Vortrag Pesendorfer und Hanika, 22.11.2016. Wien.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2013): Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zu Bevölkerungsprognosen. Bundesanstalt Statistik Österreich. Wien, 21 S.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2012): Kurzbeschreibung internationaler Verfahren zur Klassifikation von Stadt und Land. Bundesanstalt Statistik Österreich. Wien, 7 S.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (o.J. a): Bevölkerungsbilanzen 1869-2011 nach Bundesland und Komponenten (heutiger Gebietsstand). Bundesanstalt Statistik Österreich. Wien, 2 S.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (o.J. b): Bevölkerungsveränderung seit 1981 - Steiermark. Bundesanstalt Statistik Österreich. Wien, 1 S.

STEIERMÄRKISCHE GEMEINDEORDNUNG (1967): Gesetz vom 14. Juni 1967, mit dem für die Gemeinden des Landes Steiermark mit Ausnahme der Städte mit eigenem Statut eine Gemeindeordnung erlassen wird (GemO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000218> (Zugriff: Februar 2019)

STEINER, M. (2003): Ländliche Regionen – gibt's die? Einige Anmerkungen zu Analysen und Strategien. Ländlicher Raum 4 / 2003. Graz, 5 S.

STEINRÜCK, B., KÜPPER, P. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie. Institut für Ländliche Räume. Braunschweig, 77 S.

STICKLER, H. (1999): Theorie und Technik der Planung. Vorlesung Schriftliche Unterlagen. Technische Universität Graz.

StROG (2010): Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 (StROG). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrStmk&Gesetzesnummer=20000069> (Zugriff: Februar 2019)

TAMME, O. (2008): „Wenn der Postfuchs nicht mehr winkt“ – Postversorgung in Österreich auf dem Land nach der Schließungswelle. Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien, 21 S.

TEDDLIE, C., TASHAKKORI, A. (2006): A General Typology of Research Designs Featuring Mixed Methods. Mid-South Educational Research Association. Research in the Schools Vol. 13, No. 1, S.12-28

THIELSCH, M. T., BRANDENBURG, T. (Hrsg.) (2012): Praxis der Wirtschaftspsychologie II: Themen und Fallbeispiele für Studium und Praxis. Münster: MV Wissenschaft Online-Umfragen und Online-Mitarbeiterbefragungen (S.109 – S. 127).

TIROLER GEMEINDEORDNUNG (2001): Tiroler Gemeindeordnung (TGO). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrT&Gesetzesnummer=20000101> (Zugriff: Februar 2019)



- TISCHLER, S. (2016): Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in alpinen Regionen. Ein interdisziplinärer Ansatz zur Konzeption zukunftsfähiger Planungsstrategien. Dissertation an der Universität Innsbruck. Springer Vieweg. Innsbruck, 271 S.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2007): Soziodemographischer Wandel in Städten und Regionen – Entwicklungsstrategien aus Umweltsicht. Texte 18/07. Dessau, 156 S.
- UMWELTDACHVERBAND (2015): #5 – Bitte umsteigen! Presseausendung. Link: <https://www.umweltdachverband.at/inhalt/5-bitte-umsteigen?ref=> (Zugriff: Februar 2018)
- VALLÉE, D. (2009): Zusammenwirken von Verkehrs- und Regionalentwicklung am Beispiel der Region Stuttgart. 18 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.
- VASOLDSBERG (2015): Anrufsammeltaxi VASTI. Infos zum Mikro-ÖV Angebot. Link: <http://www.vasoldsberg.at/> (Zugriff: Juli 2015)
- VCÖ (Hrsg.) (2005): Ökonomisch effizienter Verkehr – Nutzen für alle. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2005. Wien, 48 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2010): Öffentlicher Verkehr – Weichenstellung für die Zukunft. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2010. Wien, 48 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2011): Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2011. Wien, 52 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2013): Zukunft der Mobilität in der Region. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2013. Wien, 50 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2014): Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern. VCÖ factsheet „Mobilität mit Zukunft“ 2/2014. Wien, 4 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2015): Multimodale Mobilität erfolgreich umsetzen. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2015. Wien, 50 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2016): Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2016. Wien, 43 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2018): Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2018. Wien, 40 S.
- VCÖ (Hrsg.) (2019): In Gemeinden und Regionen Mobilitätswende voranbringen. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2019. Wien, 44 S.
- VERKEHRPLUS, MECCA, AEA, TU WIEN-IVV, ÖÖI (2011): Implementierungsstrategien smarter Mobilitätslösungen für das Mobilitätsmanagement in Regionen – Ergebnisse der Projekte ImMoReg und ClimateMOBIL, Leitfaden im Auftrag des Klima- und Energiefonds des Bundes. Graz-Wien, 95 S.
- VERKEHRPLUS, FH JOANNEUM, EVOLARIS NEXT LEVEL, DI GUNTHER LENZ, MÜRZTALER VERKEHRS-GESELLSCHAFT (2015): Öffi-Feedback – Feedback-System für ÖV-Kundenzufriedenheit via App und Social Media. Endbericht, Förderprojekt des BMVIT in der Programmlinie ways2go (iv2splus), Projekt Nr. 835711. Graz, 272 S.
- VERKEHRPLUS (2017): Ve³ Planungshandbuch für Verkehrsverknüpfungen an Verkehrsstationen. Im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH. Graz-Wien, 156 S.



VERKEHRPLUS (2019): Mikro-ÖV: Tarif und Konkurrenz. Im Auftrag des Landes Steiermark, den Stadtgemeinden Bruck an der Mur und Trofaiach und der Markt-gemeinde Gratwein-Straßengel. Gefördert durch das Bundesministerium für Ver-kehr, Innovation und Technologie. Unveröffentlicht. Graz, 55 S.

VERKEHRSVERBUND STEIERMARK (2019a): Organisation. Link: <https://www.verbundlinie.at/service/ueber-den-verkehrsverbund/organisation> (Zu-griff: Februar 2019)

VERKEHRSVERBUND STEIERMARK (2019b): Obersteiermark macht mobil. Prä-sentation im Zuge Informationsveranstaltung zum Thema Mobilität in der Region Obersteiermark Ost. Leoben. 15 S.

VESTER, F. (2002): Die Kunst vernetzt zu denken. dtv. München, 384 S.

VOR (2019): Verkehrsverbund Ost-Region. Über uns. Link: <https://www.vor.at/ueber-uns/> (Zugriff: Februar 2019)

VORARLBERG GEMEINDEGESETZ (1985): Gesetz über die Organisation der Gemeindeverwaltung (Gemeindegesezt). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/Gelten-deFassung.wxe?Abfrage=LrVbg&Gesetzesnummer=20000047> (Zugriff: Februar 2019)

WEBER, G. (2010): Der ländliche Raum – Mythen und Fakten. Online-Fachzeit-schrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Was-serwirtschaft. Wien, 10 S.

WEBER, G., FISCHER, T. (2010): Gehen oder Bleiben? Die Motive des Wande-rungs- und Bleibeverhaltens junger Frauen im ländlichen Raum der Steiermark und die daraus resultierenden Handlungsoptionen im Rahmen der Lokalen Agenda 21-Prozesse. Studie im Auftrag der Fachabteilung 19D Abfall- und Stoffflusswirtschaft des Amtes der Steierm. Landesregierung. Wien, 105 S.

WIENER STADTVERFASSUNG (1968): Verfassung der Bundeshauptstadt Wien (WStV). Link: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Ge-setzesnummer=20000308> (Zugriff: Februar 2019)

WILDE, M. (2015): Mobilität im ländlichen Raum. 17 S. In: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine inte-grierte und nachhaltige Mobilität. VDE Verlag GmbH, Berlin.

WIMMER, K. (2004): Organisation als lernendes System – Systemische Paradig-men einer Lernenden Organisation. Link: <http://www.wimmer-partner.at/pdf.da-teien/org-lern-syst.pdf> (Zugriff: Juli 2019)

YIN, R.K (2013): *Case Study Research. Design and Methods* (Applied Social Re-search Methods Series, 5th Edition. Los Angeles, 282 S.

ZANKL, C., REHRL, K. (2018): Digibus 2017 – Erfahrungen mit dem ersten selbst-fahrenden Shuttlebus auf öffentlichen Straßen in Österreich. <http://www.digibus.at>. Salzburg, 58 S.



9 Anhang

Tabelle: Umgesetzte Projekte aus Österreich für die detaillierte Analyse

NAME DES PROJEKTES	GEMEINDE(N)	BUNDESLAND
Assling Mobil	Gemeinde Assling	Tirol
Bürgerbus Thomatal	Gemeinde Thomatal	Salzburg
ELOIS Werfenweng	Gemeinde Werfenweng	Salzburg
EMA-Bus	Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa	Niederösterreich
Falk Mobil	Marktgemeinde Falkenstein	Niederösterreich
finkenstein:bewegt	Marktgemeinde Finkenstein am Faaker See	Kärnten
gMeinBus Trofaiach	Stadtgemeinde Trofaiach	Steiermark
Mobilcard Krenglbach	Marktgemeinde Krenglbach	Oberösterreich
Mobil-E	Marktgemeinde Ebenthal in Kärnten	Kärnten
Ökotrip	Gemeinden Bildein, Moschendorf und Deutschschützen/Eisenberg; Marktgemeinden Eberau und Strem; Stadtgemeinde Güssing	Burgenland
RabnitzEggspress	Marktgemeinde Eggersdorf bei Graz	Steiermark
rufmi	Marktgemeinde Gratwein-Straßengel	Steiermark
St. Georgen Mobil	Gemeinde St. Georgen bei Salzburg	Salzburg
VASTI	Marktgemeinde Vasoldsberg	Steiermark



Tabelle: Themenblöcke der online-Befragung von Gemeinden in der Steiermark

THEMENBLOCK	INHALT	ZU BEANTWORTEN VON
Allgemeine Fragen	Bezirk, Gemeinde, Funktion	allen
Allgemeine Verkehrssituation	Qualität Ist-Situation, Bekanntheit Mikro-ÖV	allen
Zukunftsplan	Bedeutung Mobilität und Verkehr	allen
Alternative Mobilitätsangebote	Bestand/Planung Mobilitätsangebote	allen
kein Mikro-ÖV Angebot vorhanden	Interesse Implementierung, Gestaltungsmöglichkeiten	Befragten, ohne Mikro-ÖV Angebote
Mikro-ÖV Angebot vorhanden	Beschreibung Bestand	Befragten, mit Mikro-ÖV Angeboten
Mikro-ÖV Angebot in Planung	Beschreibung Planung	Befragten, mit Mikro-ÖV Angeboten in Planung
Finanzierung	optionale und tatsächliche Finanzierung	allen
Misserfolg von Mobilitätsangeboten/services	Sorge des Scheiterns	allen



Tabelle: Kriteriensystem für Tiefeninterviews

NR.	KATEGORIEBEZEICHNUNG	DEFINITION
K01	Projektidee und Initiierung	Herkunft der Projektidee, Initiatoren, Initiativen, Verbesserung der Problemlage, Lösungsansatz, begünstigendes Zeitfenster
K02	Finanzielle Rahmenbedingungen	Hemmende Faktoren hinsichtlich der Finanzierung, Finanzierung, Gemeindebudget, Förderung
K03	Politische Rahmenbedingungen	Hemmende Faktoren hinsichtlich der Politik, politischer Konsens, politische Trägerschaft, politische Lenkung
K04	Rechtliche Rahmenbedingungen	Hemmende Faktoren hinsichtlich bestehender Gesetze, gesetzliche Grundlagen, Graubereiche, Behörden und übergeordnete Entscheidungsträger
K05	Voraussetzungen	Raumstrukturell, Lage zu Zentren, bestehendes ÖV-Angebot, weiterführende Infos, Mobilitätskultur
K06	Umsetzung, maßnahmen-spezifische Einflüsse	Dauer, Komplexität, Bekanntheit der Maßnahme
K07	Funktion des Mikro-ÖV Angebotes	Soziale Wirkungen, Umweltwirkungen, Erwartungshaltungen, Zielgruppen
K08	Vorbildfunktion	Projekt als Vorbild für andere, bereits bestehende Angebote als Vorbild für gegenständliches Projekt, zukünftige Entwicklung Mobilität
K09	Risiko des Scheiterns	Möglichkeit der Einstellung des Angebotes, Bedenken vor Umsetzung, zukünftige Situation
K10	Kooperation Raum	Partnergemeinden, regionale Zusammenarbeit
K11	Kooperation Projektteam	Verwaltung, Politik, Verkehrsdienstleister, fachliche Betreuung, Akteure
K12	Kommunikation	Hemmender oder begünstigender Faktor, Darstellung der Interessenlagen
K13	Schlüsselpersonen	Identifikation der Schlüsselperson(en), Rolle der Schlüsselperson(en)
K14	BürgerInnenbeteiligung, Einbindung BürgerInnen	Notwendigkeit, aktive Einbindung durch Politik
K15	Marketing	Image, Bekanntheit, Beliebtheit, Wirkung des Marketings



Tabelle: Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland

KLASSE	UNTERKLASSE	EINWOHNERINNEN	FUNKTION
Großstadt	große Großstadt	über 500.000	ober- oder mittelzentral
	kleinere Großstadt	100.000 bis 500.000	
Mittelstadt	große Mittelstadt	50.000 bis 100.000	überwiegend mittelzentral
	kleine Mittelstadt	20.000 bis 50.000	
Kleinstadt	größere Kleinstadt	10.000 bis 20.000	mind. grundzentral
	kleine Kleinstadt	5.000 bis 10.000	
Landgemeinde	-	unter 5.000	-

Tabelle: Raumtypen mit Flächen- und Bevölkerungsanteilen in Deutschland (Quelle: BBSR, 2012)

PRÄGUNG	LAGETYP	FLÄCHENANTEIL [%]	BEVÖLKERUNGSANTEIL [%]
ländlich	sehr peripher	17,5	3,2
	peripher	31,9	9,9
	zentral	10,6	4,5
	sehr zentral	0,7	0,4
teilweise städtisch	sehr peripher	1,2	0,8
	peripher	8,3	6,1
	zentral	7,9	6,5
	sehr zentral	1,7	1,7
städtisch	sehr peripher	0,2	0,3
	peripher	2,9	5,2
	zentral	7,9	17,3
	sehr zentral	9,3	44,0

Tabelle: Raumtypologie Schweiz (Quelle: ARE, 2001)

KLASSE	UNTERKLASSE	BESCHREIBUNG
Agglomerationen und isolierte Siedlungen		
Periurbaner ländlicher Raum	gute ÖV- und gute MIV-Erreichbarkeit	max. 20 Minuten Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration
	mäßig ÖV- und gute MIV-Erreichbarkeit	max. 20 Minuten Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration mIV
	mäßig ÖV- und mäßig MIV-Erreichbarkeit	über 20 Minuten Fahrzeit bis zur nächstgelegenen Agglomeration
	periurbane ländliche Zentren	5.000 bis 10.000 Einwohner und mind. 15 Minuten mIV-Distanz zur nächstgelegenen Agglomeration
Alpine Tourismuszentren	außerhalb der Agglomeration	
	innerhalb der Agglomeration	
	periphere Zentren	5.001 bis 10.000 Einwohner



Peripherer ländlicher Raum	periphere Kleinzentren	2.001 bis 5.000 Einwohner
	peripherer ländlicher Raum	501 bis 2.000 Einwohner
	peripherer bevölkerungsarmer Raum	bis 500 Einwohner

Tabelle: 10 Gemeinden mit dem geringsten Anteil an Siedlungsraumes in Relation zur Gemeindefläche in der Steiermark (Quelle: LAND STEIERMARK, 2017)

GEMEINDE	BEVÖLKERUNG 2015	FLÄCHE [KM ²]	SIEDLUNGSR AUM [KM ²]	ANTEIL SIEDLUNGSRAUM [%]
Wildalpen	474	202,9	2,4	1,2
Pusterwald	466	105,3	2,1	2,0
Sölk	1.522	288,3	6,1	2,1
Wald am Schoberpaß	584	90,3	1,9	2,1
Stadl-Predlitz	1.690	256,2	5,6	2,2
Hohentauern	412	92,6	2,1	2,2
Radmer	572	82,4	2,1	2,5
Mariazell	3.900	413,5	11,5	2,8
Grundlsee	1.210	151,5	4,4	2,9
Kalwang	993	67,3	2,0	3,0



Tabelle: Fallbeispiel Assling Mobil – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie in Kooperation mit weiteren Gemeinden in Osttirol
Betriebsbeginn		November 2012
betriebl	Betreiberkonstellation & Personal	Freiwillige FahrerInnen, Organisation und Trägerschaft durch die Gemeinde Assling (das Fahrzeug ist Eigentum der Gemeinde)
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Gesamtes Gemeindegebiet mit Verknüpfungspunkten in der Nachbargemeinde (Bahnhöfe), Werktags (Mo-Fr) 07:45 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 18:00 Uhr (im Winter endet das Angebot um 17:00 Uhr)
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, 30 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt 1,50 €
	Information & Kommunikation	Schaltung in lokalen Medien, Info-Material am Gemeindeamt, Website der Gemeinde, Mundpropaganda
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Gemeinde Assling Machbarkeitsstudie: externer Planer Betrieb: Eigenbetrieb durch Freiwillige
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Assling bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes in den ersten drei Jahren (KLIEN).
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel Bürgerbus Thomatal – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		September 2015
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Freiwillige FahrerInnen, Organisation durch die Gemeinde Thomatal und den Verein Bürgerbus Thomatal (das Fahrzeug ist Eigentum der Gemeinde)
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes, SchülerInnentransport, Schulzeit morgens und mittags, Einkaufsfahrt (Mi) 08:30 – 11:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	SchülerInnentransport wird vor jedem Semester fixiert, Fahrtwunschanmeldung am Tag vorher, Einzelfahrt 3,00 €, Hin- u. Rückfahrt am selben Tag 5,00 €
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokale und regionale Medien, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Gemeinde Thomatal und Verein Bürgerbus Thomatal Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Thomatal bereitgestellt, Kostenersatz durch das Finanzministerium (Schülergelegenheitsverkehr).
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel ELOIS Werfenweng – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		September 2013
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Einsatz von professionellen FahrerInnen, Bei kapazitiven Engpässen wurden Transportdienstleistungen von lokalen Taxiunternehmern zugekauft
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Haus-zu-Haus Bedienung, Das gesamte Gemeindegebiet von Werfenweng wird bedient, 7:30 bis 14:00 Uhr und 16:00 bis 20:00 Uhr (täglich)
	Service & Tarifmodell & Disposition	Die Tarife orientieren sich an den Verkehrsverbundtarifen, Einzelfahrt 2,20 € / 1,20 €* 10er-Block 18 € / 9 €* Monatskarte 38 € / 19 €* Jahreskarte 220 € / 180 €* (* 6-14 Jahre), FahrerInnen übernehmen die Disposition und sind in der Lage flexibel auf die Wünsche der NutzerInnen zu reagieren
	Information & Kommunikation	Website Gemeinde Werfenweng, Neukunden- bzw. Neubürgerpaket, Schnupperticket (2 Jahreskarten für sämtliche Mobilitätsangebote liegen am Gemeindeamt auf – jeder Gemeindegänger kann diese kostenlos ausleihen), Öffentliche Präsentationen des Angebotes
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Gemeinde Werfenweng Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: E-Fahrzeug und als Verstärkung ein Dieselfahrzeug
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Werfenweng und dem Tourismusverband bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN).
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel EMA-Bus – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		Oktober 2014
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Enzersdorf
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Mischung aus flexiblen Bedarfsverkehren in der Gemeinde (werktags Mo-Fr 08:30 – 15:30 Uhr) und vordefinierten Bedarfsfahrten als Zubringerverkehr morgens und nachmittags/abends zur Bahn
	Service & Tarifmodell & Disposition	Dispositionszentrale des Verkehrsunternehmers, Einzelfahrt 1,50 €/ 1,20 € (Sozialtarif), 10er-Block 12,00 € / 10,00 € (Sozialtarif), Kinder unter 10 Jahren nutzen das Angebot kostenlos.
	Information & Kommunikation	Veranstaltungen, Info-Flyer, Gemeindezeitung, Logo, Gratisticketaktion, Haltesäulen
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Enzersdorf Planung und Umsetzungsberatung: externe Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Enzersdorf bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel FalkMobil – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie
Betriebsbeginn		September 2014
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Verein FalkMobil mit freiwilligen FahrerInnen
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Vier Betriebstage mit definierten Routen und Sammelpunkten (3 werktags und 1 samstags)
	Service & Tarifmodell & Disposition	Staffelung der Fahrtgeldeinnahmen je nach Fahrtweite, Fahrtwunschanmeldung: Dispositionszentrale Vortag oder am Morgen vor Fahrtwunsch bzw. direkt bei der/dem freiwilligen FahrerIn
	Information & Kommunikation	Einschaltung in Gemeindezeitung, Mundpropaganda
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Verein FalkMobil Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: freiwillige FahrerInnen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Falkenstein bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel finkenstein:bewegt – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		-
Betriebsbeginn		April 2014
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Verein finkenstein:bewegt und einem professionellen Taxiunternehmen aus der Region
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Haus-zu-Haus Bedienung in der gesamten Gemeinde Finkenstein, Transport über die Gemeindegrenzen hinaus möglich, Werktags (Mo-Fr) 08:00 – 17:00 Uhr Abend- und Nachtangebot (Do-Sa) 17:00 – 04:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Disposition durch FahrerInnen, Einzelfahrt 4,90 € unter 7km, Über 7km: Grundpreis + 0,70 € pro km, Fahrten über die Gemeindegrenzen hinaus: Grundpreis + 1,80 € pro km
	Information & Kommunikation	Mundpropaganda, Infoschreiben an Privatpersonen und Betriebe, Gemeindezeitung, Website finkenstein:bewegt
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Verein finkenstein:bewegt Planung und Umsetzungsberatung: - Betrieb: regionales Taxiunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde Finkenstein bereitgestellt, Förderung des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel gMeinBus Trofaiach – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		August 2013
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Stadtgemeinde Trofaiach
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes, Sammelpunkt zu Sammelpunkt bzw. Verknüpfungspunkt, Werktags (Mo-Fr) 06:30 – 19:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, mind. 30 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt 1,00 € / 0,50 €* Zehnerblock 8,00 € / 4,00 €* Monatskarte 22,00 € / 11,00 €* Jahreskarte 200,00 € / 100,00 €* *ermäßigt, SozialkartenbesitzerInnen nutzen den Bus kostenlos
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Infos bei Bürgerservice, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung, Bus-Branding, Infopoints etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Stadtgemeinde Trofaiach Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Stadtgemeinde Trofaiach bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch, Fahrgastbefragungen im gMeinBus BürgerInnenbefragung zum gMeinBus (öffentliche) Veranstaltungen zur Optimierung des gMeinBus



Tabelle: Fallbeispiel Mobilcard Krenglbach – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		August 2013*
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Verein Mobilcard Krenglbach und professioneller Verkehrsdienstleister
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Haus-zu-Haltestellen Bedienung im gesamten Gemeindegebiet von Krenglbach, Kombination mit E-Car-Sharing, Werktags (Mo – Fr) von 06:30 – 19:45 Uhr Samstags von 07:30 – 12:30 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Jährlicher Mitgliedsbeitrag bei Verein Mobilcard Krenglbach, Mobilcard-BesitzerInnen nutzen das Angebot gratis, ohne Mobilcard 2,10 € pro Fahrt, Disposition durch die FahrerInnen
	Information & Kommunikation	Website, Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Bus-Branding, Präsentation des Projektes bei verschiedenen Veranstaltungen
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Verein Mobilcard Krenglbach und die Gemeinde Krenglbach Planung und Umsetzungsberatung: Verein Mobilcard Krenglbach Betrieb: lokales Taxiunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Unterstützender finanzieller Beitrag durch die Gemeinde Krenglbach Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch

* im Jänner 2017 eingestellt, durch Ortsbus KATI ersetzt.



Tabelle: Fallbeispiel Mobil-E Ebenthal – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		Jänner 2016
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Ebenthal
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes, Sammelpunkt zu Verknüpfungspunkt, Werktags (Mo-Fr) 08:00 – 12:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, 30 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt 2,00 € Hin- und Rückfahrt 3,50 €
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Infoveranstaltungen, Infopoints, Website etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Ebenthal Planung und Umsetzungsberatung: externe Planer und Verkehrsunternehmen Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Ebenthal bereitgestellt.
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle: Fallbeispiel Ökotrip Unteres Pinka- und Stremtal – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		April 2014
betriebl	Betreiberkonstellation & Personal	6 Gemeinden der Region 5 flexible Taxiunternehmen
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Die Region Unteres Pinka- und Stremtal mit 27 Katastralgemeinden wird bedient, Haus-zu-Haus Bedienung im gesamten Gebiet der Region Unteres Pinka- und Stremtal, werktags (Mo-Fr) 08:00 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 17:00 Uhr, Güssing: werktags (Mo-Fr) 08:00 bis 18:00 Uhr und samstags 08:00 bis 12:00 Uhr)
	Service & Tarifmodell & Disposition	Zentrale Disposition durch ein Taxiunternehmen. Fahrtanmeldung werktags von 07:00 bis 16:00 Uhr, Einzelfahrschein: 3,00 € Tageskarte: 7,00 € Monatskarte: 30,00 € Jahreskarte: 120,00 €
	Information & Kommunikation	Mundpropaganda, Transparente, Plakate, „Fahrpläne“, Website, Einschaltungen und Berichterstattung in (Gemeinde-)Zeitungen, Info-Schreiben von Bürgermeister, Pressekonferenz, Bürgerbefragung zur Sensibilisierung, Ehrung des 1000. Fahrgast etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Fünf Gemeinden Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: fünf regionales Taxiunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die sechs Gemeinde der Region Unteres Pinka- und Stremtal bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch, BürgerInnenbefragung



Tabelle: Fallbeispiel RabnitzEggspres – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		August 2014*
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Eggersdorf bei Graz
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Gesamtes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes, Haus-zu-Haus Bedienung, Montag, Mittwoch und Freitag von 08:00 – 11:00 Uhr und von 14:00 – 17:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, mind. 30 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt: 2,00 € Hin – und Rückfahrt: 3,50 € Zehnerblock: 17,00 €
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Infos am Gemeindeamt, Bus-Branding etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Eggersdorf bei Graz Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Eggersdorf bei Graz bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch

* im Juni 2017 eingestellt, durch GUSTmobil ersetzt.



Tabelle: Fallbeispiel rufmi – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		September 2016
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Definiertes Bedienungsgebiet innerhalb des Gemeindegebietes, Sammelpunkt zu Sammelpunkt bzw. Verknüpfungspunkt, Werktags (Mo-Fr) 08:00 – 19:00 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, mind. 45 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt 2,00 € / 1,50 €* Zehnerblock 18,00 € / 13,00 €* *ermäßigt (bis 16 Jahre und Pensionisten)
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokalen und regionalen Medien, Infos am Gemeindeamt, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung, Bus-Branding, Sammel- und Verknüpfungspunkte etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Gratwein-Straßengel Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Gratwein-Straßengel bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie (KLIEN) und des Betriebes für die ersten drei Jahre (bmvit),
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch Fahrgastbefragungen im rufmi



Tabelle: Fallbeispiel St. Georgen mobil – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Machbarkeitsstudie mit Potenzialanalyse und Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		März 2014
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Verein St. Georgen mobil mit freiwilligen FahrerInnen
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	Kombination von Haus-zu-Haus und Haus-zu-Haltestellen Bedienung im gesamten Gemeindegebiet von St. Georgen (und wesentliche Ziele außerhalb der Gemeinde), Werktags (Mo-Fr) 06:30 – 18:30 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Dispositionszentrale, Mitgliedsbeitrag 10,00 € pro Jahr und Einzelfahrt 1,50 €
	Information & Kommunikation	Mundpropaganda, Vorträge bei Veranstaltungen, Bus-Branding, Infofolder
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Gemeinde St. Georgen Planung und Umsetzungsberatung: externer Planer (ausschließlich für Planung) Betrieb: ehrenamtliche GemeindebürgerInnen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Gemeinde St. Georgen bereitgestellt, Förderung der Machbarkeitsstudie und des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch



Tabelle1: Fallbeispiel VASTI – Übersicht Merkmale

MERKMAL		BESCHREIBUNG
Planungsgrundlage & fachliche Betreuung		Umsetzungskonzept
Betriebsbeginn		November 2012*
betrieblich	Betreiberkonstellation & Personal	Konzessioniertes Taxiunternehmen im Auftrag der Marktgemeinde Vasoldsberg
	Bedienungsform & Bedienungsgebiet & Betriebszeit	gesamtes Gemeindegebiet als Bedienungsgebiet, Sammelpunkt zu Sammelpunkt, werktags (Mo-Fr) 08:00 – 11:30 Uhr und 13:30 – 17:00 Uhr, samstags: 09:00 – 11:30 Uhr
	Service & Tarifmodell & Disposition	Fahrtwunschanmeldung direkt beim Fahrer (telefonisch, 20 Minuten vor Fahrtwunsch), Einzelfahrt 2€ Hin- und Rückfahrt 3,5€ Zehnerblock 17€
	Information & Kommunikation	Flyer, Schaltung in lokale und regionale Medien, Infoveranstaltungen und Workshops zur Angebotsoptimierung, „VASTI-Haltestellen“, Website etc.
strukturell	Kooperation & Synergien	Trägerschaft: Marktgemeinde Vasoldsberg Planung und Umsetzungsberatung: externe Planer Betrieb: regionales Taxi- und Mietwagenunternehmen
	Finanzierung & Förderung	Finanzieller Abgang wird durch die Marktgemeinde Vasoldsberg bereitgestellt, Förderung des Betriebes für die ersten drei Jahre (KLIEN)
	Monitoring & Evaluierung	Fahrtenbuch

* im Juni 2017 eingestellt, durch GUSTmobil ersetzt.



