



# PRIMA

Planungsgrundlagen für raumtypenspezifische, integrierte  
Mobilitätsangebote im Bedarfsverkehr

– Manual für Planer:innen (Stand: Juni 2025)



# **WEITERFÜHRENDE HINWEISE**

Weiterführende Informationen zu Bedarfsverkehren in Österreich, zu PRIMA und zu den Erfolgsfaktoren finden sich unter [bedarfsverkehr.at](http://bedarfsverkehr.at)

Die Raum- und Gemeindetypen auf Basis der PRIMA-Methodik liegen bisher nur für das Testgebiet bestehend aus dem Bundesland Salzburg und den angrenzenden Bezirken in Oberösterreich und Tirol vor. Ausgehend von der Beschreibung der Gemeindetypen kann eine Selbsteinschätzung der Zuordnung von einzelnen Gemeinden zum Gemeindetyp vorgenommen werden.

# EINLEITUNG



Im von der FFG und dem BMK geförderten **Forschungsprojekt „PRIMA – Planungsgrundlagen für raumtypenspezifische, integrierte Mobilitätsangebote im Bedarfsverkehr“** wurde ein raumtypenspezifischer und nachfrageorientierter Zugang zur Konzeption von Bedarfsverkehrssystemen entwickelt.

Im ersten Schritt wurden bedarfs- bzw. nachfrageorientierte **Zielsetzungen** gebildet, die für die raumtypenspezifische Gestaltung von Bedarfsverkehrssystemen als relevant angesehen werden.

Darauf aufbauend wurden nachfrageorientierte **Raumtypen** gebildet, die in erster Linie auf der Basis der bestehenden ÖV-Versorgung und dem Bedarf nach ergänzenden Bedarfsverkehren gebildet wurden.

Dabei sind sechs Raumtypen entstanden, die zu drei **Gemeindetypen** zusammengefasst wurden. Diesen Gemeindetypen wurden zweckmäßige Zielsetzungen für die Gestaltung der Bedarfsverkehrssysteme zugeordnet.

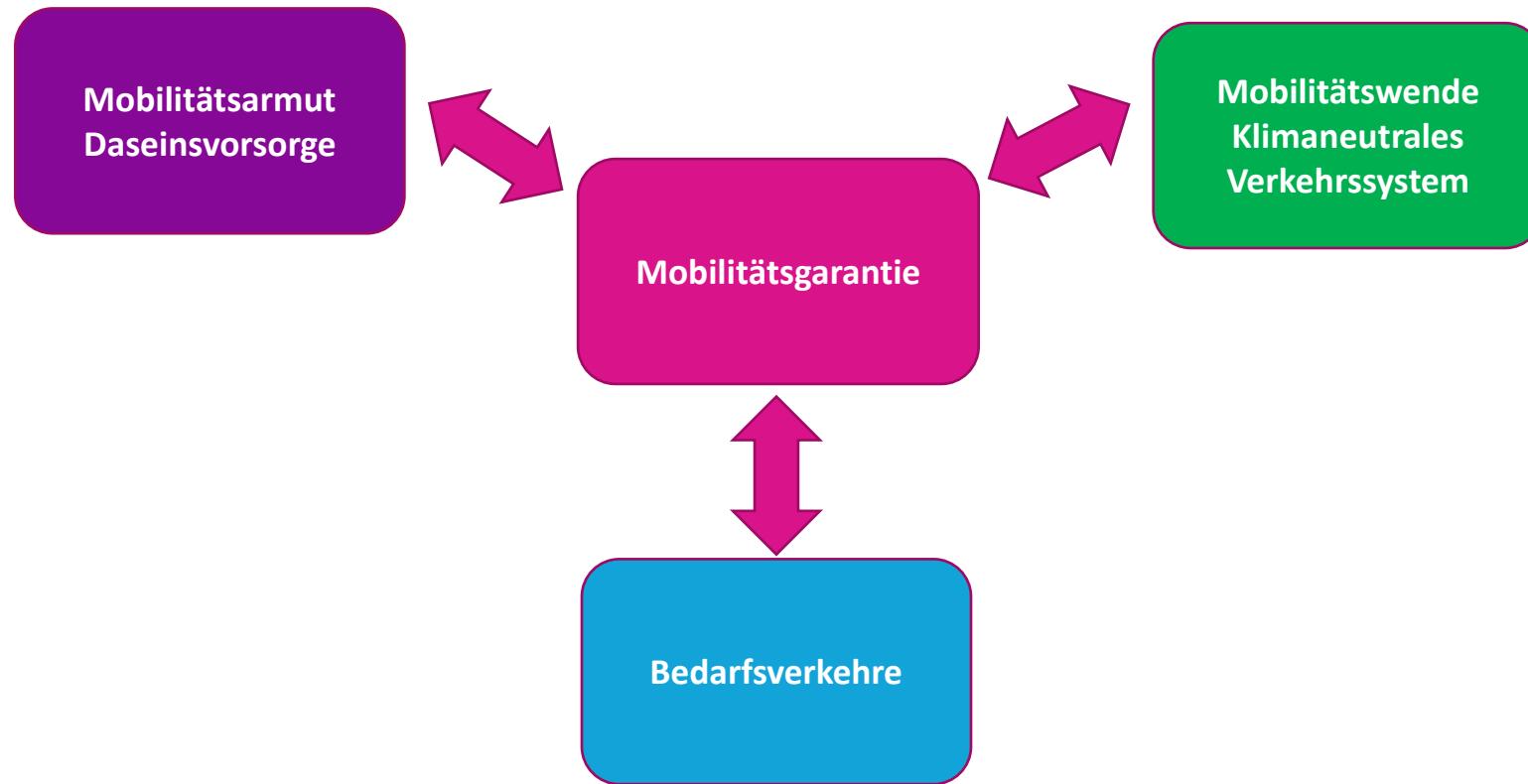
Darauf aufbauend wurde auf der Basis von **Erfolgsfaktoren** für Bedarfsverkehre für jeden Gemeindetyp ein **Profil** für die Gestaltung des Bedarfsverkehrssystems entwickelt, das als Anleitung für die **Planung** von Bedarfsverkehrssystemen dienen kann.