Tabelle: Übersicht angebotsspezifischer Kriterien nach aggregierten Ausprägungen umgesetzter Mikro-ÖV Angebote in Österreich

PROJEKT	BETREIBERKONSTELLATION		BEDIENUNGS- GEBIET	BETRIEBSZEITEN	FAHRTWUNSCH- ANMELDUNG	MIKRO-ÖV ANGEBOTSTYP
	HAUPTVERANTW ORTLICHKEIT	FAHRTENDIENST E				
Assling Mobil	Gemeinde	freiwillig	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1d
Bürgerbus Thomatal	Verein	freiwillig	Teile der Gemeinde	eingeschränkt	geplant (Tag vorher)	3
ELOIS Werfenweng	Gemeinde	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1a
EMA-Bus	Gemeinde	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1a
Falk Mobil	Verein	freiwillig	Teile der Gemeinde	eingeschränkt	geplant (Tag vorher)	3
finkenstein:bewegt	Verein	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	2a
gMeinBus Trofaiach	Gemeinde	professionell	Teile der Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1b
Mobilcard Krenglbach	Verein	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	2a
Mobil-E	Gemeinde	professionell	Teile der Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1b
Ökotrip	Gemeinde	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1a
RabnitzEggspress	Gemeinde	professionell	gesamte Gemeinde	eingeschränkt	flexibel (kurz vorher)	1c
rufmi	Gemeinde	professionell	Teile der Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1b
St. Georgen Mobil	Verein	freiwillig	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	2d
VASTI	Gemeinde	professionell	gesamte Gemeinde	umfassend	flexibel (kurz vorher)	1a



Fragebogen

Alternative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum – Chance oder Illusion?

Herzlich Willkommen!

Allgemeine Fragen

1) In welchem Bezirk liegt Ihre Gemeinde?*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Bruck-Mürzzuschlag | <input type="checkbox"/> Liezen |
| <input type="checkbox"/> Deutschlandsberg | <input type="checkbox"/> Murau |
| <input type="checkbox"/> Graz | <input type="checkbox"/> Murtal |
| <input type="checkbox"/> Graz-Umgebung | <input type="checkbox"/> Südoststeiermark |
| <input type="checkbox"/> Hartberg-Fürstenfeld | <input type="checkbox"/> Voitsberg |
| <input type="checkbox"/> Leibnitz | <input type="checkbox"/> Weiz |
| <input type="checkbox"/> Leoben | |

Welche Gemeinde im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag repräsentieren sie?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aflenz | <input type="checkbox"/> Pernegg an der Mur |
| <input type="checkbox"/> Breitenau am Hochlantsch | <input type="checkbox"/> Sankt Barbara im Mürztal |
| <input type="checkbox"/> Bruck an der Mur | <input type="checkbox"/> Sankt Lorenzen im Mürztal |
| <input type="checkbox"/> Kapfenberg | <input type="checkbox"/> Sankt Marein im Mürztal |
| <input type="checkbox"/> Kindberg | <input type="checkbox"/> Spital am Semmering |
| <input type="checkbox"/> Krieglach | <input type="checkbox"/> Stanz im Mürztal |
| <input type="checkbox"/> Langenwang | <input type="checkbox"/> Thörl |
| <input type="checkbox"/> Mariazell | <input type="checkbox"/> Tragöb-Sankt Katharein |
| <input type="checkbox"/> Mürzzuschlag | <input type="checkbox"/> Turnau |
| <input type="checkbox"/> Neuberg an der Mürz | |

Welche Gemeinde im Bezirk Deutschlandsberg repräsentieren sie?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Deutschlandsberg | <input type="checkbox"/> Sankt Martin im Sulmtal |
| <input type="checkbox"/> Eibiswald | <input type="checkbox"/> Sankt Peter im Sulmtal |
| <input type="checkbox"/> Frauental an der Laßnitz | <input type="checkbox"/> Sankt Stefan ob Stainz |
| <input type="checkbox"/> Groß Sankt Florian | <input type="checkbox"/> Schwanberg |
| <input type="checkbox"/> Lannach | <input type="checkbox"/> Stainz |
| <input type="checkbox"/> Pölfing-Brunn | <input type="checkbox"/> Wettmannstätten |
| <input type="checkbox"/> Preding | <input type="checkbox"/> Wies |
| <input type="checkbox"/> Sankt Josef (Weststeiermark) | |

Welche Gemeinde im Bezirk Graz-Umgebung repräsentieren sie?

Anhang



- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Deutschfeistritz | <input type="checkbox"/> Nestelbach bei Graz |
| <input type="checkbox"/> Dobl-Zwaring | <input type="checkbox"/> Peggau |
| <input type="checkbox"/> Eggersdorf bei Graz | <input type="checkbox"/> Premstätten |
| <input type="checkbox"/> Feldkirchen bei Graz | <input type="checkbox"/> Raaba-Grambach |
| <input type="checkbox"/> Fernitz-Mellach | <input type="checkbox"/> Sankt Bartholomä |
| <input type="checkbox"/> Frohnleiten | <input type="checkbox"/> Sankt Marein bei Graz |
| <input type="checkbox"/> Gössendorf | <input type="checkbox"/> Sankt Oswald bei Plankenwarth |
| <input type="checkbox"/> Gratkorn | <input type="checkbox"/> Sankt Radegund bei Graz |
| <input type="checkbox"/> Gratwein-Straßengel | <input type="checkbox"/> Seiersberg-Pirka |
| <input type="checkbox"/> Hart bei Graz | <input type="checkbox"/> Semriach |
| <input type="checkbox"/> Haselsdorf-Tobelbad | <input type="checkbox"/> Stattegg |
| <input type="checkbox"/> Hausmannstätten | <input type="checkbox"/> Stiwoll |
| <input type="checkbox"/> Hitzendorf | <input type="checkbox"/> Thal |
| <input type="checkbox"/> Kainbach bei Graz | <input type="checkbox"/> Übelbach |
| <input type="checkbox"/> Kalsdorf bei Graz | <input type="checkbox"/> Vasoldsberg |
| <input type="checkbox"/> Kumberg | <input type="checkbox"/> Weinitzen |
| <input type="checkbox"/> Laßnitzhöhe | <input type="checkbox"/> Werndorf |
| <input type="checkbox"/> Lieboch | <input type="checkbox"/> Wundschuh |

Welche Gemeinde im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld repräsentieren sie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Bad Blumau | <input type="checkbox"/> Stubenberg |
| <input type="checkbox"/> Buch-St. Magdalena | <input type="checkbox"/> Wenigzell |
| <input type="checkbox"/> Burgau | <input type="checkbox"/> Bad Waltersdorf |
| <input type="checkbox"/> Ebersdorf | <input type="checkbox"/> Dechantskirchen |
| <input type="checkbox"/> Friedberg | <input type="checkbox"/> Feistritztal |
| <input type="checkbox"/> Greinbach | <input type="checkbox"/> Fürstenfeld |
| <input type="checkbox"/> Großsteinbach | <input type="checkbox"/> Grafendorf bei Hartberg |
| <input type="checkbox"/> Hartberg | <input type="checkbox"/> Großwilfersdorf |
| <input type="checkbox"/> Hartberg Umgebung | <input type="checkbox"/> Hartl |
| <input type="checkbox"/> Lafnitz | <input type="checkbox"/> Ilz |
| <input type="checkbox"/> Ottendorf an der Rittschein | <input type="checkbox"/> Kaindorf |
| <input type="checkbox"/> Pinggau | <input type="checkbox"/> Loipersdorf bei Fürstenfeld |
| <input type="checkbox"/> Pöllauberg | <input type="checkbox"/> Neudau |
| <input type="checkbox"/> Sankt Jakob im Walde | <input type="checkbox"/> Pöllau |
| <input type="checkbox"/> Sankt Johann in der Haide | <input type="checkbox"/> Rohr bei Hartberg |
| <input type="checkbox"/> Sankt Lorenzen am Wechsel | <input type="checkbox"/> Rohrbach an der Lafnitz |
| <input type="checkbox"/> Schäßfern | <input type="checkbox"/> Vorau |
| <input type="checkbox"/> Söchau | <input type="checkbox"/> Waldbach-Mönichwald |

Welche Gemeinde im Bezirk Leibnitz repräsentieren sie?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Allerheiligen bei Wildon | <input type="checkbox"/> Ehrenhausen an der Weinstraße |
| <input type="checkbox"/> Arnfels | <input type="checkbox"/> Empersdorf |



- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Gabersdorf | <input type="checkbox"/> Oberhaag |
| <input type="checkbox"/> Gamlitz | <input type="checkbox"/> Ragnitz |
| <input type="checkbox"/> Gleinstätten | <input type="checkbox"/> Sankt Andrä-Höch |
| <input type="checkbox"/> Gralla | <input type="checkbox"/> Sankt Georgen an der Stiefing |
| <input type="checkbox"/> Großklein | <input type="checkbox"/> Sankt Johann im Saggautal |
| <input type="checkbox"/> Heiligenkreuz am Waasen | <input type="checkbox"/> Sankt Nikolai im Sausal |
| <input type="checkbox"/> Heimschuh | <input type="checkbox"/> Sankt Veit in der Südsteiermark |
| <input type="checkbox"/> Hengsberg | <input type="checkbox"/> Schwarzautal |
| <input type="checkbox"/> Kitzack im Sausal | <input type="checkbox"/> Straß in Steiermark |
| <input type="checkbox"/> Lang | <input type="checkbox"/> Tillmitsch |
| <input type="checkbox"/> Lebring-Sankt Margarethen | <input type="checkbox"/> Wagner |
| <input type="checkbox"/> Leibnitz | <input type="checkbox"/> Wildon |
| <input type="checkbox"/> Leutschach an der Weinstraße | |

Welche Gemeinde im Bezirk Leoben repräsentieren sie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Eisenerz | <input type="checkbox"/> Radmer |
| <input type="checkbox"/> Kalwang | <input type="checkbox"/> Sankt Michael in Obersteiermark |
| <input type="checkbox"/> Kammern im Liesingtal | <input type="checkbox"/> Sankt Peter-Freienstein |
| <input type="checkbox"/> Kraubath an der Mur | <input type="checkbox"/> Sankt Stefan ob Leoben |
| <input type="checkbox"/> Leoben | <input type="checkbox"/> Traboch |
| <input type="checkbox"/> Mautern in Steiermark | <input type="checkbox"/> Trofaiach |
| <input type="checkbox"/> Niklasdorf | <input type="checkbox"/> Vorderberg |
| <input type="checkbox"/> Proleb | <input type="checkbox"/> Wald am Schoberpaß |

Welche Gemeinde im Bezirk Liezen repräsentieren sie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Admont | <input type="checkbox"/> Liezen |
| <input type="checkbox"/> Aich | <input type="checkbox"/> Michaelerberg-Pruggern |
| <input type="checkbox"/> Aigen im Ennstal | <input type="checkbox"/> Mitterberg-Sankt Martin |
| <input type="checkbox"/> Altaussee | <input type="checkbox"/> Öblarn |
| <input type="checkbox"/> Altenmarkt bei Sankt Gallen | <input type="checkbox"/> Ramsau am Dachstein |
| <input type="checkbox"/> Ardnig | <input type="checkbox"/> Rottenmann |
| <input type="checkbox"/> Bad Aussee | <input type="checkbox"/> Sankt Gallen |
| <input type="checkbox"/> Bad Mitterndorf | <input type="checkbox"/> Schladming |
| <input type="checkbox"/> Gaishorn am See | <input type="checkbox"/> Selzthal |
| <input type="checkbox"/> Gröbming | <input type="checkbox"/> Sölk |
| <input type="checkbox"/> Grundlsee | <input type="checkbox"/> Stainach-Pürgg |
| <input type="checkbox"/> Haus | <input type="checkbox"/> Trieben |
| <input type="checkbox"/> Irdning-Donnersbachtal | <input type="checkbox"/> Wildalpen |
| <input type="checkbox"/> Landl | <input type="checkbox"/> Wörschach |
| <input type="checkbox"/> Lassing | |



Welche Gemeinde im Bezirk Murau repräsentieren sie?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Krakau | <input type="checkbox"/> Sankt Georgen am Kreischberg |
| <input type="checkbox"/> Mühlen | <input type="checkbox"/> Sankt Lambrecht |
| <input type="checkbox"/> Murau | <input type="checkbox"/> Scheiffling |
| <input type="checkbox"/> Neumarkt in der Steiermark | <input type="checkbox"/> Schöder |
| <input type="checkbox"/> Niederwölz | <input type="checkbox"/> St. Peter am Kammersberg |
| <input type="checkbox"/> Oberwölz | <input type="checkbox"/> Stadl-Predlitz |
| <input type="checkbox"/> Ranten | <input type="checkbox"/> Teufenbach-Katsch |

Welche Gemeinde im Bezirk Murtal repräsentieren sie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Fohnsdorf | <input type="checkbox"/> Pusterwald |
| <input type="checkbox"/> Gaal | <input type="checkbox"/> Sankt Georgen ob Judenburg |
| <input type="checkbox"/> Hohentauern | <input type="checkbox"/> Sankt Marein-Feistritz |
| <input type="checkbox"/> Judenburg | <input type="checkbox"/> Sankt Margarethen bei Knittelfeld |
| <input type="checkbox"/> Knittelfeld | <input type="checkbox"/> Sankt Peter ob Judenburg |
| <input type="checkbox"/> Kobenz | <input type="checkbox"/> Seckau |
| <input type="checkbox"/> Lobmingtal | <input type="checkbox"/> Spielberg |
| <input type="checkbox"/> Obdach | <input type="checkbox"/> Unzmarkt-Frauenburg |
| <input type="checkbox"/> Pöls-Oberkurzheim | <input type="checkbox"/> Weißkirchen in Steiermark |
| <input type="checkbox"/> Pölstal | <input type="checkbox"/> Zeltweg |

Welche Gemeinde im Bezirk Südoststeiermark repräsentieren sie?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Bad Gleichenberg | <input type="checkbox"/> Klöch |
| <input type="checkbox"/> Bad Radkersburg | <input type="checkbox"/> Mettersdorf am Saßbach |
| <input type="checkbox"/> Deutsch Goritz | <input type="checkbox"/> Mureck |
| <input type="checkbox"/> Edelsbach bei Feldbach | <input type="checkbox"/> Murfeld |
| <input type="checkbox"/> Eichkögl | <input type="checkbox"/> Paldau |
| <input type="checkbox"/> Fehring | <input type="checkbox"/> Pirching am Traubenberg |
| <input type="checkbox"/> Feldbach | <input type="checkbox"/> Riegersburg |
| <input type="checkbox"/> Gnas | <input type="checkbox"/> Sankt Anna am Aigen |
| <input type="checkbox"/> Halbenrain | <input type="checkbox"/> Sankt Peter am Ottersbach |
| <input type="checkbox"/> Jagerberg | <input type="checkbox"/> Sankt Stefan im Rosental |
| <input type="checkbox"/> Kapfenstein | <input type="checkbox"/> Straden |
| <input type="checkbox"/> Kirchbach-Zerlach | <input type="checkbox"/> Tieschen |
| <input type="checkbox"/> Kirchberg an der Raab | <input type="checkbox"/> Unterlamm |

Welche Gemeinde im Bezirk Voitsberg repräsentieren sie?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Bärbach | <input type="checkbox"/> Hirschegg-Pack |
| <input type="checkbox"/> Edelschrott | <input type="checkbox"/> Kainach bei Voitsberg |
| <input type="checkbox"/> Geistthal-Södingberg | <input type="checkbox"/> Köflach |



- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Krottendorf-Gaisfeld | <input type="checkbox"/> Sankt Martin am Wöllmißberg |
| <input type="checkbox"/> Ligist | <input type="checkbox"/> Söding-Sankt Johann |
| <input type="checkbox"/> Maria Lankowitz | <input type="checkbox"/> Stallhofen |
| <input type="checkbox"/> Mooskirchen | <input type="checkbox"/> Voitsberg |
| <input type="checkbox"/> Rosental an der Kainach | |

Welche Gemeinde im Bezirk Weiz repräsentieren sie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Albersdorf-Prebuch | <input type="checkbox"/> Mortantsch |
| <input type="checkbox"/> Anger | <input type="checkbox"/> Naas |
| <input type="checkbox"/> Birkfeld | <input type="checkbox"/> Passail |
| <input type="checkbox"/> Fischbach | <input type="checkbox"/> Pischelsdorf am Kulm |
| <input type="checkbox"/> Fladnitz an der Teichalm | <input type="checkbox"/> Puch bei Weiz |
| <input type="checkbox"/> Floing | <input type="checkbox"/> Ratten |
| <input type="checkbox"/> Gasen | <input type="checkbox"/> Rettenegg |
| <input type="checkbox"/> Gersdorf an der Feistritz | <input type="checkbox"/> Sankt Kathrein am Offenegg |
| <input type="checkbox"/> Gleisdorf | <input type="checkbox"/> Sankt Ruprecht an der Raab |
| <input type="checkbox"/> Gutenberg-Stenzengreith | <input type="checkbox"/> Sinabelkirchen |
| <input type="checkbox"/> Hofstätten an der Raab | <input type="checkbox"/> St. Kathrein am Hauenstein |
| <input type="checkbox"/> Ilztal | <input type="checkbox"/> St. Margarethen an der Raab |
| <input type="checkbox"/> Ludersdorf-Wilfersdorf | <input type="checkbox"/> Strallegg |
| <input type="checkbox"/> Markt Hartmannsdorf | <input type="checkbox"/> Thannhausen |
| <input type="checkbox"/> Miesenbach bei Birkfeld | <input type="checkbox"/> Weiz |
| <input type="checkbox"/> Mitterdorf an der Raab | |

2) Welche Position/Funktion haben Sie in der Gemeinde?

*(Mehrfachauswahl möglich)**

- BürgermeisterIn
- Gemeindevorstandsmitglied
- Vorsitzende/r Fachausschuss im Themenfeld Mobilität und Verkehr
- VerwaltungsmitarbeiterIn im Themenfeld Mobilität und Verkehr
- e5-TeamleiterIn
- Sonstige:: _____

Allgemeine Verkehrssituation

3) Ist Ihnen Mikro-ÖV ein Begriff?*

- Ja
- Nein

Wenn Ja, woher kennen Sie den Begriff?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Mikro-ÖV Strategie Steiermark

Anhang



- Medienberichte (Zeitungen, Internet etc.)
- aus anderen Gemeinden
- Förderprogramme
- Informationsveranstaltungen
- Verkehrsplanungsbüro
- Bürgerbeteiligungsprozess
- Leitfäden/Ratgeber
- Sonstiges:: _____

4) Wie schätzen Sie die Qualität der Verkehrssituation in Ihrer Gemeinde ein?
(*Stau, Auslastung, KFZ-Parkplätze etc.*)

hoch () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 niedrig

5) Worin liegen aus Ihrer Sicht die größten verkehrlichen Probleme in Ihrer Gemeinde?
(*Mehrfachauswahl möglich*)

- Stau
- Engstellen
- Lärm
- Mangel an KFZ-Parkplätzen
- Kosten der Straßenerhaltung
- Luftqualität
- Verkehrssicherheit
- Sonstiges:: _____

6) Sind Sie mit dem Angebot des Öffentlichen Linienverkehrs in Ihrer Gemeinde zufrieden?

sehr zufrieden () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 nicht zufrieden

7) Wie werden Öffentliche Verkehrsmittel in Ihrer Gemeinde Ihrer Einschätzung nach angenommen?

gut angenommen () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 schlecht angenommen

8) Stellt die Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs für die Bevölkerung Ihrer Gemeinde ein Problem dar?

Schätzen Sie den Anteil der Bevölkerung der außerhalb des Einzugsbereichs von ÖV-Haltestellen lebt.
(*Fußläufige Erreichbarkeit in ca. 5 Minuten*)

geringer Anteil () =<20% () 21-40% () 41-60% () 61-80% () >80% hoher Anteil

9) Kann der Öffentliche Linienverkehr in Ihrer Gemeinde die Daseinsvorsorge gewährleisten?
(*Arztbesuch, Freizeitgestaltung, Einkauf, Arbeit, Ausbildung, etc.*)

vollkommen () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 gar nicht

Zukunftsplan

10) Welche der folgenden Grundlagen für Verkehr und Mobilität gibt es in Ihrer Gemeinde?
(*Mehrfachauswahl möglich*)

- Mobilitätsleitbilder



- Verkehrskonzepte
- Verkehrsstrategien
- Keine
- Sonstige:: _____

11) Werden verkehrs- und mobilitätsrelevante Themen im Örtlichen Entwicklungskonzept/Stadtentwicklungskonzept berücksichtigt?

- Ja
- Nein

12) Welche Priorität hat die Verkehrsplanung derzeit in Ihrer Gemeinde?

hoch () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 niedrig

Alternative Mobilitätsangebote

13) Gibt es in Ihrer Gemeinde bereits ein Mikro-ÖV Angebot?*

- Ja
- Nein
- In Planung

**14) Welche alternativen Mobilitätsangebote/-services werden (zusätzlich) in Ihrer Gemeinde bereits angeboten?
(Mehrfachauswahl möglich)**

- Schülerbus (durch die Gemeinde unterstützt)
- Kindergartenbus
- Senioren-/Jugendtaxi
- Car Sharing
- Fahrradverleih
- Mitfahrbörse
- Taxi-Gutscheine
- Zustelldienste (Essen-auf-Rädern etc.)
- Mobilitätsberatung
- Zuschüsse Fahrkarten Öffentlicher Verkehr
- Zeitkartenverleih (Gemeinde verborgt tageweise eine Fahrkarte für den Öffentlichen Verkehr)
- Keine
- Sonstige:: _____

**15) Welche alternativen Mobilitätsangebote/-services befinden sich (zusätzlich) in Ihrer Gemeinde in Planung?
(Mehrfachauswahl möglich)**

- Schülerbus (durch die Gemeinde unterstützt)
- Kindergartenbus
- Senioren-/Jugendtaxi
- Car Sharing
- Fahrradverleih



- Mitfahrbörse
- Taxi-Gutscheine
- Zustelldienste (Essen-auf-Rädern etc.)
- Mobilitätsberatung
- Zuschüsse Fahrkarten Öffentlicher Verkehr
- Zeitkartenverleih (Gemeinde verborgt tageweise eine Fahrkarte für den Öffentlichen Verkehr)
- Keine
- Sonstige:: _____

kein Mikro-ÖV Angebot vorhanden

16) Haben Sie Interesse zukünftig ein Mikro-ÖV Angebot einzuführen?*

- Ja
- Nein

Wenn nein, warum haben Sie kein Interesse? (Mehrfachauswahl möglich)

- Bürokratische Hürden
- Zu hoher finanzieller Aufwand
- Zu geringes Nachfragepotential
- Organisationsaufwand
- Politischer Entscheidungsprozess
- Wahrscheinlichkeit des Scheiterns
- Wird nicht als Aufgabe der Gemeinde gesehen
- Sonstiges:: _____

17) Welche Faktoren wären für Sie ausschlaggebend ein Mikro-ÖV-System einzuführen?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Verkehrsminderung
- Knappe Parkraumsituation
- Anbindung von abgelegenen Ortsteilen
- Umweltgedanke
- Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen
- Soziale Gerechtigkeit
- Identität der Gemeinde /Region
- Belebung der örtlichen Wirtschaft
- Finanzielle Förderung
- Sonstige:: _____

18) Unter welchen Rahmenbedingungen können Sie sich vorstellen ein Mikro-ÖV-System zu implementieren?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Kooperation mit angrenzenden Gemeinden



- Förderungen und Zuschüsse
- Kostenteilung innerhalb der Gemeinde (Sponsoring von Wirtschaftsbetrieben, Privatpersonen)
- Professionelle Unterstützung (Fachplaner)
- Aktive Mitgestaltungsmöglichkeiten seitens der Gemeinde
- Sonstige:: _____

Warum ist eine Kooperation mit anderen Gemeinden für Sie wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Größeres Nachfragepotential
- Kostenteilung
- Räumliche Gegebenheiten
- geteilter administrativer/personeller Aufwand
- Sonstiges:: _____

19) Wie würden sie den Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde einschätzen?

hoch () 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 niedrig

20) Planen Sie den Bedarf für ein Mikro-ÖV Angebot zu erheben?

- Ja
- Nein

Wenn ja, wie soll der Bedarf erhoben werden?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Umfragen in der Gemeinde
- Stimmungsbildsanalyse (Bürgergespräche, Einzelmeinungen)
- Verkehrserhebung
- Analyse der Gemeindestruktur
- Sonstiges:: _____

21) Welche Betriebsmodelle wären für ein Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde denkbar?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Konzessioniertes Unternehmen
- Vereinslösung
- Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb
- Kooperationslösung
- Organisations- bzw. Mobilitätsplattform
- Derzeit noch nicht relevant
- Sonstige:: _____

22) Für welche Zielgruppe würden Sie ein Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde einführen?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Sozial Benachteiligte
- PendlerInnen
- SchülerInnen
- Mobilitätseingeschränkte Personen



PensionistInnen

Sonstige:: _____

23) Welche Betriebszeiten wären für Ihre BürgerInnen wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

Werktag

Samstag

Sonntag/Feiertag

Welche Tageszeiten sind werktags für Sie besonders wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

morgens

nachmittags

vormittags

abends

mittags

Welche Tageszeiten sind samstags für Sie besonders wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

morgens

nachmittags

vormittags

abends

mittags

Welche Tageszeiten sind sonntags bzw. feiertags für Sie besonders wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

morgens

nachmittags

vormittags

abends

mittags

24) Erwarten Sie sich positive Effekte und Vorteile von der Einführung eines Mikro-ÖV Angebots?

Ja

Nein

Wenn ja, welche positiven Effekte und Vorteile erwarten Sie sich?
(Mehrfachauswahl möglich)

Anbindung entlegener Ortsteile

Geringere Auslastung von KFZ-Abstellflächen

Belebung der Wirtschaft

Mehr Lebensqualität

Soziale Integration

Verbesserte Erreichbarkeit

Verbesserte Verkehrssituation

Höhere ÖV-Auslastung

Geringere Umweltbelastung

Unabhängigkeit der NutzerInnen (Ersatz von Bring- und Holddienste)



[] Sonstiges:: _____

25) Welchen zeitlichen Umfang würden Sie für den Prozess von der Idee bis zur Umsetzung eines Mikro-ÖV Angebots veranschlagen?

- () < 6 Monate
 () 6-12 Monate
 () 1-2 Jahre
 () > 2 Jahre

Mikro-ÖV Angebot vorhanden

26) Seit welchem Jahr ist das Mikro-ÖV System in Betrieb?

**27) Welche Faktoren waren für Sie ausschlaggebend ein Mikro-ÖV-System einzuführen?
 (Mehrfachauswahl möglich)**

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Verkehrsminderung | <input type="checkbox"/> Identität der Gemeinde /Region |
| <input type="checkbox"/> Knappe Parkraumsituation | <input type="checkbox"/> Belebung der örtlichen Wirtschaft |
| <input type="checkbox"/> Anbindung von abgelegenen Ortsteilen | <input type="checkbox"/> Finanzielle Förderung |
| <input type="checkbox"/> Umweltgedanke | <input type="checkbox"/> Politischer Druck/Anregung |
| <input type="checkbox"/> Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen | <input type="checkbox"/> Gemeindestrukturereform |
| <input type="checkbox"/> Soziale Gerechtigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: |

**28) Von wem ging die Initiative aus?
 (Mehrfachauswahl möglich)**

- Anfragen aus der Bevölkerung
 Gemeinderat/BürgermeisterIn
 NGO
 Externe BeraterIn
 Unternehmen
 Nachbargemeinde
 Vereine
 Übergeordnete politische Ebene (Bezirk, Land, Bund)
 Sonstige:: _____

29) Kooperieren Sie im Zuge des Mikro-ÖV Projektes mit anderen Gemeinden?

- () Ja
 () Nein

**30) Warum ist eine Kooperation mit anderen Gemeinden für Sie wichtig?
 (Mehrfachauswahl möglich)**

- Größeres Nachfragepotential
 Kostenteilung
 Räumliche Gegebenheiten
 Geteilter administrativer/personeller Aufwand



Sonstiges:: _____

31) Welche Instrumente kamen bei der Planung bzw. Implementierung des Mikro-ÖV Angebots zum Einsatz?

(Mehrfachauswahl möglich)

Professionelle Planung/Zusammenarbeit mit professionellen Anbietern

Bürgerbeteiligung

Kooperation mit benachbarten Gemeinden

Bedarfserhebung

Sonstige:: _____

32) Wie wurde der Bedarf erhoben?

(Mehrfachauswahl möglich)

Umfragen in der Gemeinde

Stimmungsbild (Bürgergespräche, Einzelmeinungen)

Verkehrserhebung

Analyse der Gemeindestruktur

Sonstiges:: _____

33) Wer war am Entscheidungsprozess bzw. Planungsprozess beteiligt?

(Mehrfachauswahl möglich)

Gemeinderat/BürgermeisterIn

Verkehrsplanungsbüro

Unternehmen

BürgerInnen

Vereine

Sonstige:: _____

34) Wie wurden die BürgerInnen eingebunden?

(Mehrfachauswahl möglich)

Informations- und Diskussionsveranstaltung

Brief in der Gemeindezeitung

Befragung

BürgerInnenversammlung

Projektgruppe mit BürgerInnen

BürgerInnen-Rat

Sonstiges:: _____

35) Welche Hürden gab es bei der Entscheidungsfindung?

(Mehrfachauswahl möglich)

Bürokratische Hürden

Zu hoher finanzieller Aufwand

Zu geringes Nachfragepotential

Organisationsaufwand

Politischer Entscheidungsprozess

Keine



Sonstige:: _____

36) Welches Betriebsmodell haben Sie gewählt?

- Konzessioniertes Unternehmen
- Vereinslösung
- Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb
- Kooperationslösung
- Organisations- bzw. Mobilitätsplattform
- Sonstige:: _____

37) Welche der folgenden Personengruppen nehmen das Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde an?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Sozial Benachteiligte
- PendlerInnen
- SchülerInnen
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- PensionistInnen
- Sonstige:: _____

38) An welchen Tagen ist Ihr Mikro-ÖV Angebot in Betrieb?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Werktag
- Samstag
- Sonntag/Feiertag

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot werktags in Betrieb?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot samstags in Betrieb?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot sonntags/feiertags in Betrieb?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |



39) Welche positiven Effekte und Vorteile haben Sie sich von der Einführung eines Mikro-ÖV Angebots erwartet?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Anbindung entlegener Ortsteile
- Geringere Auslastung von KFZ-Abstellflächen
- Belebung der Wirtschaft
- Mehr Lebensqualität
- Soziale Integration
- Verbesserte Erreichbarkeit
- Verbesserte Verkehrssituation
- Höhere ÖV-Auslastung
- Geringere Umweltbelastung
- Unabhängigkeit der NutzerInnen (Ersatz von Bring- und Holddienste)
- Sonstige:: _____

40) Wurden durch die Einführung des Mikro-ÖV Angebots positive Effekte und Vorteile erzielt?

- Ja
- Nein

Wenn ja, welche positiven Effekte und Vorteile sind erzielt worden?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Anbindung entlegener Ortsteilen
- Geringere Auslastung von KFZ-Abstellflächen
- Belebung der Wirtschaft
- Mehr Lebensqualität
- Soziale Integration
- Verbesserte Erreichbarkeit
- Verbesserte Verkehrssituation
- Höhere ÖV-Auslastung
- Geringere Umweltbelastung
- Unabhängigkeit der NutzerInnen (Ersatz von Bring- und Holddienste)
- Sonstiges:: _____

41) Wie lange hat der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung Ihres Mikro-ÖV Angebots in Anspruch genommen?

- < 6 Monate
- 6-12 Monate
- 1-2 Jahre
- > 2 Jahre

Mikro-ÖV Angebot in Planung

42) Wann planen Sie das Mikro-ÖV Angebot in Betrieb zu nehmen?

(Jahreszahl)



43) Welche Faktoren sind für Sie ausschlaggebend ein Mikro-ÖV-System einzuführen?
(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Verkehrsminderung | <input type="checkbox"/> Identität der Gemeinde /Region |
| <input type="checkbox"/> Knappe Parkraumsituation | <input type="checkbox"/> Belebung der örtlichen Wirtschaft |
| <input type="checkbox"/> Anbindung von abgelegenen Ortsteilen | <input type="checkbox"/> Finanzielle Förderung |
| <input type="checkbox"/> Umweltgedanke | <input type="checkbox"/> Politischer Druck/Anregung |
| <input type="checkbox"/> Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen | <input type="checkbox"/> Gemeindestrukturreform |
| <input type="checkbox"/> Soziale Gerechtigkeit | <input type="checkbox"/> Sonstiges: |

44) Von wem ging die Initiative aus?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Anfragen aus der Bevölkerung
- Gemeinderat/BürgermeisterIn
- NGO
- Externe BeraterIn
- Unternehmen
- Nachbargemeinde
- Vereine
- Übergeordnete politische Ebene (Bezirk, Land, Bund)
- Sonstige:: _____

45) Werden Sie im Zuge des geplanten Mikro-ÖV Angebotes mit anderen Gemeinden kooperieren?

- Ja
- Nein

46) Warum ist eine Kooperation mit anderen Gemeinden für Sie wichtig?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Größeres Nachfragepotential
- Kostenteilung
- Räumliche Gegebenheiten
- Geteilter administrativer/personeller Aufwand
- Sonstiges:: _____

47) Welche Instrumente kommen bei der Planung bzw. Implementierung des Mikro-ÖV Angebots zum Einsatz?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Professionelle Planung/Zusammenarbeit mit professionellen Anbietern
- Bürgerbeteiligung
- Kooperation mit benachbarten Gemeinden
- Bedarfserhebung
- Sonstige:: _____

48) Wie soll der Bedarf erhoben werden?
(Mehrfachauswahl möglich)



- Umfragen in der Gemeinde
- Stimmungsbild (Bürgergespräche, Einzelmeinungen)
- Verkehrserhebung
- Analyse der Gemeindestruktur
- Sonstiges:: _____

49) Wer ist am Entscheidungsprozess bzw. Planungsprozess beteiligt?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Gemeinderat/BürgermeisterIn
- Verkehrsplanungsbüro
- Unternehmen
- BürgerInnen
- Vereine
- Sonstige:: _____

50) Wie werden die BürgerInnen eingebunden?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Informations- und Diskussionsveranstaltung
- Brief in der Gemeindezeitung
- Befragung
- BürgerInnenversammlung
- Projektgruppe mit BürgerInnen
- BürgerInnen-Rat
- Sonstiges:: _____

51) Welche Hürden erwarten Sie bei der Entscheidungsfindung?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Bürokratische Hürden
- Zu hoher finanzieller Aufwand
- Zu geringes Nachfragepotential
- Organisationsaufwand
- Politischer Entscheidungsprozess
- Keine
- Sonstige:: _____

52) Welche Betriebsmodelle kommen für Sie in Frage?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Konzessioniertes Unternehmen
- Vereinslösung
- Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb
- Kooperationslösung
- Organisations- bzw. Mobilitätsplattform
- Noch nicht relevant
- Sonstige:: _____



53) Welche der folgenden Personengruppen würden ein Mikro-ÖV Angebot in Ihrer Gemeinde annehmen?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Sozial Benachteiligte
- PendlerInnen
- SchülerInnen
- Mobilitätseingeschränkte Personen
- PensionistInnen
- Sonstige:: _____

54) An welchen Tagen ist ein Mikro-ÖV Angebot geplant?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Werktag
- Samstag
- Sonntag/Feiertag
- steht noch nicht fest

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot Werktags geplant?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot Samstags geplant?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |

Zu welchen Tageszeiten ist Ihr Mikro-ÖV Angebot Sonntags/Feiertags geplant?

(Mehrfachauswahl möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> morgens | <input type="checkbox"/> nachmittags |
| <input type="checkbox"/> vormittags | <input type="checkbox"/> abends |
| <input type="checkbox"/> mittags | |

55) Erwarten Sie sich durch die Einführung eines Mikro-ÖV Angebots positive Effekte und Vorteile?

- Ja
- Nein

56) Welche positiven Effekte und Vorteile erwarten Sie sich von der Einführung eines Mikro-ÖV Angebots?

(Mehrfachauswahl möglich)



- Anbindung entlegener Ortsteile
- Geringere Auslastung von KFZ-Abstellflächen
- Belebung der Wirtschaft
- Mehr Lebensqualität
- Soziale Integration
- Verbesserte Erreichbarkeit
- Verbesserte Verkehrssituation
- Höhere ÖV-Auslastung
- Geringere Umweltbelastung
- Unabhängigkeit der NutzerInnen (Ersatz von Bring- und Holddienste)
- Sonstige:: _____

57) Wie lange wird der Prozess von der Idee bis zur Umsetzung Ihres Mikro ÖV Systems in Anspruch nehmen?

- < 6 Monate
- 6-12 Monate
- 1-2 Jahre
- > 2 Jahre

Finanzierung

58) Wie könnte die Finanzierung eines Mikro-ÖV Angebots aussehen?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Aus dem Gemeindebudget
- Sponsoring Wirtschaftsbetriebe
- Sponsoring Privatpersonen
- Förderung
- Bedarfszuweisung
- Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n
- Erlöse aus dem Ticketverkauf
- Sonstiges:: _____

59) Welchen Betrag in Euro wären Sie bereit für ein Mikro-ÖV Angebot jährlich auszugeben (Ausgaben der Gemeinde unabhängig von Förderungen)?

- < 10.000
- 10.001-25.000
- 25.001-50.000
- > 50.000

60) Wie finanzieren Sie Ihr Mikro-ÖV Angebot?
(Mehrfachauswahl möglich)

- Aus dem Gemeindebudget
- Sponsoring Wirtschaftsbetriebe
- Sponsoring Privatpersonen
- Förderung



- Bedarfszuweisung
- Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n
- Erlöse aus dem Ticketverkauf
- Sonstiges:: _____

61) Welche Förderprogramme nutzen Sie?

- EU (z.B. Leader)
- Bund (z.B. bmwft, Klima- und Energiefonds, klimaaktiv)
- Land (z.B. Mikro-ÖV Förderung)
- Sonstige:: _____

62) In welcher Höhe wird Ihr Mikro-ÖV Angebot gefördert (in Euro)?

63) Welchen Betrag in Euro geben Sie für ein Mikro-ÖV Angebot jährlich aus (Ausgaben der Gemeinde unabhängig von Förderungen)?

- < 10.000
- 10.001-25.000
- 25.001-50.000
- > 50.000

64) Wie planen Sie Ihr Mikro-ÖV Angebot zu finanzieren? (Mehrfachauswahl möglich)

- Aus dem Gemeindebudget
- Sponsoring Wirtschaftsbetriebe
- Sponsoring Privatpersonen
- Förderung
- Bedarfszuweisung
- Kostenteilung mit Nachbargemeinde/n
- Erlöse aus dem Ticketverkauf
- Sonstiges:: _____

65) Welche Förderprogramme planen Sie zu beantragen?

- EU (z.B. Leader)
- Bund (z.B. bmwft, Klima- und Energiefonds, klimaaktiv)
- Land (z.B. Mikro-ÖV Förderung)
- Sonstige:: _____

66) Welchen Betrag in Euro wären Sie bereit für ein Mikro-ÖV Angebot jährlich auszugeben (Ausgaben der Gemeinde unabhängig von Förderungen)?

- < 10.000
- 10.001-25.000
- 25.001-50.000
- > 50.000



Misserfolg von Mobilitätsangeboten/services

67) Was ist bzw. wäre Ihre größte Angst/Sorge, dass das (mögliche) Mikro-ÖV Angebot scheitert?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Zu hoher finanzieller Aufwand
- Zu geringes Nachfrage
- Zu hoher Organisationsaufwand
- Politische Widerstände
- Rechtliche Unsicherheiten
- Keine Möglichkeiten der Mitgestaltung/Systemanpassung durch die Gemeinde
- Keine
- Sonstige:: _____

68) Wurden bereits alternative Mobilitätsangebote/-services in Ihrer Gemeinde eingestellt?

- Ja
- Nein

69) Welche Mobilitätsangebote/ -services wurden bereits eingestellt?

(Mehrfachauswahl möglich)

- Mikro-ÖV (Anruf-/Sammeltaxi, Gemeindebus, Bürgerbus etc.)
 - Schülerbus
 - Kindergartenbus
 - Seniorentaxi
 - Car Sharing
 - Fahrradverleih
 - Mitfahrbörse
 - Taxi-Gutscheine
 - Zustelldienste (Essen-auf-Rädern etc.)
 - Mobilitätsberatung
 - Zuschüsse Fahrkarten Öffentlicher Verkehr
 - Zeitkartenverleih (Gemeinde verborgt tageweise eine Fahrkarte für den Öffentlichen Verkehr)
 - Sonstige:: _____
-

Weitere Projekte

70) Gibt es weitere Projekte in Ihrer Gemeinde, die Sie mit BürgerInnenbeteiligung geplant und/oder umgesetzt haben?

Vielen Dank!



Interviewleitfaden

Projekt: _____ Interview-Partner: _____

Ort, Datum: _____ Dauer (von/bis): _____

Interview-Leitfaden

Block A: Einleitungsfragen

Kontaktaufnahme zur Person

- Begrüßung, Vorstellung, Dank für Bereitschaft
- Projektvorstellung – MobErfolgAmLand und IP KFU
- Name, Alter, aktuelle Tätigkeit des/der Befragten (falls unbekannt)
- Welche Funktion nehmen Sie im Projekt _____ ein? (falls unbekannt)

Allgemeine Fragen zu Mikro-ÖV in der Gemeinde _____

1. Beschreiben Sie bitte die Bedeutung des Projektes in Ihrer Gemeinde!
2. Welcher Anlass führte zur Initiierung des Projektes _____? (offene Frage)

Hinweise falls Interviewpartner nichts mit Frage anfangen kann:

- Geschäftsidee
- Marktlücke
- dringliche Lösungen lokaler/regionaler Probleme
- günstige Bedingungen
- regionale Vorgaben
- finanzielle Förderung
- Promotoren
- Politik, Verwaltung, Wirtschaft
- Wunsch der Bevölkerung
- persönliche Motivation

3. Wie sah der Prozess der Entscheidungsfindung vor der Planung des Projektes aus? Was war der entscheidende Punkt, dass man sich für den Start der Planung des Projekts ausgesprochen hat?

Block B: Rahmenbedingungen auf übergeordneten Ebenen

Rechtliche, institutionelle, finanzielle, politische Rahmenbedingungen

Bei den meisten Fragen werden die Antwortkategorien verwendet:

- „starken hemmenden/fördernden Einfluss“,
- „mittelmäßigen hemmenden/fördernden Einfluss“
- „wenig bis gar keinen Einfluss“

bei „stark hemmenden Einfluss“ → nachfragen ob und wie dieses Hemmnis kompensiert wurde.

bei „stark fördernder Einfluss“ → Was genau war so fördernd?

4. Welchen Einfluss hatten und haben institutionelle Rahmenbedingungen (z.B. administrative Hürden, Ressortdenken, unzählige Verwaltungsaufgaben etc.) auf die Umsetzung des Projekts? [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]



5. *Welchen Einfluss hatten und haben rechtliche Rahmenbedingungen (z.B. straffe Regelungen in Form von Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften) auf die Umsetzung des Projekts? [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]*
6. *Welchen Einfluss hatten und haben finanzielle Rahmenbedingungen auf die Umsetzung des Projekts? [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]*
7. *Wurde bzw. wird das Projekt gefördert? Wie hoch lag ca. die Förderquote? Was wurde gefördert? (Investition, Konzeption, Betrieb)? Welchen Einfluss hatte die Förderung des Projekts auf die Umsetzung? Hätte man das Projekt auch ohne Förderung umgesetzt? [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]*
8. *Welchen Einfluss hatte die lokale Politik (z.B. Bedenken, Begeisterung, Desinteresse, Widerstände etc.) auf die Umsetzung des Projekts? Wie sieht die lokale Politik das im Betrieb befindliche Projekt heute? [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]*

Graubereiche, Öffnungsklausel

9. *Wurden bei der Umsetzung verwaltungstechnische, juristische Graubereiche (keine klaren Regelungen vorhanden, Abwägungsfragen, Unsicherheiten) ausgenutzt? Gab und gibt es gegenwärtig rechtliche Unsicherheiten bzw. Probleme.*
10. *Spielten Ihrer Meinung nach „Experimentierklauseln“ eine Rolle (konnte und kann man von bestimmten Regeln abweichen, weil das Mobilitätsangebot auch nicht der Norm entspricht?) [starken/mittelmäßigen/wenig bis keinen]*

Regionale Situation: Probleme/Stimmungen/Wünsche

11. *Durch wen wurde die Realisierung des Projektes gewünscht? Und wie sehr?*
 - a) Bevölkerung,
 - b) Politik,
 - c) Verwaltung,
 - d) Wirtschaft,
 - e) regionale Institutionen
 - f) sonstige
12. *Gab es dringlich zu lösende Problemlagen oder bestimmte Visionen/Ideen/Meinungen, welche die Realisierungschancen der Mobilitätslösung erhöhten? Wenn ja, wie sahen diese aus? Konnten diese Probleme durch den Betrieb des Projektes gelöst werden?*

Regionale Situation: Innovations- und Mobilitätskultur

13. *Empfinden Sie, dass die Region eher auto- oder umweltverbundorientiert ist? Wie sehen Sie das ÖV-System in Ihrer Gemeinde (Qualität und Angebot)?*
14. *Hat sich seit der Umsetzung Ihrer Mobilitätslösung die regionale Innovations- und Mobilitätskultur verändert?*

Regionale Situation: Merkmale/Voraussetzung/Hard facts

15. *Sind Ihnen bestimmte regionale Eigenheiten (Siedlungsstruktur, Bevölkerungsstruktur, Branchenmix, Leitbetriebe) aufgefallen, welche die Umsetzung des Projekts beeinflussten? Wenn ja, welche waren dies und wie wirkten sich diese auf die Umsetzung aus? [hoch/mittelmäßigen/gering bis gar nicht]*

Block C: Maßnahmenspezifische Einflüsse

Kosten, Zeit und Komplexität der Umsetzung

16. *Wie lange dauerte die Realisierung des Projekts – von der ersten Idee bis zum Betriebsbeginn?*
17. *Wie komplex (viele Akteure, Aktivitäten, hohes Konfliktpotential, technische Hürden etc.) gestaltete sich die Realisierung des Projekts? [komplex/mittelmäßig/einfach]*



18. *Wie wirkten sich die Kosten, Dauer und Komplexität auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

Bekanntheitsgrad

19. *Wie hoch schätzen Sie den öffentlichen Bekanntheitsgrad der alternativen Mobilitätslösung in Ihrer Gemeinde ein (vorher/nachher)? [hoch/ mittel/gering]*

Betroffenheit

20. *Stellte die Umsetzung der alternativen Mobilitätslösung eine radikale Neuerung für die Region dar? Wenn ja, wie wirkte sich dies auf die Umsetzung des Projekts aus? Wie sehen die Unterschiede konkret von vor der Umsetzung zur gegenwärtigen (Mobilitätsangebot in Betrieb) aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*
21. *Handelt es sich bei der Mobilitätslösung um ein überregionales Projekt? D. h., waren z.B. mehrere Gemeinden oder Regionen daran beteiligt? Wäre eine überregionale Lösung besser gewesen? Ist gegenwärtig eine Ausweitung aus Ihrer Sicht sinnvoll? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*
22. *Wird durch das realisierte Projekt ein großer Nutzerkreis angesprochen? Entspricht der gegenwärtige Nutzerkreis jenen die Sie ursprünglich erwartet haben? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

Vorreiter- und Nachahmungsprojekte

23. *Handelte es sich beim Projekt um ein sogenanntes Vorreiterprojekt, zur Steigerung des regionalen Prestiges? z.B. „Wir wollen erster sein, etwas besser machen, Anschluss finden etc.“ Spielte dieser Aspekt in der Initiierungsphase und Planungsphase eine Rolle? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*
24. *Wurden Ihres Wissens ähnliche Projekte vor Ihrem Projekt erfolgreich umgesetzt? Wie wirkte sich dieser Aspekt auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*
25. *Gibt es Nachahmer oder Folgeprojekte aufgrund der Vorbildfunktion Ihres Projektes?*

Risiko und Chance

26. *Wie hoch schätzten Sie das finanzielle Risiko zu Beginn ein? [hoch/mittelmäßig/gering bis gar nicht] Wie wirkte sich der Risikoaspekt auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht] Hat sich diese Einschätzung nach Umsetzung des Projektes bestätigt?*
27. *Wie hoch schätzten Sie zu Beginn die Chance eine ausreichende Nutzeranzahl („kritische Masse“) zu erreichen? (hoch/mittelmäßig/niedrig) Wie wirkte sich dieser Aspekt auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht] Hat sich diese Einschätzung bestätigt?*
28. *Stellen Sie sich folgende Situation vor: das Projekt müsste aus bestimmten Gründen eingestellt werden? Beschreiben Sie diese Situation? Welche Probleme würden sich dadurch ergeben?*
29. *Welche Situationen würden aus Ihrer Sicht die Einstellung des Mikro-ÖV Systems notwendig machen? Ab wann ist die Grenze der Tragfähigkeit überschritten?*

Block D: Organisation und Kommunikation

Organisation, Zusammenarbeit

30. *War die interne Organisation für die Realisierung der Mobilitätslösung komplex oder einfach? Wie wirkten sich diese Aspekte auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht] Wie funktioniert dies im Betrieb des Projektes?*
31. *War die Organisation mit externen Akteuren (Verkehrsdienstleister, Politik, Kooperationspartnern etc.) für die Realisierung der Mobilitätslösung komplex oder einfach? Wie wirkten sich diese Aspekte auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht] Wie funktioniert dies im Betrieb des Projektes?*



Netzwerk: Kommunikation, Zusammenarbeit

32. *Kommunizierten die Projektbeteiligte (z.B. Verwaltung, Politik, Planer etc.), welche die Umsetzung des Projekts begleiteten, ausreichend und arbeiten Sie zusammen? Wie wirkten sich diese Aspekte auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht] Wie funktioniert dies im Betrieb des Projektes?*

Marketing

33. *Wurde und wird Marketing betrieben? Welche Strategien haben Sie verfolgt bzw. verfolgen Sie gegenwärtig? (z.B. Werbung, Verkaufsförderung, Öffentlichkeitsarbeit (Public Relations), Sponsoring (Product-Placement))*

34. *Wurde versucht dem Projekt ein bestimmtes Image zu verleihen? Wenn ja, welches?*

35. *Wie wirkt sich das (Nicht-)Marketing auf die Umsetzung und den Betrieb des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

Beteiligung der Öffentlichkeit

36. *Wurde die Realisierung des Projekts von aktiven, engagierten Bürgern/innen unterstützt? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht? Werden im Betrieb engagierte Bürger/innen eingebunden?*

37. *Wenn ja, wie wirkt sich dieser Aspekt auf die Umsetzung und den Betrieb des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

Block E: Akteure

Projektbeteiligte

38. *Wer war bei der Realisierung des Projektes beteiligt? (Politik, Bürger, Verwaltung, Planung, Wirtschaft etc.). Wie viele Personen waren ca. involviert? Hatten die beteiligten Akteure unterschiedliche Interessenslagen? Haben sich die Interessenslagen aufgrund des Betriebes des Projektes entschärft bzw. ausgeglichen?*

39. *Wirkten sich die Anzahl der Beteiligten oder deren unterschiedliche Interessenslagen auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

40. *Wer bzw. wie viele Personen sind gegenwärtig im Betrieb befindlichen Projekt involviert (aktive Rolle)?*

Schlüsselpersonen

41. *Wurde das Projekt durch sogenannte Schlüsselpersonen (Kümmerer) unterstützt (z.B. Initiatoren, Trend-Setter, Promotoren, Prominente, Verbreiter, Kümmerer etc.)? Aus welchen Bereichen stammten diese Personen (Politik, Verwaltung, regionale Organisation, Verein etc.)? Wirkte sich die Unterstützung von Schlüsselpersonen (Kümmerer) auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

42. *Wer sind die Schlüsselpersonen (Kümmerer) im Betrieb befindlichen Projekt, sofern es welche gibt?*

43. *Was zeichnet diese Personen aus (Hoher Bekanntheitsgrad, Denker, Macher, hohes Vertrauen, Glaubwürdigkeit, Ausstrahlung etc.)?*

Kompetenz

44. *Waren die, bei der Initiierung und Umsetzung, beteiligten Akteure kompetent und erfahren (z.B. durch Realisierung ähnlicher Projekte)? Wie wirkte sich dieser Aspekt auf die Umsetzung des Projekts aus? [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]*

Herkunft, Bekanntheit der Akteure

45. *Stammte der Großteil der beteiligten Akteure aus der Region, in welcher das Projekt umgesetzt wurde? Spielte und spielt Bekanntheit der beteiligten Personen eine Rolle?*



„time of opportunity“

46. *Wie stark spielten sogenannte „begünstigende Zeitfenster“ (time of opportunity), also das gleichzeitige Auftreten mehrerer Faktoren, eine wichtige Rolle für die Realisierung der Mobilitätslösung. [stark/mittelmäßig/kaum bis gar nicht]. Welche Faktoren traten gleichzeitig auf?*

Letzte Frage:

Warum funktioniert Ihr Mikro-ÖV Angebot aus Ihrer Sicht so gut? Was sind zusammenfassend die Erfolgsfaktoren Ihres Projektes?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und hilfreichen Auskünfte!



Transkribierte Tiefeninterviews

Tiefeninterview 1 (Abl, Trofaiach, 2017-09-27)

1 **I:** Tiefeninterview mit Experten, wir versuchen die Hintergründe herauszufinden, Interview
2 Leitfaden ist Rahmen, wir wollen das daraus ein Gespräch entsteht. Wir wissen um die
3 Gemeinde bzw. Verkehrssituation.

4 Ich bitte Sie die Bedeutung des gMeinBuses in Ihrer Gemeinde zu beschreiben, welcher
5 Anlass zur Initiierung des Projekts geführt hat, und wie läuft es, und wie die Bedeutung
6 grundsätzlich aussieht.

7 **B:** Der Anlass warum wir gMeinBus installiert haben war die Gemeinde Zusammenlegung
8 oder die Neugründung der Stadt Trofaiach im Jahr 2013, wo wir 3 Gemeinden sich
9 entschieden haben gemeinsam eine neue Stadt zu gründen. So sind die Gemeinden waren
10 Trofaiach, Gai und Hafning. Von der Struktur der 3 Gemeinden war die alte Stadt Trofaiach
11 die kleinste Gemeinde, mit 5,02 km², die verkehrstechnisch in sich sehr gut erschlossen
12 worden, wir haben citybus, wir haben Stundentakt herumfahrt und eigentlich die
13 Verkehrsbedürfnisse in wesentlichen abgedeckt. Aber da sind 2 große ländliche Gemeinden
14 dazugekommen und Trofaiach ist im Halbkreis rund um die ehemalige Stadt, und die
15 Gemeinde ist quasi von 5 km² auf 143 km² angewachsen, d.h. die Fläche hat sich
16 verdreißigfacht, dazugekommen, sind Gräben, die aber alle XXX sind, Einzelhausstrukturen,
17 also im Gegensatz zu alten Stadt habe ich sehr viele Siedlungsräume mit XXX Häusern und
18 vertiefende Bauformen. Wohnbau ist dort eher XXX ist alles ein bisschen dezentral. Für uns
19 war wesentlich das die Menschen in den neuen Ortsteilen genauso die Chance haben zum
20 Einkaufen zu kommen, ihre Schulwege erledigen können, vielleicht sogar in die Arbeit zu
21 fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Verstärkt wird das Ganze nun dadurch das wir
22 große Siedlungen haben, bei den neuen Ortsteilen viel ältere Leute haben die dort wohnen,
23 aber auch viele Familien haben, jüngere Familien im Bereich von der Gemeinde Gai,
24 ehemaligen Gemeinde Gai, und zwar Schardorf, dort viel Zuzug von außen ist mit jungen
25 Familien die ihre besonderen Bedürfnisse haben. Das heißt wir haben eigentlich 2
26 wesentliche Zielgruppen die wir damit bedienen wollen, zum einen die älteren Menschen
27 und zum anderen die Familien. Und diese eben mit Experten durchgedachten
28 Herausforderungen haben wir gedacht wir sollen mit einer Art Rufbussystem die beste
29 Lösung zusammenbringen um die, für die Einzelperson individuellste Verkehrslösung
30 anbieten können.

31 **I:** Können Sie den Zeitpunkt nennen (die Idee hat es möglicherweise schon früher gegeben),
32 was war der ausschlaggebende Punkt zu sagen „jetzt gemmas an“?

33 **B:** Break-Even Punkt wir haben im Vorfeld gehabt, diese Regelrechts XXX für die
34 Kleinregionen gegeben wo wir schon mit Gemeinden, eh mit, unter anderen, die beiden
35 Gemeinden die dann gemeinsam mit uns die Stadt gegründet haben, aber auch noch mit
36 anderen diskutiert, weil wir gewusst haben, OK die meisten Leute kaufen im Zentrum der
37 Stadt Trofaiach ein, nur ist es immer gescheitert, zum einen an der Finanzierung – Welche
38 Gemeinde zahlt was, bzw. ist es daran gescheitert, dass die Interessen durchaus
39 unterschiedlich waren, auch politischer Natur unterschiedlich. Weil es war ein Mix aus
40 unterschiedlichen Persönlichkeiten, von den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, und



41 da waren wir halt nicht in der Lage vorher das so gut abzustimmen, dass man die durchaus
42 große Investition betätigen, weil XXX die großen Kosten, hohe Kosten eigentlich.
43 Volkswirtschaftlich betrachtet ist es ein anderes Thema, aber enorm was die Gemeinde
44 dazuschießen muss.

45 **I:** Rahmenbedingungen: hat es administrative Hürden gegeben, hat es Probleme gegeben im
46 Rechtsbereich, hat es gesetzliche Konflikte gegeben?

47 **B:** Zuerst eher zu dem Positiven Bereich zu haben, in Wahrheit haben wir nicht aus
48 Organisatorischen solche Kosten Probleme gehabt, aus meiner Sicht. Es würde ja eingereicht
49 auch, über dem Klima Fond, und deshalb haben wir Sieger Projekt erreichen können
50 dadurch, und haben wir gewisse Förderung gekriegt. 50% Förderung, also viel Geld von
51 Klima Fond auf 3 Jahre. Da wurde die Kritik laut, dass es zwar toll ist, wenn man das Geld
52 bringt für so anfangs Phasen, allerdings dann weiß man aus Erfahrung von vielen Kollegen
53 aus Österreich, dass leider, wenn die Anfangsphase aufhört der Zuspruch weg ist. Das ist,
54 glaube ich, wesentliche Punkt, dass es viele Gemeinden nicht haben. Rechtlich, also mit XXX
55 hat es kein Thema gegeben, ein bisschen ein Problem haben wir gehabt mit der
56 Wirtschaftskammer, weil die WK speziell jene Gruppierungen die die Interessen der
57 Taxifahrer vertreten, auch durchaus die Thema gehabt haben mit dem System eines
58 Rufbuses und die das ganz konkret auch noch jetzt noch immer als Konkurrenz für die
59 Taxigewerbe sehen.

60 **I:** Aber es ist ein Taxiunternehmen ja engagiert?

61 **B:** Genau, man hat es ausgeschrieben, es haben sich alle bewerben können, trotzdem ist das
62 vielleicht die einzige Hürde die sich jetzt immer wieder stellt, das wir mit Adleraugen vom
63 Taxiunternehmen beobachtet werden, wo bleibt der Bus stehen, wo lässt er wen aussteigen,
64 und wo einsteigen, und in Wahrheit ist XXX entstanden in Richtung öffentliche Hand, die 2-3
65 Taxiunternehmen, speziell unsere XXX bestätigen mit anderen Situationen ist, XXX dass die
66 öffentliche Hand da quasi was finanziert, sozial Günstig, und ihnen dadurch vielleicht das
67 Geschäft wegkommt.

68 **H:** Hätte man das Projekt ohne Förderung gestartet?

69 **I:** Ich glaube in dem ja. Also es ist immer im Nachhinein leicht zu sagen ja, aber es ist einfach
70 klar, ein wesentlicher Punkt ist, also für mich, kleiner Exkurs: Viele Sachen sind es nicht, aber
71 2 Punkte herausgenommen, den Raum so zu erschließen, dass es ein gutes Netz für Familien
72 ist, die Ortsituation und alles drum und dran, und der öffentliche Verkehr. Anschluss in den
73 Zentralraum, oder aber die innenstädtische oder der innergemeindliche Verkehr, weil
74 einfach die Leute die älter sind und die jungen Familien extreme Bedürfnisse haben. Bei den
75 älteren ist es das sie wirklich an den Wohnort oder die Wohnadresse gebunden sind. Die
76 Familien haben vielleicht selber kein Auto mehr, oder nie eines gehabt, gibt's auch noch am
77 Land, die kommen einfach nirgends hin und sind immer auf fremde Hilfe angewiesen. Mit
78 einem gut funktionierendem Rufbus System wird er wieder selbstständiger. Er kann wieder
79 vielleicht an einer Kulturveranstaltung teilnehmen, oder nur ins Zentrum fahren um ein
80 Kaffee zu trinken. Man hat es einfacher den Menschen ein bisschen näher ins öffentliche
81 Geschehen. Das ist das eine Punkt, und bei den Familien ist es wichtig, wenn man 2-3 Kinder
82 hat, man mutiert dann zum privaten Taxiunternehmen. Die Kinder haben vielfältige



83 Interessen: der Schulweg ist zum erledigen, die gehen in Vereine, die gehen in andere,
 84 Musikschule was auch immer, sie wollen Freunde treffen, und wenn nicht dann alle direkt im
 85 Ortszentrum leben, sondern peripher fair, dann muss ich meine Kinder doch pausenlos
 86 führen. Das heißt es bleibt viel Zeit für die Familie liegen, und vom ökologischen Aspekt rede
 87 ich da gar nicht. Da wäre, diese Punkte habe ich hergenommen, von Förderung unabhängig,
 88 das ist a strategisch wesentliche Entscheidung für die Gemeinde gewesen, und darum glaube
 89 ich auch dass es trotzdem passiert ist.

90 **I:** Glauben sie, dass es eine Möglichkeit gibt dass man vielleicht den anderen die Angst
 91 nimmt, weil sie so ein gutes Vorzeigeprojekt sind, oder hätten sie geholfen wenn.....?

92 **B:** Ja, aber ich glaube, wir haben damals über alle unsere Grenzen geschaut und geschaut
 93 was es in Österreich so gibt, und es ist kein neu erfundenes System, glaube ich zumindest.
 94 Wir haben uns gedacht, wir sind ja begleitet worden von euch, und ich habe gewusst was
 95 funktioniert wo anderes und was nicht funktioniert wo anderes und ich glaube dass das
 96 Angebot, dass ich binnen einer halben Stunde in einem Ortsteil abgeholt werde ist ein riesen
 97 Service. Wir haben es besprochen in unserer Fusionsgeschichte, wenn wir die neue Stadt
 98 gegründet haben, wir schauen, dass jeder derselbe Möglichkeit hat einkaufen zu gehen, und
 99 wie die Leute in Zentrum leben. Das war glaube ich auch für viele Leute ein wesentlicher
 100 Punkt auch für unsere Gemeindefusion. Wenn man dann die Volksabstimmung gehabt
 101 haben wo wir das mitgetragen haben. Es war eine der Werbe-Maßnahmen, muss ich sagen
 102 sogar XXX. Die ordentliche öffentliche Verkehrserschließung für unser Radgebiet

103 **I:** Die Bevölkerung war anscheinend von Beginn an positiv gestimmt, können sie uns sagen
 104 wie das in der lokalen Politik ausgeschaut hat ...

105 **B:** Also im Grunde genommen sehr rund. Es war allen wichtig, egal welche politischen
 106 Richtungen, das wir da die Leute gut hinein bringen. Wir haben ein bisschen eine Diskussion
 107 gehabt Anfangs, aber gar nicht um dass man Partner suchen sondern wie wir die suchen. Da
 108 hat es Diskussion gegeben, manche Gruppierungen haben geglaubt also es braucht ein
 109 Linienverkehr, so eine Art Takt, wie auch immer, ja, und der größte war für uns, was unsere
 110 Experten geraten haben, was ist machbar, weil man braucht 2 oder 3 Stunden bis man die
 111 Runde fährt, und das bringt nicht die größte Flexibilität die wir uns erhofft haben. Und dann
 112 hat man sich aber eigentlich relativ unkompliziert politisch darauf verständigt, meines
 113 Wissens waren alle Beschlüsse einstimmig, dass man halt einmal probiert mit dem, dass man
 114 sagt: OK wir haben 3 Jahre kleine Förderung Basis von dem Klimafond, schauen wir uns die 3
 115 Jahre um, oder wir evaluieren auch zwischenzeitlich, jedes Jahr, und dann kann man sich
 116 noch immer umentscheiden. Aber die Zahlen jetzt geben uns total Recht.

117 **I:** Das heißt die Politik steht nach wie vor....

118 **B:** Ja, bei uns war die Diskussion eigentlich nur bei der Vergabe, wer kriegt es. Die
 119 Ausschreibung ist ganz normal passiert, und dann haben wir einen Partner gefunden der es
 120 hervorragend gemacht hat. Und ich finde, derjenige der, der Fraiß, Fahrzeug gekauft hat und
 121 XXX, also es hat es da, glaube ich, gute Kooperation gegeben, und ich sehe da keinen Anlass,
 122 solange der Preis für uns passt im Vergleich zu anderen.

123 **I:** 2 Fragen zur Situation in der Gemeinde...



124 **B:** Ich glaube also, wenn ich jetzt den typischen Trofaiacher analysieren würde, in Wahrheit
125 ist er ein bisschen mit seinem Auto verheiratet. Jeder hat ein Auto, oder mehrere. Da gibt es
126 auch ein Paar Gruppen, das sind die Jugendlichen, die Kinder, die Schüller, die alten Leute,
127 die keinen Auto haben, aber alle anderen haben einen, weil wir in Trofaiach sind
128 Lebensmittelpunkt Gemeinde. Das bedeutet bei uns leben die Leute, und alle sind es
129 gewohnt in die Arbeit zu fahren. Und da war das, hat es früher durchaus das viele Leute kein
130 Auto gehabt haben, war man ja gezwungen mit dem Zug zu fahren, mit dem Bus zu fahren,
131 und das haben viele gemacht. Viele haben Leoben Donawitz in der Stahlindustrie und sind
132 dorthin gefahren, wobei früher waren es tausende, heute sind es hunderte. Schon ein
133 Unterschied, ein gewaltiger. Aber da hat sich die öffentliche Verkehrsanbindung über
134 Jahrzehnte immer wieder verschlechtert, das muss man auch sagen, und daher war zum
135 einen die Wohlstandsentwicklung nicht mehr da gewesen, und zum anderen war das
136 Verkehrsangebot nicht mehr da gewesen, da hat jeder das Auto gekauft und hat das lieb
137 gewonnen. Das ist meine Analyse, ganz grob. Und jetzt, da war der gMeinBus ein
138 ausschlaggebender Punkt, möchten wir eine andere Strategie wählen. Wir werden jetzt das
139 Auto nicht mehr so im Mittelpunkt stellen, wie das Jahrzehnte passiert ist, sondern eher in
140 Alternativen investieren als in neue Parkplätze und so weiter.

141 **I:** Und dann sind die Projekte citybus, gMeinBus...

142 **B:** Es geht auch ohne, finde ich, und wenn die Eltern ihre Kinder z.B. mit dem gMeinBus zum
143 Verein schicken, oder Fußball Training, von einem Ende der Gemeinde zu den anderen, oder
144 von einem Ende in die Mitte, und wieder bringen lassen, und die fahren vielleicht zu dritt
145 oder zu viert in dem Bus, da ersparen wir uns schon 6, 7, 8 Autofahrten. Und die Leute sehen
146 es als gute Möglichkeit, weil derweil kann die Mama oder der Papa ganz was anderes
147 erledigen. Das ist in Wahrheit, wenn die Leute selber merken, ich habe einen Nutzen davon,
148 dann nehmen sie solche Systeme eher an. Auf jeden Fall also Fußverkehr, Radverkehr,
149 innerstädtisch, die neue Verbindung nach Leoben im 15-Minuten Takt...

150 **I:** Da hätte ich ein Paar Fragen die ganz speziell auf Projekt gMeinBus abzielen: haben viele
151 Menschen davon profitiert (und nicht nur die Zielgruppen)?

152 **B:** Ja, schon. Weil wenn man jetzt die Zielgruppen definiert hat, die alten Leute und die
153 Kinder, die Hauptgruppen. Volkswirtschaftlich ist es einfach: ein alter Mensch kann länger in
154 seinem Haus bleiben bei uns im Gössgraben drinnen, und muss nicht in ein Pflegeheim. Der
155 hat jetzt Verkehr, der hat jetzt Anbindung für seine Kontakte, muss nicht vereinsamen. Und
156 Volkswirtschaftlich betrachtet haben alle recht viel davon, auch wenn vielleicht nur 10%
157 unsere Einwohner den gMeinBus nutzen. Aber für diese 10% ist es essentiell. Und wenn sich
158 die Gemeinde jetzt, was eh nie passiert wird, entschieden würde den gMeinBus einzustellen,
159 glaube ich nicht, dass wir ein Problem mit nur 10% hätten, sondern mit 90%. Es gehört
160 einfach dazu. Und wir haben ja bewusst diesen Namen gewählt damals, gMeinBus, mein
161 Bus, das heißt „Meine Stadt“. Wir wollten ein Modell um emotionelle etwas bewegen, und
162 es ist uns gelungen, es gehört zum Stadtbild. Ich weiß auch dass Wandergruppen ihm
163 benützen. Wir haben super Gegend rundherum, die lassen sich wohin bringen, gehen eine
164 Bergtour und lassen sich wieder abholen. Und in Wahrheit (kann man dann mit den Stöcken)
165 von zuhause weggehen, und braucht kein Auto, und wieder nachhause fahren. Oder andere
166 wissen, dass sie wenn sie einen netten Abend verbringen irgendwo in einen Buschenschank



167 oder so, dass sie ohne gegen ein Gesetz verstoßen ganz normal abgeholt werden, und dann
168 nach 2-3 Achtel gut nachhause kommen ohne die XXX. Das sind alles, glaube ich, die
169 Gesellschaftliche Aspekte die dazugehören.

170 **I:** Sollte das Projekt eingestellt werden, welche Probleme würden sich dann ergeben?

171 **B:** Ja, natürlich hätten wir die Benützer des gMeinBuses die verkehrsbedürftig geblieben
172 sind. Und logistisch wäre das ein riesen Thema: wer fährt mich zum Einkaufen, wer holt mir
173 das, das wäre ein Thema, aber es würde Solidarität trotzdem entstehen, glaube ich. Wir
174 haben viele Menschen in unsere Stadt. Kleiner Exkurs, gewisse Einrichtungen gehören zu der
175 Gemeinde dazu, und da muss man immer auf die Wirtschaftlichkeit schauen aber XXX. Der
176 gMeinBus gehört dazu, der frei Bus gehört dazu, Stadtbücherei, öffentliche
177 Verkehrsanbindung, ein Hallenbad, also alle Dinge die ich nie Wirtschaftlich erfüllen kann,
178 aber die Öffentlichkeit das für alle trägt. Die Gemeinschaft sollte verstärkt werden, und ich
179 glaube, das ist sehr gut investiertes Geld ist und macht der Abwanderung massiv
180 entgegenzuwirken. Weil da gibt es Ländliche Ballungszentren, die in Österreich nicht so viele
181 sind, 10 wo halt alle hinziehen, und das ist das Volkswirtschaftliche Wahnsinn schlechthin.
182 Und jetzt im Zeiten des Klimawandels, spielt das Verkehr ein riesen Thema. Ich glaube auch
183 dass, historisch Betrachtet das Thema Stadt – Land Flucht, immer auf und ab Bewegung, das
184 hat es immer in beiden Richtungen gegeben, und ich glaube es wird die Zeit in die andere
185 Richtung auch wieder kommen, das wird nicht mehr allzu lange dauern, und dann werden
186 wir vielleicht die ganzen Einrichtungen, die wir jetzt zurückbauen am Land, schwer
187 vermissen. Und die andere, die man mehr gebaut haben im Zentralraum, die werden leer
188 stehen. Wenn man sich nur den heurigen Sommer anschaut, Entschuldigung das passt
189 vielleicht nicht dazu, aber es war in Graz schon viel heißer als bei mir zuhause, in Trofaiach,
190 und von Wien reden wir gar nicht. Und wenn sie 40-45 Grad in Städten haben, werden sich
191 manche überlegen, ob sie nicht nur am Donnerstag am Abend bis Sonntag auf das Land
192 fahren, oder überhaupt da wohnen und überlegen in die Stadt arbeiten zu fahren. Ich glaube
193 schon. Weil der vermehrte Einsatz von Klimaanlagen passieren muss, hebt die Temperatur in
194 den Städten sicher auch an. Also das sind die globalen Fragen, glaube ich, die großen Einfluss
195 haben werden und da spielt der Verkehr (eine große) Rolle.

196 **I:** Können sie sich vorstellen welche Situationen zur Einstellung führen würden?

197 **B:** Es gibt keine. Außer es wird nicht mehr genützt.

198 **I:** OK, also wenn die Kunden es nicht mehr wollen....

199 **B:** Wenn wir pro Tag einen Fahrgast haben, aber das Risiko ist gering

200 **I:** Dann hätte ich noch ein paar Fragen zur Organisation und Kommunikation. Interessant für
201 uns wäre wer grundsätzlich am Projekt beteiligt war, also Politik, Verwaltung, externer
202 Planer. Gibt es auch spezielle, herausragende Personen die Projektfortschritt vorangetrieben
203 haben?

204 **B:** Ich glaube es war ein Gemeinschaftsprojekt von den genannten Gruppierungen,
205 Organisationen, Stadtpolitik und Verwaltung, allerdings die wichtigsten waren auch wieder
206 die Bürger. Wir haben auch im Zuge unserer Gemeinde Neugründung Umfragen gemacht,
207 wir haben ein Leitbild erarbeitet im Vorfeld, wo sich mehrere Hunderte Menschen damals



208 beteiligt haben, es hat eine riesen Umfrage gegeben, wo 10.000 Leute beteiligt waren, und
209 auch dort ist ganz klar und deutlich herausgekommen, wir brauchen innergemeindliche
210 Verkehrsversorgung, eine gute. Das war ein Auftrag an uns, und wir haben das, denke ich
211 mir, recht professionell gemeinsam abgearbeitet, und da will ich gar nicht keinen
212 herausstreichen.

213 **I:** Wir haben den Begriff des Kümmerers in vielen Gemeinden kennengelernt....

214 **B:** Ja, oder die Bürgerinitiative, aber von außen ist es nicht gekommen. Es war angeboten, es
215 war eine gute Variante in der Leitbildentwicklung ganz ein wesentliches Thema für die
216 Menschen und auch für XXX.

217 **I:** Wie funktioniert generell die Kommunikation...

218 **B:** Eigentlich erstaunlicherweise hat es sehr gut funktioniert. Wo man ein bisschen
219 nachrüsten musste, war die Anzahl dieser Halte- oder Aufnahmestellen. Da haben wir schon
220 ein bisschen nachgerüstet. Wir haben dann bei uns im Gemeindeamt eigentlich eine
221 Mitarbeiterin eingeteilt, die direkte Ansprechpartnerin für die Leute war mit ihren Ideen,
222 und jetzt klappt es eigentlich von selber. Es braucht kein großes zutun mehr. Außer das
223 finanzielle. Es ist immer ein Zeitpunkt im Jahr sehr spannend, und das ist das Schulbeginn. Da
224 muss organisiert werden. Braucht man immer XXX Kinder. Das für alles was man nicht mit
225 diesem Schüller Gelegenheit nicht abdecken können, macht in Wahrheit gMeinBus mit, und
226 da ist ein bisschen Koordinationsbedarf, aber die restlichen 11 Monate ohne Probleme.

227 **I:** Kompetenzen der einzelnen Partner...

228 **B:** Ja eigentlich da hat die Firma die beauftragt ist große Kompetenzen, regeln tun sie es
229 Eigenständig. Wir haben das Glück, dass die sehr engagierte Fahrer eingesetzt haben, und
230 ich glaube das sind die wesentlichen Partner, die Leute die im Auto sitzen und lenken, und
231 die Gemeinde kommt dann ins Spiel, wenn irgendwelche Fragestellungen zu lösen sind, wo
232 der Fahrer oder der Betreiber meint das mag ich jetzt nicht alleine entscheiden, da frag ich
233 lieber den Zahler.

234 **I:** Sie haben die Fahrer erwähnt, ist es wichtig das da eine Kontinuität...

235 **B:** Ich glaube schon, ja. Ich glaube sogar, dass zwischen den Fahrern, es gibt 2 oder 3, dass da
236 eine Beziehung besteht mit seinen Fahrgästen, eine persönliche Beziehung. Und man kann
237 da sicher nicht einen Menschen der nicht mit anderen umgehen kann, ist vielleicht nicht der
238 richtige Fahrer für so ein gMeinBus System, weil da sind viele Leute drinnen die Ansprüche
239 brauchen, die auch suchen. Vielleicht fährt einmal sogar der eine oder der andere einmal nur
240 mit damit er ein bisschen zum Plaudern kommt. Der soziale Aspekt ist ein großer. Mit dem
241 citybus haben wir es mit Sicherheit, das weiß ich. Wenn alte Leute drinnen sitzen, oder die
242 Leute die vielleicht nicht alt sind aber alleine sind, der fährt dann sein Einkaufsweg nicht auf
243 der kürzesten Strecke, sondern die möglichst längste, bei der Rückrunde oder so, damit er
244 ein bisschen ins Plaudern kommt. Also das ist die soziale Leistung eine kleine.

245 **I:** Das heißt für die Fahrgäste ...

246 **B:** Der Fahrer macht die Musik. Unser Job ist es zu bezahlen, die Hintergrundorganisation so
247 unauffällig wie möglich zu finanzieren und der direkte Kontakt mit dem Fahrer. Ein Bus der



248 möglichst Barrierefrei, ein geselliger Fahrer, der fesch beieinander ist, Service muss nett sein,
249 und der Fahrer muss freundlich sein. Das ist vergleichbar mit einem Wirt.

250 **I:** Ich habe 2 letzte Fragen: warum funktioniert, aus ihre Sicht, das Mikro-ÖV Projekt in
251 Trofaiach so gut, und was sind zusammenfassend die Erfolgsfaktoren?

252 **B:** Ich glaube es funktioniert so gut, weil es aus der Bevölkerung heraus gewünscht war, dass
253 man im Vorfeld unserer Gemeinde-Neugründung großes Bedürfnis nach so einer Lösung
254 schon gehabt haben und weil es sehr unkompliziert, kostengünstig und super flexibel für die
255 Leute ist.

256 **I:** Danke...



Tiefeninterview 2 (Mulle, Gratwein-Straßengel, 2017-10-03)

1 **I:** Könntest du die Bedeutung des Projekts Rufmi in der Gemeinde ganz grob beschreiben? Und
2 welcher Anlass zur Initiierung geführt hat.

3 **B:** Das ist ja schon eine längere Geschichte. Wir sind schon länger mit Markus in Verbindung, also mit
4 verkehrplus in Verbindung, schon vor der Fusion, und das war immer so ein bisschen eine Idee in
5 dem Bereich was zu tun. Und dann, die Fusion hat es dann im Prinzip so richtig ermöglicht, weil für
6 die Urbanen Gebiete Gratwein und Judendorf, wo wir eigentlich geplant haben, im Vorfeld schon,
7 war es im Prinzip nicht so unbedingt notwendig, weil wir bis auf ein Paar abgelegene Gegenden
8 relativ gute Aufschließung haben. Wie aber dann Eisbach und Gschneid neu dazugekommen ist, ist
9 aus meiner Sicht dann wirklich die Notwendigkeit ganz groß da gewesen, und zwar aus dem Grund
10 weil ich dann gesehen habe dass es da wirklich Probleme gibt mit den Erreichbarkeiten, vor allem für
11 die, sage ich einmal, Bevölkerung die im Prinzip nicht mehr so mobil ist: das sind die älteren Leute,
12 die immer wieder angewiesen waren auf andere, und ich glaube das ist der große Plus das wir jetzt
13 haben, dass solche Personen nicht jetzt auf ihre Familie oder auf die Nachbarn angewiesen sind,
14 sondern wirklich das jetzt gut nützen können. Und ich glaube das ist auch das wo die meiste
15 Akzeptanz da ist, und was am meisten genützt wird. Und da im Bereich, da sind wir eher schon
16 wieder im Buchmi, also mit Elektro Autos, wobei wir jetzt im letzten Gemeinderat eine Diskussion
17 gehabt haben ob das im Gratwein z.B. notwendig ist, weil Gratwein hat es ja noch nicht so lange als
18 Eisbach. In Eisbach war natürlich die Frequenz, und das merkt man, das ist genau das was ich jetzt
19 sage, das spiegelt sich komplett wieder, weil da musst du eine Dichte haben. Du musst eine Dichte
20 von Bevölkerung haben, und das haben wir hier in Straßengel, das haben wir auch in Gratwein, und
21 es wird sich herausstellen, dass in Gratwein das in die Höhe geht. Die Auslastung in Straßengel ist
22 unglaublich, also da sind wir wirklich auf dem guten Weg. Und genau die 2 Angebote in Verbindung,
23 machen die Verbesserung aus.

24 **I:** Wen man das auf einen Punkt festmachen würde, ist der ausschlaggebende Punkt eigentlich die
25 Gemeinde Fusion?

26 **B:** Na ich sage einfach, es war so wie jetzt das Gustmobil, was Graz-Umgebung jetzt gemeinsam
27 gemacht hat, eine Gemeinde allein hätte das nicht geschafft. Für eine Gemeinde das zu machen wäre
28 schwierig gewesen. Aber für einen größeren Raum, und das sind wir mit die 86 km², macht es
29 natürlich Sinn, und die Gemeinde Gschneid oder die Gemeinde Eisbach alleine hätte sich das nicht
30 leisten können. Dort ist es notwendig. Die urbanen Räume brauchen das nicht so, aber im ländlichen
31 Bereich ist, vor allem das Rufmi, also der Bus wirklich notwendig. Also das war uns immer klar, das
32 haben wir auch im Vorfeld schon immer diskutiert was XXX. Meine Vision war im Prinzip zuerst das
33 man überhaupt so ein Ringbus macht, aber das wäre nicht möglich gewesen, weil einfach diese
34 Räumlichkeit, oder diese Fläche die wir jetzt betreuen müssen mit den Frequenzen nicht mehr
35 zusammengepasst hätte. Weil, da würdest du wahrscheinlich 2x am Tag fahren müssen XXX. Und so
36 wie das jetzt funktioniert, hast du genau das Publikum die du erreichen wolltest erreicht. Das merke
37 ich immer mehr, das ist einfach wunderschön, dass man das sieht. Und damit kannst du auf Sicht
38 oder könntest du im ländlichen Raum, weil einfach die Lebensqualität eine bessere wird.

39 **I:** Gust oder Ist Mobil ist schon angesprochen, als überregionales Projekt. Ist auch deiner Sicht das
40 Rufmi für die Gemeinde das optimale...

41 **B:** Ich hätte mit der Gemeindeübergreifenden Situation überhaupt kein Problem, nur wir haben ein
42 Fixfertiges, gut funktionierendes System, das schon ein Jahr im Betrieb war, und da hat was
43 angefangen, was immer noch nicht abschätzbar ist wie das funktioniert. Wenn das gut funktioniert,
44 wenn ich die Rückmeldungen, die sind zur Zeit noch ein bisschen unterschiedlich, also wenn du die



45 politisch Verantwortlichen fragst die das initiiert haben, die sagen wir sind begeistert, wenn du aber
46 dann tiefer gehst und die Bürgermeister oder die Bürger fragst, die das schon in Anspruch
47 genommen haben, da geht es eher in die andere Richtung, weil einfach, na ja, es ist nicht so, sage ich
48 einmal...Bei uns, wir haben das große Glück, dass wir einen Betreiber haben der da wohnt.
49 Persönlich, nicht so persönlich, das ist sehr wichtig aus meiner Sicht, weil wenn jetzt ein Taxler, da im
50 Semmriach oben jemanden abholt und der, was weiß ich, aus Hausmannstätten kommt, der hat da
51 keinen Bezug. Erstens einmal findet er es nicht gleich, aber das geht mit dem Navi eh schon viel
52 besser, aber trotzdem, und zweitens einmal will er auch was verdienen. Und die sind natürlich total
53 frustriert und angefeuert, und die Strecke fahren müssen, wo sie wissen da können sie nichts mehr
54 verdienen, zum einen, und zum zweiten wird es zum Teil auch für die Nutzer extrem teuer, wenn sie
55 Routen fahren, die im Prinzip dann ihnen nicht so gut liegen. Wir haben, den Unterschied zum
56 unserem System, wir haben das für alle gleich. Also wenn der aus Gschneid nach Gratwein fährt, zum
57 Bahnhof, zahlt er gleich viel als wenn er von Judendorf zum Bahnhof fährt. Bei dem anderen System
58 gibt es Zonen. Und wenn du jetzt z.B. aus Gschneid nach Gratwein fahren willst, zum Arzt oder zum
59 Bahnhof, würde dich das um einiges teurer kommen, und dann ist es die Frage ob du nicht lieber
60 dein Enkel fragst dem du 5 Euro gibst und wieder in einer Abhängigkeit kommst. Wenn ich dort € 9,-
61 für die Fahrt, sind schon wieder € 18, da fährt mich wirklich wahrscheinlich dann jeder Verwandte
62 schon, weil um € 20.- brauchst du für nicht einmal annähernd für das Benzin und für die Zeit, was du
63 da rechnen kannst. Und genau diese Abhängigkeit ist, glaube ich das, was diese Schichte der
64 Bevölkerung nicht will und nicht braucht. Also ich glaube, dass das andere sehr wohl seine
65 Berechtigung hat, aber ich muss mich das erst anschauen und wenn es funktioniert, kann ich mir
66 durchaus vorstellen, dass man es verbindet oder vielleicht am Wochenende mit in Anspruch nimmt.
67 Aber nur jetzt weiß ich, dass unsere 100%-ig ausgereift und besser ist, und der Service auch viel
68 besser ist – durch unseren Anbieter, das muss ich auch ganz klar sagen. Wenn du in Ort bist und
69 schaut, dass die Kunden zufrieden sind. Wenn du von irgendwo kommst, ist es dir mehr oder
70 weniger, nicht wurscht, aber zu mindestens nicht so wichtig wie wenn du im Ort bist. Das ist unser
71 großer Vorteil mit dem Unternehmen.

72 **I:** Das heißt der ist mehr oder minder die Schlüsselperson.

73 **B:** Genau, für ihm ist es wichtig das es funktioniert, und für uns ist wichtig das es funktioniert. Bei
74 dem anderen System habe ich das Gefühl für die macht es nur Sinn, wenn sie was verdienen. Und bei
75 unserem Unternehmen weiß genau, dass das jetzt nichts bringt, und er bietet als Service zusätzlich
76 an, das er nicht müsste und das muss man wirklich sagen, das gibt es wahrscheinlich in anderen
77 Systemen dieser Form nicht. Das macht den großen Unterschied von der Qualität her, auch von
78 annehmen her. Ich meine es wird zwar immer über die Zahlen geredet, da sind alle sehr zufrieden
79 aber nur offiziell. Inoffiziell höre ich ja andere Sachen. XXX aber nur, er hätte die Möglichkeit gehabt,
80 nur, ich wollte eigentlich nie die Gegengeschichte zu anderen machen, weil für mich ist wichtig das
81 wir uns im Ort bedienen und wie gesagt, sollte das andere so gut sein dass wir da switchen oder uns
82 da in die Quere kommen, steht nichts dagegen. Zuerst müssen sie einmal beweisen, dass sie die
83 Leistungen auch anbieten können.

84 **I:** Rahmenbedingungen die hemmend waren, oder fördernd...

85 **B:** Also grundsätzlich glaube ich, ist es einmal wichtig gewesen das wachsen zu lassen. Also das wäre
86 nicht gegangen, wenn wir das vor 3 oder vor 4 Jahren schon begonnen hätten. Vor der Fusion wäre
87 es sowieso ganz schwierig gewesen, mit einem Ortsteil alleine habe ich eben schon gesagt, aber auch
88 jetzt nach der Fusion. Also wenn man das gleich am Anfang umsetzen hätten wollen, wären wir
89 wahrscheinlich gescheitert. So ist es sehr gut vorbereitet gewesen und mit den Erfahrungen, wir
90 waren z.B. in Bregenz, haben wir uns gewisse Sachen angeschaut. Wir haben im Vorfeld schon viel
91 beobachtet, Korneuburg als Beispiel, da hat man die Zeit gehabt das wirklich anzuschauen, und man



92 hat Zeit gehabt sich darauf vorzubereiten, und auch die finanziellen Situationen mit den ganzen
93 Förderungen waren natürlich jetzt da, sage ich einmal Zeitfenster, es war gut genutzt haben. Und
94 dass das auf sich dann, und das habe ich ja, ich weiß nicht ob ihr bei dem Vortrag ward, bei dem
95 Bürgermeister aus Vorarlberg, und Bürgermeister Zwischenwasser, und ich habe die als Beispiel
96 genannt, also er hat viele Projekte gemacht, aber dieses Projekt, hat er gesagt, das ist das einzige was
97 er sicher nie mehr abstellen kann. Und das ist mir auch klar. Das ist mir auch klar, wenn wir auch
98 ohne Förderungen da das machen müssten, wir können das nie mehr abschaffen. Also da fahre ich
99 100%-ig vor die Taktverstärkungen zurück, die im Prinzip auch nicht unwichtig sind für gewisse
100 Bereiche, bevor ich dieses Mikrobussystem zurücknehme. Also das ist mir auch ganz klar.

101 **I:** Stell dir vor, das Projekt muss aus bestimmten Gründen eingestellt werden – ist es jetzt schwer
102 Vorstellbar?

103 **B:** Gar nicht.

104 **I:** Ab wann ist die Grenze der Tragfähigkeit erreicht?

105 **B:** Die Grenze ist erreicht, wenn wir es nicht zahlen können, das ist keine Frage. Es geht nur um die
106 Finanzierung, und da habe ich sicher Alternativen dazu. Also wir zahlen an den Verbund,
107 Verkehrsverbund für Taktverstärkungen weit über € 100.000,-. Wenn ich das einfließen lass in das
108 System, sind die Förderungen eh locker...

109 **I:** Also es wäre Vorstellbar, dass man das transferiert...

110 **B:** Das man natürlich die Taktverstärkungen zurücknimmt, weil man das jetzt eben nicht anbieten
111 kann, nur das ist jetzt überhaupt nicht notwendig. Sollte es wirklich einmal in dieser Situation
112 kommen, dass wir sagen, wir müssen jetzt ein bisschen sparen, oder wie auch immer, dann würde ich
113 eher in anderen Bereichen sparen als in dem Bereich.

114 **I:** Hätten wir es auch eingeführt, wenn es keine Aussicht auf Förderung gegeben hätte?

115 **B:** Ja, wie gesagt, das war immer die Aufgabe, auch an den Verkehrsplaner, sich das anzuschauen ob
116 wir diese Taktverstärkungen brauchen, oder als Alternative von damals als Ringbus, aber jetzt ist es
117 Rufmi geworden. Das wäre die Alternative dazu gewesen. Gemacht hätten wir es wahrscheinlich
118 immer, weil es sinnvoller ist als die Taktverstärkung.

119 **I:** Und von dem Politischen Raum, war das auch immer klar, dass das von allen...

120 **B:** In dem es so gut vorbereitet war, war es kein Thema. Wir haben ja hauptsächlich die Gegnerschaft
121 im ländlichen Bereich gegen die Fusion gehabt und da, wenn sie gesehen haben, dass sie profitieren,
122 waren sie natürlich nicht dagegen. Wenn das anders gewesen wäre, dann wäre es schwieriger
123 gewesen. So war es nicht wirklich ein Problem, weil sie gesehen haben da profitieren die Leute,
124 sowohl aus Gschneid als auch aus Rein, da war allen klar, dass das Profit für diese Gebiete ist.

125 **I:** Neben politischen, gibt es auch andere Personen oder Gruppierungen die dieses Projekt wollten?

126 **B:** Die das wollten? Ich glaube, das hat sich keiner so richtig vorstellen können. Da hat es eine kleine
127 Gruppe, natürlich, sage ich mal, von Leuten gegeben die sich mit solchen Themen beschäftigt haben,
128 aber das war wirklich überschaubar. Also es ist wirklich kein Druck von der Bevölkerung gekommen
129 wegen dem Projekt, sondern das war wirklich politische Willensbildung.

130 **I:** Aber es ist dennoch jetzt zur Institution geworden in der Bevölkerung...

131 **B:** Es wird sehr gut angenommen. Und es wird auch von jenen akzeptiert die das nicht brauchen, das
132 ist nicht das Thema, dass jemand neidig ist, also überhaupt nicht. Wenn es am Anfang vielleicht ein



133 bisschen falsch angekommen bei welchen die geglaubt haben, das ist jetzt ein Schulbus oder die
 134 Kindergarten Fahrerei, also das hat sich gleich einmal aufgeklärt, aber das war nicht tragisch, also.
 135 Und es wird trotzdem auch genützt, wenn einmal einer keine Zeit hat das Kind zu holen. Und das ist
 136 auch in Ordnung, wenn wir die Kapazität haben.

137 **I:** Weil der Druck nicht aus der Bevölkerung gekommen ist, ist die Gemeinde oder die Region doch
 138 eher Auto orientiert oder?

139 **B:** Das ist wie überall geteilt. Die die das Autofahren wollen halt die Straßen ausgebaut haben, und
 140 die die Öffi fahren, die wissen genau, dass das andere besser ist. Aber, also das ist relativ halbe –
 141 halbe, sage ich einmal. Wenn du Diskussionen führst...also das was in Bregenz oder in Vorarlberg z.B.
 142 passiert, also das ist bei uns erst wahrscheinlich in 20 Jahren zu machen, weil da würdest du die
 143 Hälfte sofort gegen dich haben.

144 **I:** Ist so ein Projekt wie das Rufmi eines dafür das man in diese Richtung kommt?

145 **B:** Ja sicher, das ist ein versteckter Schritt, aber das haben viele noch nicht kapiert.

146 **I:** Von der Idee über die Planung zur Umsetzung, wie siehst du das – das Prozess war mit vielen
 147 Hürden verbunden...

148 **B:** In dem wir gute Begleitung gehabt haben, und weil auch, glaube ich, die Willensbildung im Vorfeld
 149 schon relativ gut in eine Richtung gegangen ist, und wir auch mit dem Betreiber, mit dem
 150 Taxiunternehmen natürlich jemanden gehabt haben, der das auch mit gut unterstützt hat, glaube ich
 151 haben wir nicht wirklich große Probleme gehabt. Aber es war natürlich, durch das, dass man
 152 Zeittechnisch keinen Druck gehabt haben, nicht so ein Problem, weil es wirklich von uns ausgegangen
 153 ist.

154 **I:** War es, oder ist es ein Thema, dass genug Menschen das Angebot nutzen?

155 **B:** Also ich mache mir keine Sorgen, dass es zu wenig genützt ist. Also der Bus den wir in Betrieb
 156 haben, der ist zu, sage ich einmal, fast zu 100% ausgelastet. Es wird eher zur Diskussion stehen, ob
 157 wir es nicht erweitern müssen oder dürfen. Es ist schön nicht, die anderen müssen sich andere
 158 Sorgen machen.

159 **I:** Und der organisatorische Ablauf von dem Ganzen, Verwaltung etc.?

160 **B:** Es waren am Anfang ein paar Kleinigkeiten die uns vielleicht noch, aber auch am Rande berührt
 161 haben, das war einfach, wenn jemand gesagt hat er braucht einen Kindersitz, oder was auch immer,
 162 aber sonst geht es im Prinzip wirklich von selbst. Natürlich ist es ein Aufwand, der Kartenverkauf, und
 163 wie auch immer, aber nicht wirklich so dass uns das wirklich belastet. Absolut nicht, kein Problem.

164 **I:** Marketingauftritt – wie wichtig, war es wichtig?

165 **B:** Ja natürlich, wenn du es gar nicht weißt, dann wird es nicht genutzt. Aber mit dem was wir da
 166 gemacht haben, war es ausreichend.

167 **I:** Hat es dennoch eine Bürgerbeteiligung gegeben?

168 **B:** Da kann ich mich erinnern, das war aber schon, das ist schon 14-15 Jahre her, da hat es einmal,
 169 wegen dem Ringbus damals von den Grünen eine Unterschriften Liste gegeben. Das war aber, der...,
 170 oder war das die..., ich weiß es nicht mehr, und es ist aber im Prinzip gar nicht vorgenommen worden
 171 so richtig. Also es war vor einer Wahl glaube ich, da war schon ein bisschen, sage ich einmal, ein
 172 Anstoß, dass man sich das mal genauer angeschaut hat. Aber sonst ist da überhaupt kein Druck
 173 gewesen. Also wir haben das wirklich ganz ruhig angehen können, und...



- 174 **I:** Die war während der Zeit der Fusion, oder?
- 175 **B:** Also Bürgerbeteiligung, natürlich hat man geschaut, dass man auch wegen der Haltestationen wie
 176 auch immer, dass man da die Bevölkerung mit einbindet, wenn wer sagt da wäre es noch Klasse oder
 177 da wäre es noch Klasse, allerdings wie man das betreibt, das muss schon irgendwer entscheiden, das
 178 kannst du nicht über Bürgerbeteiligung, weil dann hast ein rotes oder grünes oder blaues Taxi, und
 179 das ist nicht wichtig. Ich meine wir hätten gerne wahrscheinlich einen elektro-betriebenen Bus. Das
 180 ist ein zusätzliches Thema das man besprechen kann. Es soll schon auch finanziell machbar sein.
- 181 **I:** Und die Beteiligung an dem Projekt von der Seite der Verwaltung – gibt es klare Zuständigkeiten?
- 182 **B:** Es ist ganz klar geregelt, ja. Das ist, durch die ganze Abwicklung über das Taxiunternehmen, der
 183 auch die Karten verkauft, ist wirklich überschaubar.
- 184 **I:** Und politisch, gibt es da jemanden der speziell ist dafür.
- 185 **B:** Nein, Gott sei Dank. Es ist komplett frei von Politik. Natürlich wenn da Politiker XXX kommt und
 186 sagt am Plesch ist einer der gerne eine Station hätte, aber das ist nicht politisch, das ist wirklich
 187 Gemeinde politisch, und das ist auch vollkommen in Ordnung, dass man auf seine Leute schaut, aber
 188 das sehe ich nicht als Parteipolitisch, sondern wirklich Gemeindepolitisch und so soll es auch sein,
 189 nicht.
- 190 **I:** Kompetenzen der einzelnen die mitgearbeitet haben?
- 191 **B:** Das muss großartig gewesen sein, weil wenn ein Projekt so, sage ich einmal, unkompliziert dann
 192 umgesetzt wird, und so schnell in die Gänge kommt, dann ist es schon gut begleitet gewesen.
- 193 **I:** Zeitfenster – Gemeindefusion?
- 194 **B:** Ja, entweder waren wir zu früh dran, wenn man das GUST jetzt hernimmt wie das funktioniert,
 195 waren wir zu früh dran, aber ich sehe es nicht so, weil ich glaube, dass die auch durch das ein
 196 bisschen unter Druck waren, noch immer unter Druck sind da auch Qualität zu bieten, weil
 197 ursprünglich ist es nicht ganz im Sinne der Förderung, was die da jetzt machen mit dem Gustmobil.
 198 Weil, wir fahren ja zurzeit mit buchmi im Prinzip der wirkliche Sinn für das was wir jetzt da brauchen,
 199 wollen nicht gegeben ist. Weil, ich wäre jetzt nicht ein Buschenschank Taxi oder was zur Verfügung
 200 stellen als Gemeinde, das ist nicht die Aufgabe der Gemeinde. Es gehört vielleicht zusätzlich gemacht.
 201 Also ich glaube nicht, dass die öffentliche Hand dafür jetzt da unbedingt verantwortlich ist, dass wir
 202 zur Zeiten fahren müssen damit er im Gasthaus noch sieben 1/8 Wein trinken kann, und nicht mit
 203 dem Auto, sondern mit dem Gemeindetaxi nach Hause fahren kann. Weil das ist dann wieder eine
 204 andere Ding. Also ich glaube schon, dass unsere Aufgabe das ist, eben die soziale Komponente zu
 205 denken, das ist für mich das wichtigste, und vielleicht auch den Verkehr zu lenken. Also wirklich die
 206 Bringung zum öffentlichen Verkehr zu lenken. Also das sind wirklich die 2 hauptsächlichen Punkte
 207 warum wir das XXX. Alles andere ist zusätzlich, natürlich auch dass jemand, das ist die soziale
 208 Komponente, dass jemand zum Arzt kommt der bis jetzt nur über andere machen hat können,
 209 und/oder Einkaufen gehen kann, also das ja, aber jetzt nicht unbedingt das er ins Gasthaus gehen
 210 muss. Das würden sich die Wirte schon wünschen, glaube ich.
- 211 **I:** Ja, aber die müssten dann wahrscheinlich irgendwie mitfinanzieren...
- 212 **B:** Das könnte ich mir dann durchaus vorstellen. Aber ich sehe es nicht als Aufgabe der Gemeinde.
- 213 **I:** 2 letzte Fragen: Warum funktioniert ÖV Angebot so gut? Was sind, zusammenfassend die
 214 Erfolgsfaktoren?



- 215 **B:** Ich sage einmal, es sind sehr viele Erfahrungen eingeflossen, aus anderen Gebieten, und dass es
216 wirklich gut durchdacht war. Und, vor allem, dass das eben der heimische Taxiunternehmer auch
217 wirklich 100%-ig hinter diesem Projekt steht und es auch quasi als sein Kind sieht. Vor allem, dass er
218 ohne Streit darüber gegangen ist, das macht natürlich die Akzeptanz in der Bevölkerung auch größer,
219 als wenn du im Vorfeld schon die Diskussionen hast, wer zahlt das und wir zahlen für die nicht oder
220 wie auch immer, das ist absolut kein Thema gewesen bei uns, also die politische Situation in dem Fall
221 gut passt, und das waren eigentlich die 3 Hauptfaktoren:
222 Gut vorbereitet, auch gut begleitet natürlich
223 Der Unternehmer der das mitträgt
224 Und auch die politische Komponente
- 225 **I:** Danke...



Tiefeninterview 3 (Koch, Bruck an der Mur, 2017-10-24)

1 **I:** Bitte Projekt OBus kurz beschreiben, was war der Anlass, warum man das gemacht hat, was waren
2 die Rahmenbedingungen

3 **B:** Na ja, wenn ich das richtig sehe, war die Ausgangsbasis die Fusion mit Bruck und Oberaich, und da
4 haben wir versucht, so zu sagen, die Erreichbarkeit dieses Ortsteils entsprechend sicherzustellen und
5 haben mit der MVG eine Citybus Linie angeboten, und dann haben wir gemerkt, dass das von dem
6 Aufwand und die Kosten nicht immer in einer sinnvollen Relation zu einander stehen, und dann
7 dürfte es zur Entwicklung des O-Bus Systems gekommen sein.

8 **I:** Was war aus Ihrer Sicht der eine Punkt wo gesagt war „jetzt setzen wir es um“?

9 **B:** Aus meiner Sicht hat es natürlich auch ein finanzielles Angebot gegeben, dann eine Frage, eine
10 finanzielle Frage gegeben, eben dann war die Frage der Effizienz, weil einfach die Linien ohne
11 Passagiere gefahren sind, und eine Frage der Flexibilität. Und da haben wir den Eindruck gehabt, da
12 könnten wir die Lösung finden die flexibler ist, kostengünstiger ist und trotzdem eine gescheite.

13 **I:** Wertigkeit und Bedeutung des Projekts – können Sie das irgendwie beschreiben? Aus Sicht der
14 Politik, aus Sicht der Bevölkerung

15 **B:** Wir haben positive Rückmeldungen.

16 **I:** Rahmenbedingungen, rechtliche die hinderlich waren, bzw. förderlich

17 **B:** Allerdings, ich glaube schon, ich glaube das haben unsere Mitarbeiter so gut als möglich über die
18 Bühne gebracht. Da geht es um Lizenzen, Konzessionen, um gewisse rechtliche Bedingungen die gar
19 nicht so einfach waren. Aber in Detail bin ich da gar nicht informiert, ich glaube das haben die
20 Mitarbeiter gut gelöst. Sie haben versucht das gut zu lösen.

21 **I:** Ist es aus der Sicht der Gemeinde notwendig da was verändert oder hat man es dann
22 schlussendlich so lösen können, dass es passt?

23 **B:** Es wird jetzt im Rahmen sein, wo ich glaube, dass trotz der Probleme, dass man immer wieder die
24 Systeme quasi, die historisch gewachsen sind anpassen will, aber die rechtlichen
25 Rahmenbedingungen nicht mit angepasst werden. Und wir überlagern dann immer wieder die
26 Systeme und dann kommt halt ständig in den Schnittstellen dann zu irgendwelchen Diskussionen, die
27 man dann eigentlich an die oberen Ebenen, sprich Gesetzgeber, vermitteln kann. Das haben wir dann
28 auch gemacht bis zum Minister.

29 **I:** Und die finanziellen Rahmenbedingungen...hat es finanziellen Rahmenbedingungen oder politische
30 Diskussionen gegeben ob man es überhaupt macht?

31 **B:** Eigentlich nicht, eigentlich war das relativ außer Streit politisch, was jetzt die kommunalpolitische
32 Ebene betrifft.

33 **I:** Und das Projekt wird jetzt auch gefördert von bmvit – wäre das Projekt umgesetzt worden auch
34 ohne Förderung?

35 **B:** In dieser Dimension möglicherweise nicht.

36 **I:** Also ist es schon ein treibender...

37 **B:** Absolut.

38 **I:** Die lokale Politik, die steht geschlossen hinter dem Projekt.



- 39 **B:** Ja so ist es.
- 40 **I:** Durch wen würde die Realisierung des Projekts gewünscht?
- 41 **B:** Es war politisch erwünscht, und es hat aus der Bevölkerung die Erwartungshaltung gegeben, dass
42 durch die Fusion zwischen Bruck und Oberaich das Angebot verbessert wird.
- 43 **I:** Und hat es irgendeine dringen zu lösende Problemlage gegeben?
- 44 **B:** Was glaube ich ein Treiber war, war damals, dass der Nahversorger in Oberaich zugesperrt hat.
45 Das waren ja glaube ich zeitlich mit der Fusion zusammenfallend. Es war dann noch die alte
46 Oberaicher Gemeinde die dann gesagt hat, da muss man im Zusammenhang mit Bruck dann eine
47 Lösung finden.
- 48 **I:** Wie sehen Sie das: sind die Bürger eher Auto orientiert, oder eher Umweltverbunden also zu Fuß
49 gehen, Radfahren, ÖV?
- 50 **B:** Ich glaube das Autofahren hat immer noch eine große Lobby, aber auch immer infrastrukturell
51 noch nicht wirklich angepasst sind und haben, obwohl ich glaube wenn es ein Angebot, wenn es ein
52 gutes Angebot gibt was z.B. ÖV betrifft und Radfahren betrifft, das dauerhaft installiert wird, glaube
53 ich kann man das ein bisschen drehen. Aber ist es Auto schon ein Fetisch, und in der Stadt auch
54 Fetisch, und der Parkplatz ist ein Fetisch, und das ist ein sehr sensibles Thema. Auch wenn ich selbst,
55 ehrlich gesagt, nicht weiß wie man das auch politisch lösen soll, weil die Politik hat ja immer mehr zu
56 organisieren für gescheite Dinge. Und es gibt aber nicht für alle gescheiten Dinge Mehrheiten.
- 57 **I:** Glauben Sie das die Umsetzung vom OBus jetzt dazu beitragen kann das da vielleicht ein bisschen
58 umdenken einkommt?
- 59 **B:** Als erster Schritt ja. Generell, vernetzte Systeme: es muss OBus geben, es muss vielleicht Car-
60 Sharing geben, es muss ein gutes Radnetz geben, also ich glaube so ein vernetztes System des
61 Verkehrs wird da notwendig und möglich sein.
- 62 **I:** Speziell jetzt auf dem OBus, wie schätzen Sie die Komplexität und die Dauer so ungefähr ein, von
63 der Idee bis zu Umsetzung, also zum Betriebsbeginn?
- 64 **B:** Mir ist es relativ zügig vorgekommen, aber möglicherweise habe ich die Dimension nicht ganz
65 übrissen. Also mir, subjektiv, ist es zügig vorgekommen, aber da war ich nicht wirklich direkt
66 involviert, das wird schon eine Zeitlang gedauert haben das intensiv vorzubereiten. Wobei der Punkt
67 war, dass wir uns bei manchen Dingen einfach getraut haben. Ich glaube, wenn man bis zum letzten
68 gewartet hätte immer, bei Konzessionsfragen bis jeder eine Stellungnahme abgibt und jeder sagt OK
69 macht das, ihr dürft das, und es ist alles rechtlich einwandfrei, dann hätten wir es möglicherweise
70 noch nicht. Wenn jemand nichts dazu sagt, stimmt er zu. Ob es so ist, werden wir sehen.
- 71 **I:** Aber würden Sie dann sagen, dass der OBus vielleicht in der Nische in der er jetzt so quasi als Ersatz
72 für Linienverkehr umgesetzt worden ist, so ein bisschen ein Vorreiter Projekt ist oder die Rolle
73 einnehmen kann?
- 74 **B:** Durchaus ja.
- 75 **I:** Also das man die gesetzliche Veränderung oder was auch immer antreibt dadurch?
- 76 **B:** Durchaus, wenn sie mit ordentlichen Partnern macht, das ist immer das Wichtige, wenn man
77 Partner hat mit denen man gut zusammenarbeiten kann, der verlässlich ist, der arbeitsrechtlich gut
78 arbeitet, dann glaube ich, ist es durchaus ein gutes Angebot.
- 79 **I:** Könnten Sie sich vorstellen, dass das Projekt als Vorbildprojekt für andere Gemeinden



80 **B:** Durchaus ja. Wann evaluieren wir da überhaupt? Wir haben den ersten Termin schon Ende
81 November, wo man quasi mit der MVG und verkehrplus ein Vorschlag unterbreiten, den werden wir
82 dann durchdiskutieren, wobei keine sensationellen Anpassungen notwendig sein werden, und
83 allgemeine Evaluierung dann nach zirka 2,5 Jahren, wenn dann die Förderung ausläuft. Und andere
84 Linien? Wird OBus die anderen Linien ersetzen? Das wir dann, sage ich einmal politisch, eine Frage
85 sein ob wir den politischen Auftrag dazu kriegt. Die bisherigen Erfahrungen sind ja positiv.

86 **I:** Der OBus ist ja ein kommunales Projekt, gibt es vielleicht für die Zukunft die Möglichkeit es auf die
87 Region, auf die Nachbargemeinden auszuweiten?

88 **B:** Na ja, das ist jetzt die große Frage wie geht die Obersteiermark mit dem ÖV überhaupt um, was
89 jetzt, ob sich die Regionen nicht zusammenfinden und sagen wir machen eine gemeinsame Lösung.
90 Ich glaube, das ist natürlich ein überregionales Thema. Aber überregionale Themen sind derzeit ein
91 bisschen schwer zu lösen.

92 **I:** Das liegt an der politischen Situation, oder?

93 **B:** Das liegt an der Situation, dass es diese Instrumente für die Region noch nicht wirklich gibt.
94 Irgendwie hört unser Bezirk an der Ortsgrenze von Niklasdorf auf. Wenn man die Schnellbahn wieder
95 diskutiert in der Obersteiermark, braucht man den Mikro-ÖV trotzdem noch als Zubringer. Weil im
96 Utschgraben hilft mir die S-Bahn nicht wirklich viel, wenn ich ein paar Kilometer bis zum Bahnhof
97 habe und diese nicht bewältigen kann. Also kann es immer noch im regionalen abstimmen, Mikro-
98 ÖV, regionale Linienkonzepte bis zum übergeordneten ÖV-System.

99 **I:** Aber dann würde die Mikro-ÖV schon eher die kleinräumige Aufgabe übernehmen?

100 **B:** Ja, weil großräumig geht es ja nicht. Es wäre sinnlos, wenn ich in Leoben einen Mikro-ÖV rufe, den
101 ich in Bruck brauche.

102 **I:** Also Mikro-ÖV von Bruck nach Leoben wäre nicht sinnvoll?

103 **B:** Glaube ich nicht nein, denn es gibt da ja andere Netze. Mir fällt es ein, dass man eigentlich mit
104 dem ÖV, auch wo die Strukturen noch nicht quasi in dem Zeitalter angelangt ist, wie sich die
105 Bevölkerung verhält, weil einerseits haben wir den großen Verkehrsverbund für das ganze
106 Bundesland, der plant, anbietet und überlegt, nur diese Fragen sind meistens nicht die, die die
107 Bevölkerung hat. Weil die Bevölkerung orientiert sich z.B. maßgeblich in der Stadtregion, nur da habe
108 ich keine Plattform. Also ich habe den Verkehrsverbund und dann kommunal, aber inzwischen, also
109 das verbindende, und an dem sind wir auch gerade dabei, und das ist, denke ich gerade, als nächster
110 Schritt notwendig, weil die echten Verkehrsströme orientieren sich anders wie kommunal oder
111 Bundesland. Die sind regional und da passen die ganzen Verwaltungen und Organisationsstrukturen
112 derzeit nicht zusammen. Wie vorhin schon gesagt in Niklasdorf endet es.

113 **I:** Wenn sie sich vorstellen, dass das Projekt OBus müsste jetzt eingestellt werden, welche
114 Auswirkungen hätte das?

115 **B:** Es wird ein Aufstand geben, schätze ich. Es ist ganz einfach, es ist ein komischer politischer
116 Ausdruck, nicht. Aber es werden auch gewisse Wege überhaupt nicht mehr zurückgelegt werden,
117 würde ich denken. Ich glaube es wäre schwierig zu argumentieren, und wir hätten auch ein echtes
118 Infrastruktur Problem.

119 **I:** Das heißt, es ist in der Bevölkerung schon nach relativ kurzer Zeit verankert?

120 **B:** Ich denke schon. Jetzt wäre meine Einschätzung, dass wahrscheinlich der Aufschrei sehr groß
121 wäre, wahrscheinlich einfach aus den Gründen, jetzt nimmt man uns wieder was weg usw.,



122 wahrscheinlich schreien auch die, die den OBus gar nicht nutzen. Der OBus ist, so wie für die Dame,
 123 die da war, die kann aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr herausfahren. Sie ist auf den OBus
 124 angewiesen, sagt sie. Sie hat auch niemand der Sie führen kann, so wie sie es braucht. Also man
 125 würde das einer Minderheit der Nutzer was wegnehmen, sondern es wird viel mehr schreien. Das ist
 126 das klassische Minderheiten Thema eigentlich. Das ist wahrscheinlich auch eine Frage der Beihilfe.
 127 Jetzt bekommen wirklich die eine Angebot, die auf das angewiesen sind.

128 **I:** Welche Situation, bzw. Rahmenbedingungen würden dazu führen das man das Projekt einstellt?

129 **B:** Entweder es gibt rechtlich ein Problem oder wir haben ein finanzielles Problem.

130 **I:** Und das Risiko das zu wenig Fahrgäste da sind?

131 **B:** Ich glaube nicht. So ein Angebot braucht einfach Zeit. Das kann man jetzt nicht beurteilen oder
 132 evaluieren, nach einem Jahr, das braucht einfach eine längere Zeit bis es angenommen wird.

133 **I:** Von Planungsprozess bis zum Umsetzung und Betrieb

134 **B:** In der Planungsphase, wo noch Bürgermeister Straßegger im Amt war war, hat es eigentlich ganz
 135 gut funktioniert, weil man es auf administrativer Ebene vorbereitet hat. Die Politik hat da
 136 übernommen, es waren keine emotionalen Diskussionen. Was man jetzt im Nachhinein feststellen,
 137 dass manche Dinge sehr wörtlich genommen wurden. Sagen wir, ein Thema ist jetzt diese
 138 Barrierefreiheit z.B., und dass man in der Planung vielleicht noch detaillierter hinschauen muss,
 139 welche Begriffe man verwendet. Gerade im ÖV ist es ein Thema. Das war uns nicht ganz bewusst,
 140 was das konkret heißt. Und den haben wir auch nicht, und den würden wir, laut MVG würde uns das
 141 € 70.000 kosten.

142 **I:** Das ist dann ein Problem der Kommunikation nach außen?

143 **B:** Ja, man kann ein Rollstuhl oder Rollatoren und dann ist es gleichgesetzt worden mit
 144 Barrierefreiheit. Man hat irgendwie das... gesagt den Begriff in der Öffentlichkeit und werden wir auf
 145 das festgenagelt. Das ist doch kein barrierefreier Bus. Darum will ich meinen, das war ein
 146 Lernprozess, da muss man die Begriffe noch schöner definieren und verwenden. Andererseits waren
 147 wahrscheinlich nicht alle Probleme lösbar dadurch, dass man jetzt den Mikro-ÖV gibt, oder? Also es
 148 gibt gewisse Dinge die sind damit nicht gelöst. Also wie jemand mit einer schweren
 149 Beeinträchtigung/Behinderung in die Stadt kommt, das ist damit nicht gelöst. Aber das heißt nicht,
 150 dass die Lösung die wir jetzt haben nicht eine gute ist. Aber alle Probleme sind nicht gelöst. Das ist ja
 151 mit keinem öffentlichen Transportmittel lösbar. Wenn ich mehrfach eingeschränkt bin, oder auf
 152 einen Elektrorollstuhl angewiesen bin, komme ich auch bei der GVB in keinen Bus hinein. Es geht nur
 153 um diesen Vorwurf, unter Anführungszeichen, wenn man was verspricht, das sollte man auch halten.
 154 Da muss man so kritisch sein und sagt OK da hätten wir nicht den Begriff Barrierefreiheit verwenden
 155 dürfen. Ich würde es aber niemanden unterstellen das es jemand gesagt hat, um jemanden ein
 156 Zuckerl zu geben, der es einfach braucht. Behinderten geeignete und Barrierefrei, wurde ja
 157 unbewusst verwenden. Also da haben wir gesagt, man kann ja nicht die ganze Stadt barrierefrei
 158 machen.

159 **I:** Hat man in der Phase der Projektumsetzung die Bevölkerung auch eingebunden?

160 **B:** Ja, doch, doch.

161 **I:** Und die Bürgerbeteiligung war auch sinnvoll?

162 **B:** Das glaube ich schon, ja. Wobei vielleicht noch eine Anmerkung, der Citybus auch mit
 163 Bürgerbeteiligung gemacht worden. Es hat sogar eine Bürgerbefragung gegeben. Das haben wir jetzt



164 nicht gemacht. Aber man muss aufpassen, meiner Meinung nach, bin ich nicht zum ÖV gekommen,
165 wie die Jungfrau zum Kind, nur weil es im Haus zu dem Projekt niemanden gegeben hat, und die
166 Bürgerbeteiligung wird oft gern verwechselt mit ich-wünsche-mir-was. Und das kann es nicht sein,
167 weil im ÖV haben wir gerade bei dem Citybus dann darunter gelitten, dass die gewünschten breiten
168 bedient worden, nur das waren Einzelwünsche. Bürgerbeteiligung ist eher unter dem Aspekt zu
169 sehen, dass man eben einbindet, dass man schauen welche generellen Vorstellungen hat die
170 Gesellschaft, die Bevölkerung, das dann versucht umzusetzen und gleichzeitig auch Bewusstsein
171 schafft, dass die Bevölkerung nicht konsumatorisch alles bekommt was sie sich wünscht. Sondern das
172 ist ein wechselseitiger Austausch von Haltungen und Interessen. Wir bieten jetzt einen gewissen ÖV
173 an, können es aber nicht abrechnen auf das einzelne Bedürfnis der Frau oder des Herrn XY.

174 **I:** Es ist schon erwähnt das Markus (Verwaltungsmitarbeiter) eine wesentliche Rolle eingenommen
175 hat – Projektkoordination – aber wir nennen das Kümmerer. Hat es jemanden herausragenden
176 gegeben?

177 **B:** Also intern haben wir den Markus (Verwaltungsmitarbeiter) gehabt, politisch den Alt-
178 Bürgermeister, der hat persönlich viel Erfahrung gemacht, und wo der Urlaub war, dort hat er so ein
179 System gesehen, weil der ist auch selbst mitgefahren, war unterwegs.....und das eine oder andere
180 hat es schon gegeben, man muss ja nicht alles neu erfinden, z.B. glaube ich den Trofaiacher, das war
181 eins der ersten Angebote, oder? Das ist überhaupt das Wichtige glaube ich, dass man nicht alles neu
182 erfinden muss, weil die meisten Dinge, ehrlich gesagt, gibt es schon. Auf die Anfrage kann ich mich
183 erinnern, der hat es nämlich damals mit dem Amtsdirektor besprochen, dass er das gern hätte, dass
184 sich das wer näher anschaut. Der war quasi der Initiator und der Treiber und hat sich voll persönlich
185 auch dafür eingesetzt, dass da was kommt.

186 **I:** Es hat verschiedene Beteiligte gegeben, wie sieht es aus mit Kompetenzen?

187 **B:** Das hat gut gepasst. Wir sind gut begleitet worden. Nein überhaupt, allgemein ist es ein guter
188 Prozess gewesen, es ist gut aufgeführt gewesen und hat gut funktioniert.

189 **I:** Erfolgsfaktoren aus ihre Sicht – wenn sie es auf einen Punkt herunterbrechen können.

190 **B:** Ich würde sagen, die Bekanntheit des Angebots ist für mich ein Erfolgsfaktor und die mögliche
191 Flexibilität.

192 **I:** Also das die Kunden informiert sind und die Kunden es flexibel nutzen können

193 **B:** Genau, ja. Und die einfache Benutzbarkeit. Und die Einfachheit, genau das sind meine Worte.

194 **I:** Danke...

Id.Nr.	GSZ 2015/N/15	GKZ	Region	Bezirk	km-31	2015/N/15	VZ 2015/N/15	Gem_Art	Gem_Name	Arnsede	Funktion	akad_Titel	Vorname	Nachname	M/W	Wahl_Parzell	Telefon	Fax	PLZ	Straße	Ortschaft	E-Mail	Web
98	N	61203	Liezen	Liezen	2.604	2.570	Gemeinde	Aigen im Ennstal	Herrn	Bürgermeister			Raimund	HAGER	M	OVP	+43 (0682) 237330	+43 (0682) 237334	8943	Aigen 6	Aigen im Ennstal	gemeinde@aigen.at	www.aigen.at
99	N	61204	Liezen	Liezen	1.843	1.772	Gemeinde	Altaussee	Herrn	Bürgermeister			Gerald	LOITZL	M	OVP	+43 (0622) 716000	+43 (0622) 716000-10	8992	Fischendorf 61	Altaussee	gemeinde@altaussee.at	www.altaussee.at
100	N	61205	Liezen	Liezen	842	868	Marktgemeinde	Altenmarkt bei Sankt Gallen	Herrn	Bürgermeister			Otto	GATTERBAUER	M	SPO	+43 (0632) 3061	+43 (0632) 3061-14	8934	Altenmarkt 2	Altenmarkt bei Sankt Gallen	gemeinde@altenmarkt-sg.at	www.altenmarkt-staetzer.com
101	N	61206	Liezen	Liezen	1.168	1.098	Gemeinde	Altenberg	Herrn	Bürgermeister			Hans-Johann	FRANZ	M	OVP	+43 (0632) 2555	+43 (0632) 2555-20	8901	Aussing 250	Altenberg	gemeinde@altenberg.at	www.altenberg.at
102	N	61207	Liezen	Liezen	4.754	4.874	Stadtgemeinde	Bad Aussee	Herrn	Bürgermeister			Franz	FROSCH	M	OVP	+43 (0622) 5511-13	+43 (0622) 5511-22	8990	Hauptstraße 48	Bad Aussee	gemeinde@badaussee.at	www.aussee.at
103	N	61213	Liezen	Liezen	2.839	2.828	Marktgemeinde	Göbming	Herrn	Bürgermeister			Alois	GÜGGI	M	SPO	+43 (0685) 2210	+43 (0685) 2210-22	8962	Hauptstraße 200	Göbming	markt@gobming.at	www.gobming.at
104	N	61214	Liezen	Liezen	1.221	1.248	Gemeinde	Gürtnsdorf	Herrn	Bürgermeister			Franz	STREIBER	M	OVP	+43 (0622) 8533	+43 (0622) 8533-34	8991	Birahof 91	Gürtnsdorf	gemeinde@guertsdorf.at	www.guertsdorf.at
105	N	61217	Liezen	Liezen	2.385	2.385	Marktgemeinde	Haus	Herrn	Bürgermeister			Gerhard	SCHÜTTER	M	OVP	+43 (0686) 2201-27	+43 (0686) 2201-27	8987	Schloßberg 4	Haus	gemeinde@haus.at	www.gundroben.at
106	N	61222	Liezen	Liezen	1.721	1.663	Gemeinde	Lassing	Herrn	Bürgermeister			Friedrich	STANGL	M	OVP	+43 (0612) 30296-0	+43 (0612) 30296-6	8903	Lassing 5	Lassing-Kirchdorf	office@lassing.at	www.lassing.at
107	N	61228	Liezen	Liezen	2.778	2.736	Gemeinde	Ramsau am Dachstein	Herrn	Bürgermeister			Ernst	FISCHBACHER	M	Liste Ernst Fischbacher	+43 (0687) 81170	+43 (0687) 81170	8984	Ramsau 138	Ramsau am Dachstein	office@ramsau.at	www.ramsau.at
108	N	61240	Liezen	Liezen	1.677	1.677	Gemeinde	Stadl	Herrn	Bürgermeister			Edmund	HUBER	M	OVP	+43 (0612) 22024	+43 (0612) 22024	8917	Schloßberg 2	Stadl	office@stadl.at	www.stadl.at
109	N	61247	Liezen	Liezen	3.396	3.428	Stadtgemeinde	Trieben	Herrn	Bürgermeister			Helmut	SCHOTTL	M	SPO	+43 (0615) 2322	+43 (0615) 2322-33	8784	Triebener Bundesstraße 10	Trieben	office@triebener.net	www.triebener.net
110	N	61251	Liezen	Liezen	480	528	Waldalpen	Wildalpen	Frau	Bürgermeisterin			Karin	GULAS	W	SPO	+43 (0636) 621	+43 (0636) 621-4	8824	Wildalpen 91	Wildalpen	office@wildalpen.at	www.wildalpen.at
111	N	61252	Liezen	Liezen	1.128	1.159	Gemeinde	Wörtschach	Herrn	Bürgermeister	ing.		Franz	LEMMERER	M	OVP	+43 (0682) 22301	+43 (0682) 22301-4	8942	Dr. Alfons Gotbach Platz 16	Wörtschach	office@woertschach.steiermark.at	www.woertschach.at
112	J	61253	Liezen	Liezen	5.051	5.031	Marktgemeinde	Admont	Herrn	Bürgermeister			Hermann	WATZ	M	SPO	+43 (0613) 27200	+43 (0613) 27200-8	8911	Hauptstraße 36	Admont	gemeinde@admont.at	www.admont.at
113	J	61254	Liezen	Liezen	1.260	1.193	Gemeinde	Aich	Herrn	Bürgermeister			Hans	DANKLMAIER	M	OVP	+43 (0686) 4305	+43 (0686) 4305-4	8966	Grossenbergerstraße 8	Aich	gemeinde@aich.at	www.aich.at
114	J	61255	Liezen	Liezen	4.937	4.838	Marktgemeinde	Bad Mitterdorf	Herrn	Bürgermeister			Manfred	RITZINGER	M	Liste Ritzinger	+43 (0623) 2202	+43 (0623) 2202-33	8983	Bad Mitterdorf 59	Bad Mitterdorf	office@bad-mitterdorf.at	www.bad-mitterdorf.at
115	J	61256	Liezen	Liezen	1.312	1.307	Marktgemeinde	Gaiskom am See	Herrn	Bürgermeister			Werner	HABERL	M	SPO	+43 (0617) 22026-0	+43 (0617) 22026-4	8783	Caissom am See 59	Gaiskom am See	office@gaiskom-am-see.at	www.gaiskom-am-see.at
116	J	61257	Liezen	Liezen	4.118	4.169	Marktgemeinde	Inhning-Dornersbachtal	Herrn	Bürgermeister			Herbert	GUGGANIG	M	OVP	+43 (0682) 22420-0	+43 (0682) 22420-20	8952	Trautnerstraße 200	Inhning	gemeinde@inhning.at	www.inhning-dornersbachtal.at
117	J	61258	Liezen	Liezen	2.828	3.021	Gemeinde	Landl	Herrn	Bürgermeister			Bernhard	MOSER	M	SPO	+43 (0633) 2401	+43 (0633) 2405	8931	Kirchenland 64	Landl	office@landl.at	www.landl.gv.at
118	J	61259	Liezen	Liezen	8.111	7.964	Stadtgemeinde	Liezen	Herrn	Bürgermeister	Mag.		Rudolf	HAKEI	M	SPO	+43 (0612) 22881-0	+43 (0612) 22881-3	8940	Rathausplatz 1	Liezen	stadtl@liezen.at	www.liezen.at
119	J	61260	Liezen	Liezen	1.151	1.171	Gemeinde	Mitteleberberg-Pruggem	Herrn	Bürgermeister			Johann	HUBER	M	OVP	+43 (0685) 22204	+43 (0685) 22204-4	8965	Pruggem 96	Pruggem	office@mitteleberberg-pruggem.at	www.mittleberberg-pruggem.at
120	J	61261	Liezen	Liezen	1.936	1.928	Gemeinde	Mitterberg-Sankt Martin	Herrn	Bürgermeister			Friedrich	ZEFFERER	M	SPO	+43 (0685) 22319	+43 (0685) 22319-204	8962	Gesdorf 70	Gesdorf	office@mitterberg-sankt-martin.at	www.mitterberg-sankt-martin.at
121	J	61262	Liezen	Liezen	2.019	2.038	Marktgemeinde	Obolan	Herrn	Bürgermeister			Franz	ZACH	M	OVP	+43 (0684) 6029	+43 (0684) 6029-20	8960	Obolan 47	Obolan	office@obolan.gv.at	www.obolan.gv.at
122	J	61263	Liezen	Liezen	5.242	5.348	Stadtgemeinde	Rottermann	Herrn	Bürgermeister			Alfred	BERNHARD	M	OVP	+43 (0614) 2411-25	+43 (0614) 2411-58	8786	Hauptstraße 56	Rottermann	office@rottermann.at	www.rottermann.at
123	J	61264	Liezen	Liezen	1.924	1.924	Marktgemeinde	Sankt Gallen im Salschitz	Herrn	Bürgermeister			Manfred	FRANZ	M	OVP	+43 (0632) 209-205	+43 (0632) 209-205	8933	Mühlweg 1	Sankt Gallen im Salschitz	office@sankt-gallen-staetzer.com	www.sankt-gallen-staetzer.com
124	J	61265	Liezen	Liezen	6.755	6.759	Stadtgemeinde	Schladming	Herrn	Bürgermeister			Jürgen	WINTER	M	OVP	+43 (0687) 25588	+43 (0687) 25588	8970	Coburgstraße 45	Schladming	gemeinde@schladming.at	www.schladming.at
125	J	61266	Liezen	Liezen	1.511	1.570	Gemeinde	Sölk	Herrn	Bürgermeister			Alexander	SCHWAB	M	OVP	+43 (0685) 22282	+43 (0685) 22307	8961	Stein an der Enns 100	Sölk	office@soelk.at	www.soelk.at
126	J	61267	Liezen	Liezen	2.854	2.855	Marktgemeinde	Stainach-Purgg	Herrn	Bürgermeister			Manfred	RANKNER	M	OVP	+43 (0622) 24000-0	+43 (0622) 24000-10	8950	Hauptstraße 27	Stainach	office@stainach-purgg.at	www.stainach-purgg.at
127	N	61205	Obersiebkreis Ost	Bruck-Mürzzuschlag	1.729	1.812	Marktgemeinde	Breilenaun am Hochlantsch	Herrn	Bürgermeister	ing.		Werner	LEHNER	M	OVP	+43 (0686) 5151	+43 (0686) 5151-20	8914	S Jakob 9	Sankt Jakob-Breilenaun	office@breilenaun-hochlantsch.at	www.breilenaun-hochlantsch.at
208	N	61215	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	5.213	5.163	Marktgemeinde	Krieglach	Frau	Bürgermeisterin	DI		Regina	SCHWITZWISER	W	Liste Namentliste Schwitzwiser	+43 (0655) 2355	+43 (0655) 2355-11	8967	Waldeinmattenstraße 1	Krieglach	office@krieglach.at	www.krieglach.at
209	N	62116	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	3.923	4.006	Marktgemeinde	Langenwang	Herrn	Bürgermeister			Rudolf	HOFBAUER	M	Liste	+43 (0654) 6155	+43 (0654) 6155-20	8966	Wiener Straße 2	Langenwang	office@langenwang.at	www.langenwang.at
210	N	62117	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	2.396	2.396	Gemeinde	Langegg	Frau	Bürgermeisterin			Christa	FRANZ	W	OVP	+43 (0661) 22044	+43 (0661) 22044	8132	Kirchweg 1	Langegg	office@langegg.at	www.langegg.at
211	N	62128	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	3.566	3.494	Marktgemeinde	Sankt Lorenzen im Mürztal	Herrn	Bürgermeister			Alois	DOPPELHOFFER	M	OVP	+43 (0684) 2322	+43 (0684) 2322-10	8642	Hauptstraße 4	Sankt Lorenzen im Mürztal	office@stlorenz.at	www.stlorenz.at
212	N	62131	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	1.742	1.608	Gemeinde	Spital am Semmering	Herrn	Bürgermeister	ing.		Reinhard	REISINGER	M	SPO	+43 (0653) 323	+43 (0653) 323-30	8684	Bundesstraße 16	Spital am Semmering	gemeinde@spitalamsemmering.com	www.spitalamsemmering.com
213	N	62132	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	1.842	1.910	Gemeinde	Stanz im Mürztal	Herrn	Bürgermeister	DI		Friedrich	PICHLER	M	Bl für eine lebenswerte Stanz	+43 (0665) 2202	+43 (0665) 2202-6	8653	Stanz im Mürztal 61	Stanz im Mürztal	office@stanz.at	www.stanz.at
214	N	62134	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	1.536	1.565	Marktgemeinde	Tarnau	Herrn	Bürgermeister	Mag. (FH)		Stefan	LEHNER	M	OVP	+43 (0683) 2111	+43 (0683) 2111-9	8625	Tarnau 18	Tarnau	office@tarnau.steiermark.at	www.tarnau.at
215	J	62138	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	2.428	2.488	Marktgemeinde	Altenz	Herrn	Bürgermeister			Ulrich	LENGER	M	OVP	+43 (0681) 22026	+43 (0681) 22022	8623	Altenz Kurort 9	Altenz Kurort	office@altenz.gv.at	www.afenz.gv.at
216	J	62139	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	15.785	15.649	Stadtgemeinde	Bruck an der Mur	Herrn	Bürgermeister			Johann	STRASSEGGER	M	SPO	+43 (0662) 890-100	+43 (0662) 890-107	8600	Koloman-Wallisch-Platz 1	Bruck an der Mur	stadtl@bruck.at	www.bruck.at
217	J	62143	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	23.068	23.372	Stadtgemeinde	Kapfenberg	Herrn	Bürgermeister	ing.		Christian	SANDNER	M	SPO	+43 (0665) 22010	+43 (0665) 22010-219	8650	Hauptstraße 44	Kapfenberg	office@kapfenberg.gv.at	www.kapfenberg.gv.at
218	J	62144	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	8.144	8.352	Stadtgemeinde	Kindberg	Herrn	Bürgermeister			Christian	SANDNER	M	SPO	+43 (0665) 2202-0	+43 (0665) 2202-219	8650	Hauptstraße 44	Kindberg	stadtl@kindberg.at	www.kindberg.at
219	J	62142	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	3.915	4.115	Stadtgemeinde	Mariazell	Herrn	Bürgermeister			Manfred	SEEBACHER	M	SPO	+43 (0682) 2244	+43 (0682) 2244-4	8630	Pater Hermann Geist-Platz 1	Mariazell	office@mariazell.at	www.mariazell.gv.at
220	J	62145	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	8.681	9.038	Stadtgemeinde	Mürzzuschlag	Herrn	Bürgermeister	Dipl.-Ing.		Karl	RÜDSCHER	M	SPO	+43 (0682) 2555-47	+43 (0682) 2555-14	8600	Wiener Straße 9	Mürzzuschlag	stadtl@mz.at	www.muerzzuschlag.at
221	J	62146	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	2.798	2.845	Marktgemeinde	Neuberg an der Mur	Herrn	Bürgermeister			Paul	Michael	M	OVP	+43 (0652) 22027	+43 (0652) 22027-74	8604	Hauptstraße 27	Neuberg an der Mur	office@neuberg-mur.at	www.neuberg-mur.at
222	J	62148	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	6.753	7.024	Marktgemeinde	Sankt Barbara im Mürztal	Herrn	Bürgermeister			Jochen	JANKE	M	SPO	+43 (0656) 2203	+43 (0656) 2203-85	8662	Steinhamerstraße 7	Mitterdorf im Mürztal	office@st-barbara.gv.at	www.st-barbara.gv.at
223	J	62146	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	2.665	2.678	Marktgemeinde	Sankt Marein im Mürztal	Frau	Bürgermeisterin			Doris	SCHÜTTING	W	SPO	+43 (0684) 2222-0	+43 (0684) 2222-84	8641	Hauptplatz 1	Sankt Marein im Mürztal	st-marein-mz.at	www.stmaren-mzt.at
224	J	62147	Obersiebkreis Ost	Buck-Mürzzuschlag	2.356	2.449	Marktgemeinde	Thörl	Herrn	Bürgermeister			Günther	WAGNER	M	SPO	+43 (0681) 23017	+43 (0681) 23017-10	8602	Palberdorf 73	Palberdorf	office@thoerl.at	www.thoerl.gv.at
82	N	61101	Obersiebkreis Ost	Leoben	1.963	1.989	Gemeinde	Tagöls-Sankt Katharein	Frau	Bürgermeisterin			Christine	HOLZWEISER	W	SPO	+43 (0689) 2242-6	+43 (0689) 2242-6	8981	Silberbauern an der Laming 11	Sankt Katharein an der Laming	office@st-katharein.gv.at	www.st-katharein.g

238	N	62236	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.094	2.103	Gemeinde	Pöllauberg	Herrn	Bürgermeister	Johann WEIGLOFFER	M	OVP	+43 (3336) 2408	+43 (3336) 2408-2	8226	Oberneuberg 180	Oberneuberg	gde330pollauberg.steiermark.at	www.330pollauberg.at
239	N	62240	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.050	1.067	Gemeinde	Sankt Jakob im Walde	Herrn	Bürgermeister	Anton DOPPLER	M	OVP	+43 (3336) 8212	+43 (3336) 8212-14	8225	Kirchenvertel	Kirchenvertel	gde331jakob-walde.steiermark.at	www.331jakob-walde.steiermark.at
240	N	62244	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.122	1.996	Gemeinde	Sankt Johann in der Haide	Herrn	Bürgermeister	Ing. Günther MÜLLER	M	SPO	+43 (3332) 62882	+43 (3332) 62882-4	8230	St. Johann in der Haide 100	St. Johann in der Haide	gde332johann-haide.steiermark.at	www.332johann-haide.steiermark.at
241	N	62245	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.512	1.573	Gemeinde	Sankt Lorenzen am Wechsel	Herrn	Bürgermeister	Hermann PERSCHY	M	OVP	+43 (3331) 3100	+43 (3331) 3100-4	8242	Lorenzen 23	Sankt Lorenzen am Wechsel	gde333lorenz-wechsel.steiermark.at	www.333lorenz-wechsel.steiermark.at
242	N	62247	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.458	1.458	Gemeinde	Söchau	Herrn	Bürgermeister	Thomas GRUBER	M	OVP	+43 (3338) 1050	+43 (3338) 1050-4	8243	Dornbach 7	Söchau	gde334sochau.steiermark.at	www.334sochau.steiermark.at
243	N	62248	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.419	1.446	Gemeinde	Söchau	Herrn	Bürgermeister	Josef KAPPER	M	OVP	+43 (3387) 2261	+43 (3387) 2261-4	8362	Söchau 104	Söchau	gde335sochau.steiermark.at	www.335sochau.steiermark.at
244	N	62256	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.256	2.316	Gemeinde	Stübenberg	Herrn	Bürgermeister	Alexander ALLMER	M	OVP	+43 (3176) 8821	+43 (3176) 8211	8223	Stübenberg 5	Stübenberg am See	gde336stubenberg.vz.at	www.336stubenberg.vz.at
245	N	62261	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.414	1.416	Gemeinde	Waldbach	Herrn	Bürgermeister	Ing. Alexander GRUBER	M	OVP	+43 (3336) 2201	+43 (3336) 2201-4	8236	Pilemman 222	Pilemman	gde337waldbach.steiermark.at	www.337waldbach.steiermark.at
246	N	62262	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	3.176	3.696	Marktgemeinde	Bad Waltersdorf	Herrn	Bürgermeister	Josef HAUFMANN	M	OVP	+43 (3333) 23214	+43 (3333) 23214-2	8271	Bad Waltersdorf 2	Bad Waltersdorf	gde338bad-waltersdorf.vz.at	www.338bad-waltersdorf.vz.at
247	J	62266	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.037	2.041	Gemeinde	Dechantskirchen	Frau	Bürgermeisterin	Waltraud SCHWAMMER	W	OVP	+43 (3339) 24048	+43 (3339) 24048-4	8241	Dechantskirchen 34	Dechantskirchen	gde339dechantskirchen.steiermark.at	www.339dechantskirchen.at
248	J	62268	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.437	2.404	Gemeinde	Festitztal	Herrn	Bürgermeister	Friedrich WACHMANN	M	OVP	+43 (3113) 8868	+43 (3113) 3350	8221	Himpfslitz 125	Himpfslitz	gde340festitztal.vz.at	www.340festitztal.vz.at
249	J	62281	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	4.425	4.425	Marktgemeinde	Fürstendörf	Herrn	Bürgermeister	Ing. Wolfgang FÜRSTENDÖRF	M	OVP	+43 (3338) 2210	+43 (3338) 2210-0	8280	Fürstendörf 10	Fürstendörf	gde341fuerstendoerf.vz.at	www.341fuerstendoerf.vz.at
250	J	62286	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	3.116	3.160	Marktgemeinde	Grafendorf bei Hartberg	Herrn	Bürgermeister	Johann HANDLER	M	OVP	+43 (3336) 2262	+43 (3336) 2262-4	8223	Hauptplatz 47	Grafendorf bei Hartberg	gde342grafendorf.vz.at	www.342grafendorf.vz.at
251	J	62289	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.095	2.040	Gemeinde	Großwillersdorf	Herrn	Bürgermeister	Johann URSCHLER	M	OVP	+43 (3385) 301	+43 (3385) 8211	8263	Großwillersdorf 102	Großwillersdorf	gde343groswillersdorf.vz.at	www.343groswillersdorf.steiermark.at
252	J	62270	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.124	2.133	Gemeinde	Hart	Herrn	Bürgermeister	Hermann GRASSL	M	OVP	+43 (3334) 2522	+43 (3334) 2522-4	8224	Hart 185	Hart	gde344hart.vz.at	www.344hart.vz.at
253	J	62271	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	3.703	3.676	Marktgemeinde	Kaindorf	Herrn	Bürgermeister	Rupert FLEISCHACKER	M	OVP	+43 (3385) 377	+43 (3385) 377-0	8262	St. 58	St.	gde345kaindorf.vz.at	www.345kaindorf.vz.at
254	J	62272	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.861	2.807	Marktgemeinde	Kaindorf	Herrn	Bürgermeister	Thomas TEUBL	M	OVP	+43 (3334) 2208	+43 (3334) 2208-4	8224	Kaindorf 29	Kaindorf	gde346kaindorf.vz.at	www.346kaindorf.vz.at
255	J	62273	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.863	1.870	Gemeinde	Loipersdorf bei Fürstenfeld	Herrn	Bürgermeister	Herbert SPRK	M	OVP	+43 (3382) 8225	+43 (3382) 8225-4	8282	Am Dorfplatz 44	Loipersdorf bei Fürstenfeld	gde347loipersdorf-fuerstenfeld.vz.at	www.gemeinde.loipersdorf.at
256	J	62274	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.469	1.450	Marktgemeinde	Neudau	Herrn	Bürgermeister	Wolfgang DOLESCH	M	SPO	+43 (3383) 2225-4	+43 (3383) 2225-4	8238	Hauptplatz 1	Neudau	gde348neudau.vz.at	www.gemeinde-neudau.at
257	J	62275	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	6.045	6.134	Marktgemeinde	Pöllau	Herrn	Bürgermeister	Johann SCHNIRNHOFER	M	OVP	+43 (3335) 2038-0	+43 (3335) 2038-0	8223	Hauptplatz 3	Pöllau	gde349poellau.vz.at	www.marktgemeinde-poellau.at
258	J	62276	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.484	1.453	Gemeinde	Rohr bei Hartberg	Herrn	Bürgermeister	Ing. Jürgen PENOLD	M	OVP	+43 (3332) 812	+43 (3332) 80154	8234	Unterrohr 24	Unterrohr	gde350rohr-bei-hartberg.vz.at	www.rohr-bei-hartberg.at
259	J	62277	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	2.073	2.784	Gemeinde	Rohrbach an der Lafnitz	Herrn	Bürgermeister	Günther Günther	M	SPO	+43 (3338) 2312-0	+43 (3338) 2312-4	8234	Ober Hauptstraße 17	Rohrbach an der Lafnitz	gde351rohrbach-lafnitz.vz.at	www.rohrbach-lafnitz.at
260	J	62278	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	4.791	4.820	Marktgemeinde	Vorau	Herrn	Bürgermeister	Mag. Bernhard SPITZER	M	OVP	+43 (3337) 2228	+43 (3337) 2228-392	8250	Rathausplatz 43	Vorau	gde352vorau.vz.at	www.vorau.at
261	J	62279	Oststeiermark	Harberg-Fürstenfeld	1.521	1.621	Gemeinde	Waldbach-Mönchwald	Herrn	Bürgermeister	Stefan HOLZ	M	OVP	+43 (3336) 4478	+43 (3336) 4478-4	8252	Kamerietal 8	Waldbach-Mönchwald	gde353waldbach-moenchwald.vz.at	www.waldbach-moenchwald.vz.at
156	N	61701	Oststeiermark	Weiz	2.025	1.990	Gemeinde	Albersdorf-Prebuch	Herrn	Bürgermeister	Robert SCHMIEDROPFER	M	OVP	+43 (3112) 3110	+43 (3112) 3110-13	8200	Albersdorf 10	Albersdorf	gde311albersdorf.vz.at	www.albersdorf.at
157	N	61708	Oststeiermark	Weiz	1.508	1.569	Gemeinde	Fischbach	Herrn	Bürgermeister	Franz DOPPELHOFER	M	OVP	+43 (3170) 206	+43 (3170) 206-24	8654	Fischbach 11a	Fischbach	gde312fischbach.steiermark.at	www.fischbach.ch.at
158	N	61710	Oststeiermark	Weiz	1.188	1.202	Gemeinde	Fling	Herrn	Bürgermeister	Ing. LICHTEGGER	M	OVP	+43 (3177) 2234	+43 (3177) 2234-4	8183	Leibing 5	Leibing	gde313fling.steiermark.at	www.fling.at
159	N	61711	Oststeiermark	Weiz	926	934	Gemeinde	Gasen	Herrn	Bürgermeister	Erwin GRUBER	M	OVP	+43 (3171) 2014	+43 (3171) 2014	8616	Gasen 3	Gasen	gde314gasen.vz.at	www.8616gasen.at
160	N	61716	Oststeiermark	Weiz	2.985	2.947	Marktgemeinde	Markt Hartmannsdorf	Herrn	Bürgermeister	Ing. Omar HEBALM	M	OVP	+43 (3114) 2201-0	+43 (3114) 2201-410	8311	Hauptstraße 167	Markt Hartmannsdorf	gde315markt-hartmannsdorf.vz.at	www.markthartmannsdorf.at
161	N	61718	Oststeiermark	Weiz	2.180	2.059	Gemeinde	Hofstätten an der Raab	Herrn	Bürgermeister	Ing. Werner HOFLER	M	OVP	+43 (3112) 2634	+43 (3112) 2634-20	8200	Wünschendorf 110	Wünschendorf	gde316hofstaetten-raab.steiermark.at	www.hofstaetten.at
162	N	61720	Oststeiermark	Weiz	2.257	2.031	Gemeinde	Ludersdorf-Willersdorf	Herrn	Bürgermeister	Dr. Peter MICHAEL	M	OVP	+43 (3112) 2987	+43 (3112) 2987-0	8203	Ludersdorf-Strabe 57	Ludersdorf	gde317ludersdorf-willersdorf.vz.at	www.ludersdorf-willersdorf.at
163	N	61728	Oststeiermark	Weiz	709	743	Gemeinde	Miesenbach bei Birkfeld	Herrn	Bürgermeister	Karl MADERBACHER	M	OVP	+43 (3174) 8223	+43 (3174) 8223-4	8190	Dorfnerel 6	Dorfnerel	gde318miesenbach-birkfeld.steiermark.at	www.miesenbach.com
164	N	61729	Oststeiermark	Weiz	2.079	2.078	Gemeinde	Mitterdorf an der Raab	Herrn	Bürgermeister	Franz KREMER	M	OVP	+43 (3178) 51500	+43 (3178) 51504	8181	Mitterdorf an der Raab 5	Mitterdorf an der Raab	gde319mitterdorf-raab.steiermark.at	www.mitterdorf-raab.steiermark.at
165	N	61730	Oststeiermark	Weiz	2.116	2.306	Gemeinde	Mortansch	Herrn	Bürgermeister	Alois BRESLER	M	OVP	+43 (3172) 67550	+43 (3172) 67550-4	8160	Götleberg 160	Götleberg	gde320mortansch.steiermark.at	www.mortansch.info
166	N	61731	Oststeiermark	Weiz	1.921	1.960	Gemeinde	Mortansch	Herrn	Bürgermeister	Ing. Hans KRAUS	M	OVP	+43 (3172) 6755	+43 (3172) 6755-0	8160	Im Weiher 37	Mortansch	gde321mortansch-2.steiermark.at	www.mortansch.at
167	N	61740	Oststeiermark	Weiz	2.070	2.097	Gemeinde	Puch bei Weiz	Frau	Bürgermeisterin	Gelinde SCHNEIDER	W	OVP	+43 (3177) 2222	+43 (3177) 2222-16	8182	Puch 10	Puch bei Weiz	gde322puch-bei-weiz.steiermark.at	www.puch-weiz.at
168	N	61741	Oststeiermark	Weiz	1.186	1.175	Gemeinde	Ratten	Herrn	Bürgermeister	Thomas HEM	M	SPO	+43 (3173) 2213	+43 (3173) 2213-18	8673	Kirchenvertel 211	Ratten	gde323ratten.steiermark.at	www.ratten.steiermark.at
169	N	61742	Oststeiermark	Weiz	753	760	Gemeinde	Retlegg	Herrn	Bürgermeister	Thomas ZIEGERHOFFER	M	OVP	+43 (3173) 8220	+43 (3173) 8220-4	8674	Retlegg 168	Retlegg	gde324retlegg.steiermark.at	www.retlegg.at
170	N	61744	Oststeiermark	Weiz	862	866	Gemeinde	St. Kathrein am Hauneisn	Herrn	Bürgermeister	Peter KNOBELTREPPE	M	OVP	+43 (3173) 4030-4	+43 (3173) 4030-4	8672	St. Kathrein am Hauneisn	St. Kathrein am Hauneisn	gde325st-kathrein-hauneisn.steiermark.at	www.st-kathrein-hauneisn.at
171	N	61745	Oststeiermark	Weiz	1.090	1.145	Gemeinde	Sankt Kathrein am Offenegg	Herrn	Bürgermeister	Thomas DERLER	M	OVP	+43 (3178) 231	+43 (3178) 231-4	8171	St. Kathrein i. VLT. 2	Sankt Kathrein am Offenegg i. Vierterl	gde326sankt-kathrein-offenegg.steiermark.at	www.st-kathrein.at
172	N	61748	Oststeiermark	Weiz	3.981	3.918	Marktgemeinde	St. Margarethen an der Raab	Herrn	Bürgermeister	Johann GLEITLER	M	OVP	+43 (3115) 2263	+43 (3115) 2263-5	8321	St. Margarethen an der Raab 103	St. Margarethen an der Raab	gde327st-margarethen-raab.vz.at	www.st-margarethen-raab.at
173	N	61753	Oststeiermark	Weiz	4.358	4.358	Marktgemeinde	Strallegg	Herrn	Bürgermeister	Ing. Peter HEM	M	OVP	+43 (3172) 2221	+43 (3172) 2221-28	8201	Strallegg 8	Strallegg	gde328strallegg.vz.at	www.strallegg.at
174	N	61750	Oststeiermark	Weiz	1.954	1.996	Gemeinde	Strallegg	Herrn	Bürgermeister	Peter KERN	M	OVP	+43 (3174) 2022	+43 (3174) 2022-16	8192	Strallegg 100	Strallegg	gde329strallegg.steiermark.at	www.strallegg.at
175	N	61751	Oststeiermark	Weiz	2.387	2.361	Gemeinde	Thannhausen	Herrn	Bürgermeister	Gottfried Philipp HENZ	M	OVP	+43 (3172) 2015	+43 (3172) 2015-44	8160	Thannhausen 1	Thannhausen	gde330thannhausen.steiermark.at	www.thannhausen.at
176	J	61756	Oststeiermark	Weiz	4.162	4.192	Marktgemeinde	Anger	Herrn	Bürgermeister	Hubert HOFER	M	OVP	+43 (3175) 2211-0	+43 (3175) 2211-4	8164	Südlicher Platz 3	Anger	gde331anger.vz.at	www.anger.at
177	J	61757	Oststeiermark	Weiz	1.094	1.196	Marktgemeinde	Birkfeld	Herrn	Bürgermeister	Ing. Hubert KOLBER	M	OVP	+43 (3174) 4007	+43 (3174) 4007-0	8198	Birkfeld 13	Birkfeld	gde332birkfeld.vz.at	www.birkfeld.at
178	J	61758	Oststeiermark	Weiz	1.848	1.848	Gemeinde	Fladnitz an der Teichalm	Herrn	Bürgermeister	Peter RATH	M	OVP	+43 (3179) 23238-0	+43 (3179) 23238-0	8163	Fladnitz/Teichalm 100	Fladnitz an der Teichalm	gde333fladnitz-teichalm.vz.at	www.fladnitz.at
179	J	61759	Oststeiermark	Weiz	1.682	1.687	Gemeinde	Gersdorf an der Feistritz	Herrn	Bürgermeister	Ing. Erich PREM	M	OVP	+43 (3113) 2410	+43 (3113) 24104	8210	Gersdorf an der Feistritz 78	Gersdorf an der Feistritz	gde334gersdorf.vz.at	www.gersdorf.at
180	J</																			

Dissertation
Gemeindefeste Land Steiermark (2018)

266	N	62332	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.584	1.604	Gemeinde	Kapfenstein	Herrn	Bürgermeister	Ferdinand	GROS	M	OVP	+43 (3157) 2235	+43 (3157) 2236-4	8353	Kapfenstein 123	Kapfenstein	gemeinde@kapfenstein.at	www.kapfenstein.at
267	N	62335	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.210	1.226	Marktgemeinde	Klösch	Herrn	Bürgermeister	Josef	DOUFONA	M	OVP	+43 (3475) 2203	+43 (3475) 2203-6	8493	Klösch 110	Klösch	gde@kloesch.steiermark.at	www.kloesch.com
268	N	62343	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.271	1.315	Marktgemeinde	Meltersdorf am Salzbach	Herrn	Bürgermeister	Johann	SCHWEGLER	M	OVP	+43 (3477) 2301	+43 (3477) 2301-6	8092	Meltersdorf 85	Meltersdorf am Salzbach	gde@meltersdorf.com	www.meltersdorf.com
269	N	62347	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.653	1.675	Gemeinde	Murfeld	Herrn	Bürgermeister	Ing. Werner	GRASSL	Bk	OVP	+43 (3472) 2306	+43 (3472) 2306-8	8473	Lichenodorf 80	Lichenodorf	gemeinde@murfeld.at	www.murfeld.at
270	N	62360	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.291	1.323	Marktgemeinde	Tieschen	Herrn	Bürgermeister	Marin	WEBER	M	SPO	+43 (3475) 2301-6	+43 (3475) 2301-6	8355	Deusch-Gortz	Tieschen	www.tieschen.gv.at	www.tieschen.gv.at
271	N	62375	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.241	1.261	Gemeinde	Unterlamm	Herrn	Bürgermeister	Robert	HAMMER	M	OVP	+43 (3155) 8208	+43 (3155) 8208-4	8352	Unterlamm 100	Unterlamm	gde@unterlamm.steiermark.at	www.unterlamm.gv.at
272	J	62375	Südoststeiermark	Südoststeiermark	5.299	5.302	Gemeinde	Bad Gleichenberg	Frau	Bürgermeisterin	Christine	SEGEL	W	OVP	+43 (3159) 2342-0	+43 (3159) 2342-21	8344	Kaiser-Franz-Josef-Straße 1	Bad Gleichenberg	gde@bad-gleichenberg.gv.at	www.bad-gleichenberg.gv.at
273	J	62375	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.107	3.098	Stadtgemeinde	Bad Radenberger	Herrn	Bürgermeister	Heinrich	SCHMIDLECHNER	M	OVP	+43 (3476) 2509	+43 (3476) 2509-38	8490	Hauptplatz 1	Bad Radenberger	gde@bad-radenerberg.gv.at	www.stadtfb@radenerberg.gv.at
274	J	62377	Südoststeiermark	Südoststeiermark	1.786	1.856	Gemeinde	Deutsch-Gortz	Herrn	Bürgermeister	Heinrich	TOMSCITZ	M	OVP	+43 (3474) 7050	+43 (3474) 7050-6	8463	Deutsch-Gortz 16	Deutsch-Gortz	gde@deutsch-gortz.gv.at	www.deutsch-gortz.at
275	J	62378	Südoststeiermark	Südoststeiermark	7.510	7.323	Stadtgemeinde	Fehring	Herrn	Bürgermeister	Mag. Johann	WINKELMAIER	M	OVP	+43 (3155) 2003	+43 (3155) 2003-610	8350	Grazerstraße 1	Fehring	gde@fehring.gv.at	www.fehring.at
276	J	62379	Südoststeiermark	Südoststeiermark	13.242	12.910	Stadtgemeinde	Feldbach	Herrn	Bürgermeister	Ing. Josef	OBER	M	OVP	+43 (3152) 2202	+43 (3152) 2202-209	8472	Kaiser-Franz-Josef-Straße 1	Feldbach	stadtgemeinde@feldbach.gv.at	www.feldbach.gv.at
277	J	62380	Südoststeiermark	Südoststeiermark	6.021	6.234	Marktgemeinde	Gleichen	Herrn	Bürgermeister	Gerhard	HÖRNER	M	OVP	+43 (3151) 2268	+43 (3151) 2268-10	8468	Deutsches Dorf	Gleichen	gde@gleichen.gv.at	www.gleichen.gv.at
278	J	62381	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.271	3.281	Marktgemeinde	Kirchbach-Zerlach	Herrn	Bürgermeister	Franz	LOFFLER	M	OVP	+43 (3116) 2313	+43 (3116) 2313-20	8082	Kirchbach in Steiermark 11	Kirchbach in Steiermark	gde@kirchbach-zerlach.at	www.kirchbach.at
279	J	62382	Südoststeiermark	Südoststeiermark	4.419	4.324	Gemeinde	Kirchberg an der Raab	Herrn	Bürgermeister	Florian	GOLLES	M	OVP	+43 (3115) 2312	+43 (3115) 2312-15	8324	Kirchberg an der Raab 212	Kirchberg an der Raab	www.kirchberg-raab.gv.at	www.kirchberg-raab.gv.at
280	J	62383	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.551	3.621	Stadtgemeinde	Mureck	Herrn	Bürgermeister	Anton	VUKAN	M	SPO	+43 (3472) 2105	+43 (3472) 2105-6	8480	Hauptplatz 30	Mureck	gde@mureck.gv.at	www.mureck.gv.at
281	J	62384	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.074	3.121	Marktgemeinde	Konrad	Herrn	Bürgermeister	Karl	KONRAD	M	OVP	+43 (3150) 5110-20	+43 (3150) 5110-20	8341	Palais 41	Palais	gde@palais.gv.at	www.palais.gv.at
282	J	62385	Südoststeiermark	Südoststeiermark	2.578	2.628	Gemeinde	Pirching am Traubenberg	Herrn	Bürgermeister	Franz	MATZER	M	OVP	+43 (3134) 2232	+43 (3134) 2237	8081	Pirching 111	Pirching am Traubenberg	gde@pirching-traubenberg.gv.at	www.pirching-traubenberg.gv.at
283	J	62386	Südoststeiermark	Südoststeiermark	4.909	5.048	Marktgemeinde	Riegersburg	Herrn	Bürgermeister	Manfred	REISENHOFER	M	OVP	+43 (3151) 8204	+43 (3151) 8204-22	8333	Riegersburg 8	Riegersburg	gde@rieegersburg.gv.at	www.rieegersburg.gv.at
284	J	62387	Südoststeiermark	Südoststeiermark	2.363	2.403	Marktgemeinde	Sankt Anna am Aigen	Herrn	Bürgermeister	Johannes	WEDINGER	M	OVP	+43 (3158) 2212-0	+43 (3158) 2212-3	8354	Marktplatz 7	Sankt Anna am Aigen	gemeinde@st-anna.at	www.st-anna.at
285	J	62388	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.013	3.107	Marktgemeinde	Sankt Peter am Otterbach	Herrn	Bürgermeister	Reinhold	ESNER	M	OVP	+43 (3477) 2255	+43 (3477) 2255-6	8053	Petersplatz 2	Sankt Peter am Otterbach	st-peter-otterbach.steiermark.at	www.st-peter-windorf.at
286	J	62389	Südoststeiermark	Südoststeiermark	4.016	4.028	Marktgemeinde	Sankt Stefan im Rosental	Herrn	Bürgermeister	Johann	KAUFMANN	M	OVP	+43 (3116) 8303	+43 (3116) 8303-33	8083	Feldbachstrasse 24	Sankt Stefan im Rosental	gde@st-stefan-rosental.gv.at	www.rosental.at
287	J	62399	Südoststeiermark	Südoststeiermark	3.643	3.818	Marktgemeinde	Straden	Herrn	Bürgermeister	Gerhard	KONRAD	M	OVP	+43 (3473) 8261	+43 (3473) 8261-250	8345	Straden 2	Straden	gde@straden.gv.at	www.straden.gv.at
2	N	60305	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	2.842	2.937	Marktgemeinde	Frauental an der Laßnitz	Herrn	Bürgermeister	Bernd	HERMANN	M	SPO	+43 (3462) 2315	+43 (3462) 2315-4	8520	Schulgasse 1	Frauental an der Laßnitz	gemeinde@frauental.at	www.mureck.gv.at
3	N	60318	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	3.373	3.315	Marktgemeinde	Lannach	Herrn	Bürgermeister	Josef	NGOAS	M	OVP	+43 (3136) 82104	+43 (3136) 82104-21	8502	Hauptplatz 1	Lannach	gde@lannach.steiermark.at	www.lannach.at
4	N	60323	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	1.638	1.665	Marktgemeinde	Pöfing-Brunn	Herrn	Bürgermeister	Karl	MICHELITSCH	M	OVP	+43 (3465) 3000-0	+43 (3465) 3000-22	8544	Marktplatz 1	Brunn	gde@poeffing-brunn.gv.at	www.poeffing-brunn.gv.at
5	N	60324	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	1.729	1.884	Marktgemeinde	Preding	Herrn	Bürgermeister	Adolf	MEIXNER	M	SPO	+43 (3185) 2222	+43 (3185) 2222-12	8504	Preding 24	Preding	gde@preding.gv.at	www.gemeinde-preding.at
6	N	60326	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	1.475	1.387	Gemeinde	Sankt Josef (Weststeiermark)	Herrn	Bürgermeister	Franz	LINDSCHWINGER	M	OVP	+43 (3136) 81124	+43 (3136) 81124-8	8503	St. Josef 73	Sankt Josef (Weststeiermark)	gde@st-josef-steiermark.at	www.st-josef-steiermark.at
7	N	60329	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	1.301	1.356	Gemeinde	Sankt Peter im Sulmtal	Frau	Bürgermeisterin	Mania	SKAZEL	M	OVP	+43 (3467) 8302	+43 (3467) 8302-18	8542	St. Peter 46	Sankt Peter im Sulmtal	gde@st-peter-sulmtal.steiermark.at	www.europadof.at
8	N	60341	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	1.610	1.544	Marktgemeinde	Wetmannstätten	Herrn	Bürgermeister	Peter	NEGER	M	OVP	+43 (3185) 2252	+43 (3185) 2252-20	8521	Wetmannstätten 2	Wetmannstätten	gde@wetmannstaetten.steiermark.at	www.wetmannstaetten.gv.at
9	J	60344	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	11.622	11.304	Stadtgemeinde	Deutschlandsberg	Herrn	Bürgermeister	Josef	WALLNER	M	SPO	+43 (3462) 2011-0	+43 (3462) 2011-272	8530	Hauptplatz 55	Deutschlandsberg	gde@deutschlandsberg.gv.at	www.deutschlandsberg.gv.at
10	J	60345	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	6.602	6.737	Marktgemeinde	Eibswald	Herrn	Bürgermeister	Andreas	NOTERT	M	SPO	+43 (3466) 45400-0	+43 (3466) 45400-291	8552	Eibswald 17	Eibswald	gde@eibswald.gv.at	www.eibswald.gv.at
11	J	60346	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	4.188	4.298	Marktgemeinde	Groß Sankt Florian	Herrn	Bürgermeister	Alois	RESCH	M	OVP	+43 (3464) 2204	+43 (3464) 2204-79	8522	Marktplatz 3	Groß Sankt Florian	gemeinde@gross-s-florian.at	www.gross-s-florian.at
12	J	60347	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	3.079	3.155	Gemeinde	Sankt Martin im Sulmtal	Herrn	Bürgermeister	Franz	SILLY	M	OVP	+43 (3465) 7050-0	+43 (3465) 7050-6	8543	Sub 72	Sankt Martin im Sulmtal	gde@st-martin-sulmtal.gv.at	www.st-martin-sulmtal.gv.at
13	J	60348	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	3.565	3.623	Gemeinde	Sankt Stefan ob Stainz	Herrn	Bürgermeister	Stephan	OSWALD	M	OVP	+43 (3463) 8022-1	+43 (3463) 8022-120	8511	St. Stefan ob Stainz 19	Sankt Stefan ob Stainz	gde@st-stefan-stainz.gv.at	www.st-stefan-stainz.gv.at
14	J	60349	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	4.552	4.789	Marktgemeinde	Schwanberg	Herrn	Bürgermeister	Mag. Karlheinz	SCHÜSTER	M	OVP	+43 (3467) 8288	+43 (3467) 8288-17	8541	Hauptplatz 6	Schwanberg	gde@schwanberg.gv.at	www.schwanberg.gv.at
15	J	60350	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	8.592	8.456	Marktgemeinde	Stainz	Herrn	Bürgermeister	Walter	EICHMANN	M	OVP	+43 (3463) 2203	+43 (3463) 2203-22	8510	Hauptplatz 1	Stainz	gde@stainz.gv.at	www.stainz.gv.at
16	J	60351	Südweststeiermark	Deutschlandsberg	4.378	4.437	Marktgemeinde	Wies	Herrn	Bürgermeister	Mag. Josef	WALT	M	OVP	+43 (313465-100)	+43 (313465-150)	8551	Oberer Markt 14	Wies	gemeinde@wies.gv.at	www.wies.at
53	N	61001	Südweststeiermark	Leibnitz	1.418	1.434	Gemeinde	Allerheiligen bei Wildon	Herrn	Bürgermeister	Michael	FUCHS-WURZINGER	M	OVP	+43 (3182) 8204	+43 (3182) 8204-20	8412	Allerheiligen bei Wildon 240	Allerheiligen bei Wildon	gde@allerheiligen-wildon.at	www.allerheiligen-wildon.at
54	N	61002	Südweststeiermark	Leibnitz	1.073	1.078	Marktgemeinde	Anfels	Herrn	Bürgermeister	Karl	HABISCH	M	OVP	+43 (3455) 6688	+43 (3455) 6688-6	8454	Hauptplatz 33	Anfels	gde@arfels.steiermark.at	www.arfels.gv.at
55	N	61007	Südweststeiermark	Leibnitz	1.332	1.327	Gemeinde	Empersdorf	Herrn	Bürgermeister	Alois	BAUMHACKL	M	OVP	+43 (3134) 2294	+43 (3134) 2294-11	8081	Empersdorf 1	Empersdorf	gde@empersdorf.steiermark.at	www.empersdorf.com
56	N	61008	Südweststeiermark	Leibnitz	1.171	1.100	Gemeinde	Gabersdorf	Herrn	Bürgermeister	Franz	HERZER	M	OVP	+43 (3452) 8240	+43 (3452) 8240-24	8424	Gabersdorf 93	Gabersdorf	gde@gabersdorf.steiermark.at	www.gabersdorf.gv.at
57	N	61011	Südweststeiermark	Leibnitz	2.247	2.023	Marktgemeinde	Gralia	Herrn	Bürgermeister	Hübert	ISKER	M	SPO	+43 (3452) 85268	+43 (3452) 85268-4	8431	Schulstraße 7	Gralia	gemeinde@gralia.at	www.gralia.at
58	N	61013	Südweststeiermark	Leibnitz	2.256	2.262	Marktgemeinde	Großklein	Herrn	Bürgermeister	Johann	HAMMER	M	OVP	+43 (3456) 5038	+43 (3456) 5038-6	8452	Großklein 120	Großklein	gemeinde@grossklein.gv.at	www.grossklein.gv.at
59	N	61016	Südweststeiermark	Leibnitz	2.003	1.959	Gemeinde	Heimschuh	Herrn	Bürgermeister	Alfred	LENZ	M	OVP	+43 (3452) 82748	+43 (3452) 82748-4	8451	Heimschuhstraße 32	Heimschuh	gde@heimschuh.steiermark.at	www.heimschuh.at
60	N	6101																			

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

GEMNAM	GEMNR	BEZNR6	EW	EW Dichte [EW/km ²]	Fläche [km ²]	DSR [km ²]	Anteil DSR [%]	EW/km ² DSR	BBR [km ²]	Anteil BBR [%]	nDSR [km ²]	Anteil nDSR [%]
Admont	1253	612	5061	17	299,7	11,0	3,7	460	20,5	6,8	268,2	89,5
Aflenz	2138	621	2445	44	55,1	5,5	9,9	447	6,1	11,1	43,5	79,0
Aich	1254	612	1288	23	56,5	3,6	6,4	356	9,3	16,4	43,6	77,2
Aigen im Ennstal	1203	612	2680	31	86,3	7,7	9,0	347	11,9	13,8	66,7	77,3
Albersdorf-Prebuch	1701	617	2037	144	14,1	5,1	35,8	402	4,7	33,1	4,4	31,1
Allerheiligen bei Wildon	1001	610	1441	70	20,5	5,3	25,9	272	9,8	48,0	5,4	26,1
Altaussee	1204	612	1868	20	92,1	5,6	6,1	331	1,8	1,9	84,7	91,9
Altenmarkt bei Sankt Gallen	1205	612	831	19	43,0	1,8	4,1	471	3,1	7,1	38,2	88,8
Anger	1756	617	4164	77	54,0	13,3	24,7	312	10,4	19,2	30,2	56,1
Ardning	1206	612	1224	36	34,2	3,3	9,7	370	4,2	12,4	26,6	77,9
Arnfels	1002	610	1049	250	4,2	2,2	52,7	475	0,9	22,5	1,0	24,8
Bad Aussee	1207	612	4794	59	81,9	10,0	12,2	481	3,6	4,5	68,2	83,4
Bad Blumau	2202	622	1622	43	37,4	5,1	13,5	321	11,8	31,5	20,5	54,9
Bad Gleichenberg	2375	623	5352	138	38,8	16,3	42,0	329	8,8	22,7	13,7	35,3
Bad Mitterndorf	1255	612	4924	25	196,3	12,4	6,3	398	20,1	10,2	163,8	83,5
Bad Radkersburg	2376	623	3155	105	30,0	7,9	26,3	400	16,0	53,4	6,1	20,3
Bad Waltersdorf	2264	622	3814	73	52,3	12,3	23,5	310	16,3	31,2	23,7	45,3
Bärnbach	1626	616	5707	181	31,6	8,9	28,1	644	6,2	19,7	16,5	52,2
Birkfeld	1757	617	5068	56	89,8	19,4	21,6	261	22,5	25,1	47,9	53,3
Breitenau am Hochlantsch	2105	621	1728	28	62,4	4,8	7,7	358	7,3	11,7	50,3	80,6
Bruck an der Mur	2139	621	15837	186	85,3	14,0	16,5	1128	9,7	11,3	61,6	72,2
Buch-St. Magdalena	2205	622	2178	82	26,4	8,3	31,5	262	10,3	39,2	7,7	29,3
Burgau	2206	622	1035	52	20,0	1,8	9,2	560	7,4	37,0	10,7	53,7
Dechantenkirchen	2265	622	2033	70	29,1	7,5	25,6	273	9,7	33,3	12,0	41,1
Deutsch Goritz	2377	623	1808	53	34,0	8,1	23,7	224	14,5	42,6	11,5	33,7
Deutschfeistritz	0659	606	4245	74	57,0	8,4	14,7	505	10,4	18,3	38,2	67,0
Deutschlandsberg	0344	603	11673	65	179,0	26,3	14,7	444	23,2	13,0	129,5	72,3
Dobl-Zwaring	0660	606	3501	92	37,9	10,0	26,3	351	16,5	43,5	11,4	30,2
Ebersdorf	2209	622	1257	73	17,3	4,4	25,4	286	8,1	47,0	4,8	27,6
Edelsbach bei Feldbach	2311	623	1337	83	16,1	5,5	34,3	242	5,5	34,4	5,0	31,3
Edelschrott	1627	616	1763	20	87,7	8,4	9,5	211	15,4	17,6	63,9	72,9
Eggersdorf bei Graz	0661	606	6562	133	49,4	20,7	41,9	317	10,4	21,0	18,3	37,0
Ehrenhausen an der Weinstraße	1049	610	2568	126	20,3	7,1	34,7	364	6,5	32,1	6,7	33,1
Eibiswald	0345	603	6589	43	152,0	23,0	15,1	286	21,2	13,9	107,8	70,9
Eichkögl	2314	623	1304	87	14,9	5,0	33,6	260	4,8	32,0	5,1	34,4
Eisenerz	1101	611	4212	34	124,4	5,4	4,4	775	9,7	7,8	109,3	87,8
Empersdorf	1007	610	1362	96	14,2	5,6	39,4	243	4,2	29,6	4,4	31,0
Fehring	2378	623	7370	85	87,2	24,4	28,0	302	37,0	42,5	25,8	29,6
Feldsitztal	2266	622	2475	96	25,7	7,7	30,0	321	9,2	35,7	8,8	34,3
Feldbach	2379	623	13374	199	67,3	28,4	42,2	471	20,1	29,8	18,8	27,9
Feldkirchen bei Graz	0608	606	6153	532	11,6	6,1	52,4	1016	3,8	32,6	1,7	15,1
Fernitz-Mellach	0662	606	4748	232	20,5	8,4	41,1	563	5,6	27,5	6,4	31,4
Fischbach	1708	617	1507	24	61,6	6,1	9,9	246	9,1	14,8	46,4	75,3
Fischnitz an der Teichalm	1758	617	1805	27	66,5	7,6	11,4	237	10,4	15,6	48,5	72,9
Floing	1710	617	1199	91	13,2	4,5	33,9	269	4,1	31,0	4,6	35,1
Fohnsdorf	2007	620	7708	141	54,7	9,8	18,0	784	15,5	28,3	29,4	53,7
Fraental an der Laßnitz	0305	603	2823	181	15,6	6,5	41,7	435	3,3	21,1	5,8	37,2
Friedberg	2211	622	2575	100	25,9	6,0	23,2	429	7,6	29,2	12,3	47,6

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

Fronhleiten	0663	606	6716	44	153,8	13,7	8,9	491	17,5	11,4	122,6	79,7
Fürstenfeld	2267	622	8464	168	50,4	13,5	26,7	628	22,9	45,5	14,0	27,8
Gaal	2008	620	1388	7	197,4	6,9	3,5	201	11,8	6,0	178,8	90,5
Gabersdorf	1008	610	1216	61	19,9	3,0	15,2	403	7,2	36,5	9,6	48,3
Gaishorn am See	1256	612	1287	17	77,1	3,5	4,5	368	9,0	11,6	64,6	83,8
Gamlitz	1050	610	3256	88	36,9	12,4	33,6	263	11,5	31,1	13,0	35,3
Gasen	1711	617	926	27	33,9	4,5	13,3	205	8,8	25,9	20,6	60,8
Geistthal-Södingberg	1628	616	1567	30	52,6	7,9	15,0	199	12,7	24,2	32,0	60,8
Gersdorf an der Feistritz	1759	617	1682	56	30,1	7,0	23,3	240	11,1	36,9	12,0	39,8
Gleinstätten	1051	610	2854	130	21,9	8,5	38,9	335	7,6	34,7	5,8	26,4
Gleisdorf	1760	617	10708	277	38,7	17,9	46,3	598	7,4	19,2	13,3	34,5
Gnas	2380	623	6085	74	81,7	28,3	34,6	215	30,2	36,9	23,3	28,5
Gössendorf	0611	606	3932	546	7,2	4,1	57,4	950	1,5	20,3	1,6	22,3
Grafendorf bei Hartberg	2268	622	3120	68	45,7	11,3	24,8	275	16,8	36,8	17,5	38,4
Gralla	1012	610	2299	189	12,1	4,0	32,6	581	4,4	36,5	3,7	30,9
Gratkorn	0613	606	7799	225	34,6	11,0	31,9	707	6,8	19,7	16,8	48,5
Gratwein-Straßengel	0664	606	12943	149	86,7	19,8	22,8	654	12,7	14,7	54,2	62,5
Graz	0101	601	283089	2221	127,5	95,5	74,9	2964	9,0	7,1	22,9	18,0
Grönbach	2214	622	1813	78	23,4	6,9	29,4	264	6,9	29,7	9,6	40,9
Gröbming	1213	612	2880	43	66,8	4,4	6,6	655	4,0	6,1	58,3	87,4
Groß Sankt Florian	0346	603	4219	87	48,8	15,0	30,7	282	16,9	34,7	16,9	34,7
Großklein	1013	610	2279	82	27,7	8,6	30,9	266	8,2	29,8	10,9	39,4
Großsteinbach	2216	622	1262	59	21,2	3,6	16,8	353	9,1	42,8	8,6	40,4
Großwilfersdorf	2269	622	2116	55	38,4	7,6	19,7	280	17,6	45,7	13,3	34,6
Grundsee	1215	612	1210	8	151,5	4,4	2,9	273	1,9	1,3	145,2	95,8
Gutenberg-Stenzengreith	1761	617	1747	63	27,8	5,8	20,9	301	5,4	19,4	16,6	59,7
Halbenrain	2326	623	1751	45	38,8	7,0	18,0	251	20,7	53,5	11,1	28,5
Hart bei Graz	0617	606	4924	445	11,1	7,1	63,8	698	1,1	9,9	2,9	26,2
Hartberg	2219	622	6555	304	21,6	10,3	47,6	638	7,7	35,5	3,6	16,9
Hartberg Umgebung	2220	622	2248	74	30,4	7,8	25,6	288	11,9	39,1	10,7	35,2
Hartl	2270	622	2136	63	33,8	9,3	27,4	231	10,1	29,9	14,5	42,8
Haselsdorf-Tobelbad	0618	606	1386	208	6,7	3,5	53,1	391	1,0	14,6	2,2	32,3
Haus	1217	612	2457	29	83,5	6,5	7,8	380	9,3	11,2	67,7	81,1
Hausmannstätten	0619	606	3176	468	6,8	4,3	62,8	745	0,9	14,0	1,6	23,2
Heiligenkreuz am Waasen	1052	610	2772	105	26,4	9,2	35,0	301	10,1	38,3	7,0	26,7
Heimschuh	1016	610	1992	108	18,5	7,2	38,9	277	5,5	29,7	5,8	31,5
Hengsberg	1017	610	1466	83	17,7	5,6	31,4	263	7,3	41,5	4,8	27,0
Hirscheegg-Pack	1629	616	1041	11	99,1	6,8	6,9	153	14,6	14,8	77,6	78,3
Hütendorf	0665	606	7113	146	48,9	21,9	44,8	325	10,7	21,9	16,3	33,3
Hofstätten an der Raab	1719	617	2201	144	15,2	5,1	33,1	436	6,1	40,1	4,1	26,8
Hohentauern	2010	620	412	4	92,6	2,1	2,2	198	4,7	5,0	85,8	92,7
Hitzendorf	2271	622	3725	95	39,3	11,9	30,2	313	15,6	39,7	11,8	30,1
Ilz	1762	617	2118	94	22,5	6,6	29,5	320	8,6	38,2	7,3	32,4
Jänning-Donnersbachtal	1257	612	4121	21	199,6	10,4	5,2	395	16,3	8,2	172,9	86,6
Jägerberg	2330	623	1647	57	29,0	7,3	25,3	224	10,6	36,5	11,1	38,2
Judenburg	2040	620	10130	159	63,7	8,3	13,0	1220	8,7	13,6	46,7	73,3
Kainach bei Voitsberg	1630	616	1654	20	83,4	6,7	8,0	247	9,3	11,1	67,5	80,9
Kainach bei Graz	0623	606	2760	155	17,8	7,8	43,8	354	3,8	21,4	6,2	34,8
Kaindorf	2272	622	2943	105	28,0	10,4	37,3	282	11,2	39,9	6,4	22,8

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

Kalsdorf bei Graz	0624	606	6586	435	15,2	6,7	44,1	986	6,7	44,4	1,8	11,6
Kalwang	1105	611	993	15	67,3	2,0	3,0	495	3,8	5,6	61,5	91,4
Kammern im Liesingtal	1106	611	1619	28	58,7	4,6	7,9	349	10,1	17,2	43,9	74,8
Kapfenberg	2140	621	23087	281	82,0	18,5	22,6	1248	10,7	13,0	52,8	64,4
Kapfenstein	2332	623	1579	55	28,7	8,4	29,1	189	9,6	33,4	10,7	37,5
Kindberg	2141	621	8117	90	90,5	13,1	14,4	621	14,7	16,2	62,8	69,3
Kirchbach-Zerlach	2381	623	3266	83	39,2	12,8	32,8	255	13,5	34,5	12,8	32,7
Kirchberg an der Raab	2382	623	4424	101	43,9	15,2	34,7	291	15,8	35,9	12,9	29,4
Kitzeck im Sausal	1019	610	1228	75	16,3	5,5	33,8	222	5,0	30,7	5,8	35,5
Klöch	2335	623	1212	74	16,4	4,6	28,0	264	5,5	33,8	6,3	38,3
Knittelfeld	2041	620	12698	917	13,9	6,2	44,8	2047	3,5	25,5	4,1	29,7
Kobenz	2014	620	1843	105	17,6	4,6	25,9	403	7,3	41,7	5,7	32,4
Köflach	1631	616	9986	231	43,3	12,4	28,7	803	9,7	22,5	21,1	48,8
Krakau	1437	614	1449	12	123,6	5,7	4,6	254	9,5	7,7	108,4	87,7
Kraubath an der Mur	1107	611	1274	46	27,5	2,9	10,5	441	5,6	20,2	19,0	69,2
Krieglach	2115	621	5278	56	93,7	9,9	10,6	532	11,4	12,1	72,5	77,3
Krottendorf-Gaisfeld	1611	616	2443	143	17,0	6,8	40,1	358	3,0	17,3	7,3	42,6
Kumberg	0626	606	3825	130	29,4	10,4	35,3	369	7,4	25,2	11,6	39,5
Lafnitz	2226	622	1464	94	15,6	3,5	22,6	415	6,4	41,0	5,7	36,4
Landl	1258	612	2770	11	255,6	12,1	4,7	229	11,8	4,6	231,8	90,7
Lang	1020	610	1285	82	15,7	4,3	27,6	297	6,8	43,5	4,5	29,0
Langenwang	2116	621	3883	51	75,9	8,2	10,8	474	9,5	12,5	58,2	76,7
Lannach	0318	603	3393	171	19,9	7,8	39,1	437	7,5	37,8	4,6	23,1
Lassing	1222	612	1708	46	37,2	5,4	14,5	316	8,4	22,7	23,4	62,8
Laßnitzhöhe	0628	606	2718	183	14,9	7,2	48,4	378	2,4	16,4	5,2	35,2
Lebring-Sankt Margarethen	1021	610	2180	287	7,6	4,1	54,3	528	2,1	27,4	1,4	18,3
Leibnitz	1053	610	12183	518	23,5	11,7	49,5	1045	5,9	25,1	6,0	25,4
Leoben	1108	611	24951	232	107,7	14,4	13,4	1732	7,9	7,3	85,4	79,3
Leutschach an der Weinstraße	1054	610	3757	50	75,7	17,8	23,5	211	19,3	25,5	38,6	51,0
Lieboch	0629	606	5075	433	11,7	6,6	56,4	767	3,1	26,3	2,0	17,2
Liezen	1259	612	8155	89	91,8	8,2	8,9	997	11,6	12,6	72,0	78,4
Ligist	1612	616	3250	94	34,6	9,5	27,4	343	5,6	16,1	19,6	56,5
Lobmingtal	2039	620	1844	34	54,4	5,2	9,6	354	8,9	16,3	40,3	74,1
Loipersdorf bei Fürstenfeld	2273	622	1906	76	25,0	8,0	31,9	239	8,7	34,9	8,3	33,2
Ludersdorf-Wilfersdorf	1727	617	2270	177	12,8	5,3	41,3	429	4,1	32,2	3,4	26,5
Maria Lankowitz	1632	616	2919	28	104,2	9,1	8,7	321	14,4	13,8	80,7	77,5
Mariazell	2142	621	3900	9	413,5	11,5	2,8	338	15,6	3,8	386,4	93,4
Markt Hartmannsdorf	1716	617	2949	101	29,2	10,5	36,1	280	9,4	32,2	9,3	31,7
Mautern in Steiermark	1109	611	1814	17	108,8	4,5	4,1	404	8,3	7,6	96,0	88,2
Mattersdorf am Saßbach	2343	623	1289	57	22,8	4,7	20,7	273	8,1	35,5	10,0	43,8
Michaelerberg-Pruggern	1260	612	1171	25	47,6	4,0	8,4	293	5,9	12,5	37,7	79,1
Miesenbach bei Birkfeld	1728	617	700	48	14,7	3,0	20,4	233	3,5	24,1	8,2	55,5
Mitterberg-Sankt Martin	1261	612	1917	35	54,9	6,9	12,5	278	11,5	21,0	36,5	66,5
Mitterdorf an der Raab	1729	617	2083	99	21,0	7,0	33,3	298	6,4	30,6	7,6	36,1
Mooskirchen	1615	616	2216	123	18,0	5,8	32,1	384	5,8	32,4	6,4	35,5
Mortantsch	1730	617	2125	122	17,5	6,0	34,5	353	3,5	20,0	7,9	45,5
Mühlten	1410	614	874	17	50,7	3,4	6,7	259	9,4	18,6	37,9	74,7
Murau	1438	614	3654	48	76,6	8,9	11,5	413	14,1	18,4	53,7	70,1
Mureck	2383	623	3557	92	38,7	8,2	21,1	435	19,8	51,1	10,8	27,8

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

Murfeld	2347	623	1656	68	24,2	5,8	23,9	286	13,6	56,2	4,8	19,9
Mürzzuschlag	2143	621	8628	168	51,3	8,0	15,7	1072	7,4	14,3	35,9	70,0
Naas	1731	617	1368	66	20,8	4,6	22,2	296	3,9	19,0	12,2	58,8
Nestelbach bei Graz	0666	606	2673	98	27,3	10,9	39,9	245	6,3	23,1	10,1	37,0
Neuberg an der Mürz	2144	621	2620	10	274,5	9,8	3,6	267	12,6	4,6	252,2	91,8
Neudau	2274	622	1463	107	13,7	2,4	17,6	607	4,1	29,8	7,2	52,6
Neumarkt in der Steiermark	1439	614	5050	31	163,5	16,7	10,2	302	41,9	25,6	104,9	64,2
Niederwölz	1413	614	596	58	10,3	1,4	13,8	421	2,5	24,5	6,3	61,8
Niklasdorf	1110	611	2541	168	15,1	3,3	21,8	772	2,3	15,2	9,5	63,1
Obdach	2042	620	3843	24	159,1	14,5	9,1	265	26,3	16,5	118,3	74,4
Oberhaag	1024	610	2156	60	36,0	10,7	29,7	202	8,9	24,8	16,4	45,5
Oberwölz	1440	614	2987	14	210,2	11,8	5,6	253	25,0	11,9	173,3	82,5
Oblarn	1262	612	2033	29	70,2	4,3	6,1	472	6,6	9,3	59,3	84,5
Ottendorf an der Rittschein	2232	622	1566	110	14,3	5,0	34,7	316	4,9	34,4	4,4	30,9
Paldau	2384	623	3083	79	39,2	14,6	37,3	211	13,8	35,3	10,7	27,4
Passail	1763	617	4284	53	80,2	15,3	19,1	280	21,4	26,7	43,5	54,3
Peggau	0632	606	2226	198	11,2	3,2	28,6	692	1,8	16,1	6,2	55,3
Pernegg an der Mur	2125	621	2377	28	86,0	5,8	6,7	412	4,0	4,7	76,2	88,6
Pinggau	2233	622	3177	54	59,1	9,4	15,8	340	11,5	19,4	38,3	64,8
Pirching am Traubenberg	2385	623	2581	82	31,6	10,2	32,2	254	11,2	35,6	10,2	32,2
Pischelsdorf am Kulm	1764	617	3667	130	28,1	11,8	41,9	311	6,3	22,5	10,0	35,6
Pöfing-Brunn	0323	603	1636	266	6,2	3,4	55,7	477	1,3	21,8	1,4	22,5
Pöllau	2275	622	6071	68	88,9	23,0	25,8	264	28,1	31,6	37,8	42,5
Pöllauberg	2235	622	2073	61	34,0	10,2	30,2	202	9,5	28,0	14,2	41,8
Pöls-Oberkurzheim	2043	620	3014	48	62,5	7,6	12,2	396	15,8	25,2	39,2	62,6
Pölstal	2044	620	2724	10	270,1	10,2	3,8	266	27,1	10,0	232,8	86,2
Preding	0324	603	1753	96	18,2	5,0	27,4	351	7,5	41,2	5,7	31,4
Premstätten	0670	606	5916	202	29,3	8,8	29,9	676	10,6	36,3	9,9	33,8
Proleb	1111	611	1534	63	24,5	2,6	10,5	598	3,7	14,9	18,3	74,6
Puch bei Weiz	1740	617	2092	85	24,8	8,8	35,6	237	8,0	32,2	8,0	32,2
Pusterwald	2021	620	466	4	105,3	2,1	2,0	226	5,1	4,9	98,1	93,2
Raaba-Grambach	0667	606	4352	297	14,6	7,5	51,3	580	2,3	15,7	4,8	33,0
Radmer	1112	611	572	7	82,4	2,1	2,5	274	0,8	1,0	79,5	96,5
Ragnitz	1027	610	1454	70	20,8	4,9	23,6	296	9,9	47,7	6,0	28,7
Ramsau am Dachstein	1236	612	2806	37	75,7	11,2	14,9	250	6,4	8,4	58,1	76,7
Ranten	1441	614	1169	22	52,4	5,1	9,8	228	12,9	24,6	34,4	65,6
Ratten	1741	617	1171	41	28,8	4,5	15,8	258	7,2	25,1	17,0	59,2
Rettenegg	1743	617	752	10	78,5	3,4	4,3	224	3,8	4,8	71,4	90,9
Riegersburg	2386	623	4920	69	71,1	21,6	30,4	227	27,7	38,9	21,8	30,7
Rohr bei Hartberg	2276	622	1464	53	27,7	3,7	13,4	392	10,6	38,3	13,4	48,2
Rohrbach an der Lafnitz	2277	622	2683	101	26,6	7,4	27,8	363	8,7	32,8	10,5	39,4
Rosental an der Kainach	1618	616	1686	258	6,5	2,9	43,6	591	1,4	21,5	2,3	34,8
Rottenmann	1263	612	5253	26	205,3	8,2	4,0	637	15,6	7,6	181,5	88,4
Sankt Andrä-Höch	1030	610	1737	84	20,6	8,0	38,9	217	4,9	23,5	7,7	37,6
Sankt Anna am Aigen	2387	623	2350	72	32,6	9,3	28,5	253	12,7	39,0	10,6	32,5
Sankt Barbara im Mürztal	2145	621	6657	59	112,5	11,2	9,9	597	8,6	7,6	92,7	82,4
Sankt Bartholomä	0639	606	1404	120	11,7	5,2	44,4	270	3,0	25,7	3,5	29,8
Sankt Gallen	1264	612	1850	14	129,8	5,3	4,1	348	6,3	4,8	118,2	91,1
Sankt Georgen am Kreischberg	1442	614	1798	16	111,8	6,9	6,2	259	14,4	12,9	90,4	80,9

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

Sankt Georgen an der Stiefing	1055	610	1502	80	18,7	5,0	26,9	298	8,7	46,3	5,0	26,8
Sankt Georgen ob Judenburg	2026	620	849	19	44,3	3,2	7,1	268	8,6	19,4	32,6	73,5
Sankt Jakob im Walde	2242	622	1049	35	30,3	5,1	16,9	204	6,8	22,3	18,4	60,8
Sankt Johann im Saggautal	1032	610	2012	74	27,0	8,1	30,0	248	8,1	29,8	10,9	40,2
Sankt Johann in der Haide	2244	622	2143	91	23,6	5,4	22,9	397	8,1	34,3	10,1	42,7
Sankt Josef (Weststeiermark)	0326	603	1553	117	13,3	5,8	43,9	266	3,3	24,7	4,2	31,3
Sankt Kathrein am Offenegg	1745	617	1083	27	40,4	6,1	15,1	178	8,0	19,9	26,3	65,0
Sankt Lambrecht	1443	614	1886	27	70,2	6,3	9,0	300	12,2	17,4	51,7	73,7
Sankt Lorenzen am Wechsel	2245	622	1500	31	48,5	7,1	14,7	211	8,5	17,5	32,9	67,9
Sankt Lorenzen im Mürztal	2128	621	3590	94	38,0	5,1	13,4	707	5,1	13,5	27,8	73,1
Sankt Marein bei Graz	0668	606	3650	88	41,7	14,2	34,1	257	11,0	26,3	16,5	39,6
Sankt Marein im Mürztal	2146	621	2722	93	29,4	3,6	12,3	751	2,2	7,5	23,6	80,2
Sankt Marein-Feistritz	2045	620	2042	29	70,6	6,8	9,6	302	16,6	23,5	47,3	66,9
Sankt Margarethen bei Knittelfeld	2046	620	2771	19	148,2	8,6	5,8	323	20,7	13,9	119,0	80,3
Sankt Martin am Wöllmißberg	1621	616	786	31	25,8	4,2	16,4	186	3,9	15,3	17,6	68,3
Sankt Martin im Sulmtal	0347	603	3058	78	39,2	11,7	29,8	262	11,6	29,7	15,9	40,6
Sankt Michael in Obersteiermark	1113	611	3063	55	56,0	4,4	7,8	701	8,0	14,3	43,7	77,9
Sankt Nikolai im Sausal	1033	610	2235	85	26,1	9,1	35,0	244	8,7	33,3	8,3	31,8
Sankt Oswald bei Plankenwarth	0641	606	1200	102	11,8	4,2	35,3	288	2,1	18,1	5,5	46,6
Sankt Peter am Ottersbach	2388	623	2970	61	48,6	12,7	26,2	233	16,5	34,0	19,3	39,7
Sankt Peter im Sulmtal	0329	603	1305	119	11,0	4,3	39,2	303	3,9	35,5	2,8	25,3
Sankt Peter ob Judenburg	2032	620	1114	22	50,3	2,9	5,7	387	8,3	16,6	39,1	77,7
Sankt Peter-Freienstein	1114	611	2382	87	27,3	4,2	15,5	563	6,6	24,4	16,4	60,2
Sankt Radegund bei Graz	0642	606	2121	98	21,6	5,7	26,6	370	2,1	9,6	13,7	63,8
Sankt Ruprecht an der Raab	1765	617	5240	128	41,1	14,5	35,3	361	14,7	35,8	11,9	28,9
Sankt Stefan im Rosental	2389	623	3987	92	43,2	16,2	37,6	245	11,9	27,5	15,0	34,8
Sankt Stefan ob Leoben	1115	611	1925	25	78,5	4,4	5,6	434	7,1	9,1	67,0	85,3
Sankt Stefan ob Stainz	0348	603	3578	73	49,2	13,6	27,7	263	10,6	21,6	25,0	50,7
Sankt Veit in der Südsteiermark	1056	610	4045	59	68,7	12,1	17,6	335	28,5	41,6	28,1	40,9
Schäffern	2247	622	1411	44	32,4	5,7	17,6	248	12,0	37,0	14,7	45,4
Scheifling	1444	614	2135	37	57,2	5,5	9,7	386	7,2	12,5	44,5	77,8
Schladming	1265	612	6735	32	211,2	15,1	7,1	446	15,5	7,3	180,6	85,5
Schöder	1428	614	975	13	74,8	3,9	5,2	250	6,2	8,2	64,8	86,6
Schwanberg	0349	603	4601	37	124,2	14,9	12,0	310	11,6	9,3	97,7	78,7
Schwarzautal	1057	610	2323	58	40,2	11,0	27,4	211	15,2	37,8	14,0	34,8
Seckau	2034	620	1276	28	46,2	5,3	11,4	242	7,2	15,7	33,7	72,9
Seiersberg-Pirka	0669	606	11013	635	17,4	9,5	54,6	1161	3,2	18,6	4,6	26,7
Selzthal	1243	612	1618	96	16,8	2,1	12,7	760	3,1	18,5	11,5	68,8
Semriach	0645	606	3362	56	60,3	13,7	22,8	245	17,0	28,2	29,6	49,0
Sinabelkirchen	1748	617	4185	113	37,2	12,4	33,4	336	13,9	37,4	10,8	29,2
Sochau	2252	622	1422	78	18,2	5,0	27,4	285	8,2	45,3	5,0	27,3
Soding-Sankt Johann	1633	616	4137	214	19,4	9,8	50,7	421	5,9	30,5	3,6	18,8
Solk	1266	612	1522	5	288,3	6,1	2,1	250	15,0	5,2	267,2	92,7
Spielberg	2047	620	5298	178	29,7	8,1	27,3	653	12,8	43,1	8,8	29,6
Spital am Semmering	2131	621	1562	21	73,1	5,9	8,0	267	8,3	11,3	59,0	80,7
St. Kathrein am Hauenstein	1744	617	648	34	19,3	3,6	18,8	179	5,9	30,4	9,8	50,8
St. Margarethen an der Raab	1746	617	4064	94	43,0	15,2	35,4	267	14,3	33,2	13,5	31,4
St. Peter am Kammersberg	1425	614	2069	25	84,2	7,6	9,0	272	17,3	20,6	59,2	70,4
Stadt Predlitz	1445	614	1690	7	256,2	5,6	2,2	301	10,1	3,9	240,5	93,9

Dissertation
Siedlungsräume in Gemeinden der Steiermark

Stainach-Pürgg	1267	612	2855	39	73,0	5,8	8,0	488	10,5	14,5	56,6	77,5
Stainz	0350	603	8627	93	92,8	26,2	28,3	329	25,0	27,0	41,5	44,7
Stallhofen	1624	616	3133	115	27,3	10,7	39,1	293	6,7	24,3	10,0	36,5
Stanz im Mürztal	2132	621	1818	24	76,7	6,8	8,9	268	10,1	13,2	59,8	77,9
Stattegg	0646	606	2877	111	25,8	6,5	25,2	441	1,7	6,7	17,6	68,1
Stiwoll	0647	606	720	55	13,0	3,9	29,9	185	3,7	28,2	5,4	41,9
Straden	2390	623	3616	64	56,5	17,5	31,0	207	23,5	41,5	15,5	27,5
Strallegg	1750	617	1959	46	42,2	8,8	20,8	223	12,4	29,5	21,0	49,7
Straß in Steiermark	1058	610	4884	169	28,9	11,1	38,4	440	11,2	38,9	6,6	22,7
Stübenberg	2256	622	2176	67	32,6	10,4	31,7	210	10,7	32,9	11,6	35,4
Teufenbach-Katsch	1446	614	1912	45	42,3	6,1	14,4	315	6,8	16,2	29,3	69,4
Thal	0648	606	2254	122	18,5	6,6	35,8	340	3,2	17,1	8,7	47,1
Thannhausen	1751	617	2436	73	33,4	7,7	22,9	318	6,8	20,5	18,9	56,6
Thörl	2147	621	2315	14	166,4	6,3	3,8	367	8,3	5,0	151,9	91,2
Hieschen	2368	623	1271	70	18,2	5,1	27,9	251	8,2	45,2	4,9	26,9
Hillmitsch	1043	610	3238	216	15,0	6,1	40,7	530	4,4	29,6	4,5	29,7
Hraboch	1116	611	1395	112	12,5	2,8	22,6	495	2,3	18,6	7,3	58,9
Tragoß-Sankt Katharein	2148	621	1886	12	153,9	5,7	3,7	329	8,9	5,8	139,3	90,5
Trieben	1247	612	3419	75	45,4	4,7	10,5	721	5,5	12,0	35,2	77,5
Frofaiaich	1120	611	11167	78	143,2	12,8	9,0	870	17,2	12,0	113,2	79,0
Turnau	2135	621	1543	11	134,2	4,6	3,5	332	7,2	5,4	122,3	91,2
Übelbach	0651	606	2031	21	94,6	5,0	5,3	408	7,1	7,6	82,5	87,2
Unterlamm	2372	623	1246	74	16,7	6,8	40,5	184	6,1	36,2	3,9	23,2
Unzmarkt-Frauenburg	2036	620	1366	37	36,5	2,7	7,4	509	4,8	13,2	29,0	79,4
Vasoldsberg	0653	606	4492	160	28,1	13,1	46,7	342	4,9	17,5	10,1	35,8
Voitsberg	1625	616	9456	330	28,6	13,6	47,4	697	5,0	17,3	10,1	35,3
Vorau	2278	622	4755	59	81,3	19,8	24,3	241	26,4	32,5	35,1	43,2
Vordernberg	1118	611	1015	37	27,8	2,3	8,2	445	2,0	7,0	23,5	84,7
Wagna	1045	610	5672	436	13,0	5,9	45,3	961	4,3	32,9	2,8	21,7
Wald am Schoberpaß	1119	611	584	6	90,3	1,9	2,1	302	4,8	5,4	83,5	92,5
Waldbach-Mönichwald	2279	622	1538	29	54,0	6,9	12,8	222	11,9	22,1	35,1	65,1
Weinitzen	0654	606	2629	138	19,0	7,5	39,6	350	4,0	21,2	7,4	39,2
Weißkirchen in Steiermark	2048	620	4911	33	149,6	13,1	8,8	375	27,0	18,1	109,5	73,2
Weiz	1766	617	11485	657	17,5	9,4	53,7	1224	3,9	22,2	4,2	24,1
Wenigzell	2262	622	1413	40	35,7	7,1	19,8	200	11,8	33,2	16,8	47,0
Wernsdorf	0655	606	2301	369	6,2	3,1	49,8	741	1,7	26,9	1,5	23,4
Wetmannstätten	0341	603	1625	90	18,0	5,3	29,7	305	8,2	45,4	4,5	24,9
Wies	0351	603	4433	58	76,5	16,4	21,4	271	13,2	17,3	47,0	61,3
Wildalpen	1251	612	474	2	202,9	2,4	1,2	195	1,7	0,8	198,7	98,0
Wildon	1059	610	5348	164	32,7	10,2	31,3	523	13,1	40,1	9,3	28,6
Wörschach	1252	612	1103	26	42,9	2,0	4,6	563	4,8	11,1	36,1	84,3
Wundschuh	0656	606	1589	123	12,9	3,5	27,3	452	5,2	40,1	4,2	32,7
Zeltweg	2038	620	7335	843	8,7	5,0	57,7	1461	2,5	28,3	1,2	14,0
Gesamt Steiermark			1237346	75,4	16400,8	2451,2	14,9	505	2773,7	16,9	11176,0	68,1

Lebenslauf

Angaben zur Person

Nachname(n) / Vorname(n) **Brandl, Hannes**
Adresse(n) Weg zur Einsiedelei 2
A-8020 Graz
Österreich
Telefon + 43 (0) 699 188 707 30
Fax + 43 (0) 316/908707-99
E-Mail hannes.brandl@verkehrplus.at
Staatsangehörigkeit Österreich
Geburtsdatum 29.12.1985
Geschlecht männlich



Berufserfahrung

Zeitraum **Seit Juni 2012**
Beruf oder Funktion Projektleiter und Projektmitarbeiter
Wichtigste Tätigkeiten und Zuständigkeiten Verkehrsplanung, Visualisierungen, Geographische Informationssysteme, Verkehrs- und Mobilitätsenerhebungen, Mobilitätsforschung
Name und Adresse des Arbeitgebers verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH
Elisabethinergasse 27a
A-8020 Graz
Tätigkeitsbereich oder Branche Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Mobilitätsforschung
Zeitraum **2008 – 2012**
Beruf oder Funktion Praktikant
Wichtigste Tätigkeiten und Zuständigkeiten Projektmitarbeiter Recherche, Analyse, Interpretation, organisatorische Tätigkeiten
Name der Arbeitgeber verkehrplus
Wiener Umwelthanwaltschaft
Nationalpark Gesäuse
Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik
Zeitraum **2005**
Beruf oder Funktion Präsenzdienst

Schul- und Berufsbildung

Zeitraum **Seit Dezember 2014**
Bezeichnung der zu erwerbenden Qualifikation Doktor techn.
Hauptfächer/berufliche Fähigkeiten Dissertationsgebiet: Raumplanung und Raumordnung Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum
Name und Art der Bildungs- oder Ausbildungseinrichtung Doktoratsstudium der technischen Wissenschaften, Technische Universität Wien (Fakultät für Architektur und Raumplanung)
Stufe der nationalen oder internationalen Klassifikation ISCED 6

Zeitraum	2005 - 2011										
Bezeichnung der erworbenen Qualifikation	Magister										
Hauptfächer/berufliche Fähigkeiten	nachhaltige Mobilität, Klimatologie, Kartographie und GIS										
Name und Art der Bildungs- oder Ausbildungseinrichtung	Umweltsystemwissenschaften Geographie, Karl-Franzens Universität Graz University of Turku – Finland (Auslandssemester)										
Stufe der nationalen oder internationalen Klassifikation	ISCED 5										
Zeitraum	2001-2006										
Bezeichnung der erworbenen Qualifikation	Matura										
Name und Art der Bildungs- oder Ausbildungseinrichtung	BRG Stainach (Realgymnasium)										
Stufe der nationalen oder internationalen Klassifikation	ISCED 4										
Persönliche Fähigkeiten und Kompetenzen											
Muttersprache(n)	Deutsch										
Sonstige Sprache(n)											
Selbstbeurteilung											
Europäische Kompetenzstufe (*)											
	Verstehen				Sprechen				Schreiben		
	Hören		Lesen		An Gesprächen teilnehmen		Zusammenhängendes Sprechen				
Englisch	C1	Kompetente Sprachverwendung	C1	Kompetente Sprachverwendung	C1	Kompetente Sprachverwendung	B2	Selbstständige Sprachverwendung	C1	Kompetente Sprachverwendung	
Finnisch	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	
Kroatisch	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	A1	Elementare Sprachverwendung	
(*) Referenzniveau des gemeinsamen europäischen Referenzrahmens											
Soziale Fähigkeiten und Kompetenzen	Teamfähigkeit, Kommunikationsfähigkeit und Präsentationsfähigkeit										
Organisatorische Fähigkeiten und Kompetenzen	Organisationsfähigkeit, Konfliktlösungsfähigkeit, Fähigkeit zur Problembewältigung, Projektmanagement										
Technische Fähigkeiten und Kompetenzen	Souveräne Handhabung von Verfahren und Methoden der Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung, Kompetenzen und Fähigkeiten im Bereich der Geographie und der Systemwissenschaften										
IKT-Kenntnisse und Kompetenzen	Souveräner Umgang mit folgender Software: Microsoft Office (Word ,Excel, Access, PowerPoint) SPSS ArcGIS Canvas, CorelDRAW SurveyGizmo										
Führerschein(e)	Klasse A + B + C										