Im Folgenden werden die Raum- und Gemeindetypen, die Koppelung mit den zweckmäßigen gemeindetypischen Zielsetzungen sowie die Erfolgsfaktoren für die Konzeption von Bedarfsverkehrssystemen nach Gemeindetypen beschrieben.

# **WARUM BEDARFSVERKEHRE? ZIELSETZUNGEN**



**Bedarfsverkehre leisten einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Mobilitätsarmut und zum Klimaschutz!**





# HINTERGRUND – MOBILITÄTSARMUT

Die Mobilitätschancen sind räumlich und sozial ungleich verteilt:

Personen (ab 17 Jahre) ohne Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtypen in Prozent

Raumtyp	1995	2014
Wien	39	38
Großstädte	36	27
Zentrale Bezirke	28	<b>20</b>
Periphere Bezirke	30	<b>20</b>
Österreich	32	24

Quelle: Österreich unterwegs

Die Pkw-Verfügbarkeit unterscheidet sich stark nach Alter und Geschlecht:

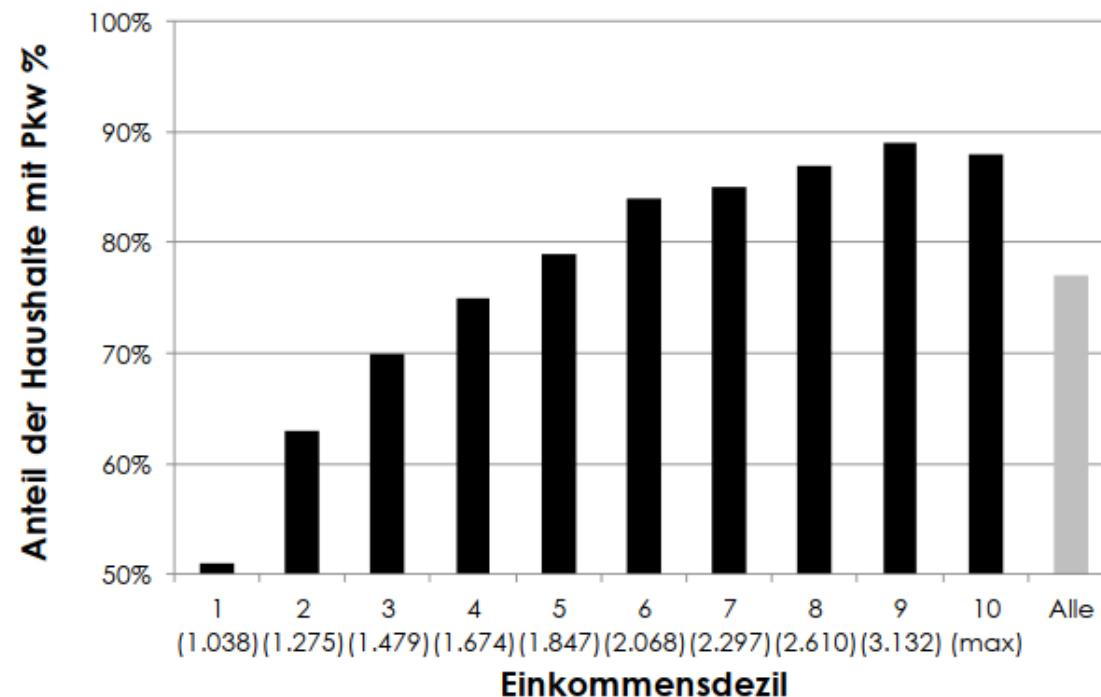
**Fast ein Drittel der Frauen mit 17+ hat keinen Pkw zur Verfügung, aber nur 17 % der Männer. Die Pkw-Verfügbarkeit ist bei Jungen und Alten deutlich geringer als bei den 20-64jährigen.**



# HINTERGRUND – MOBILITÄTSARMUT

Die Mobilitätschancen werden stark durch das Einkommen bestimmt:

Pkw-Besitz nach Einkommen (Konsumerhebung 2009/2010)



Quelle: WIFO, komobile (2016): COSTS –Leistbarkeit von Mobilität in Österreich

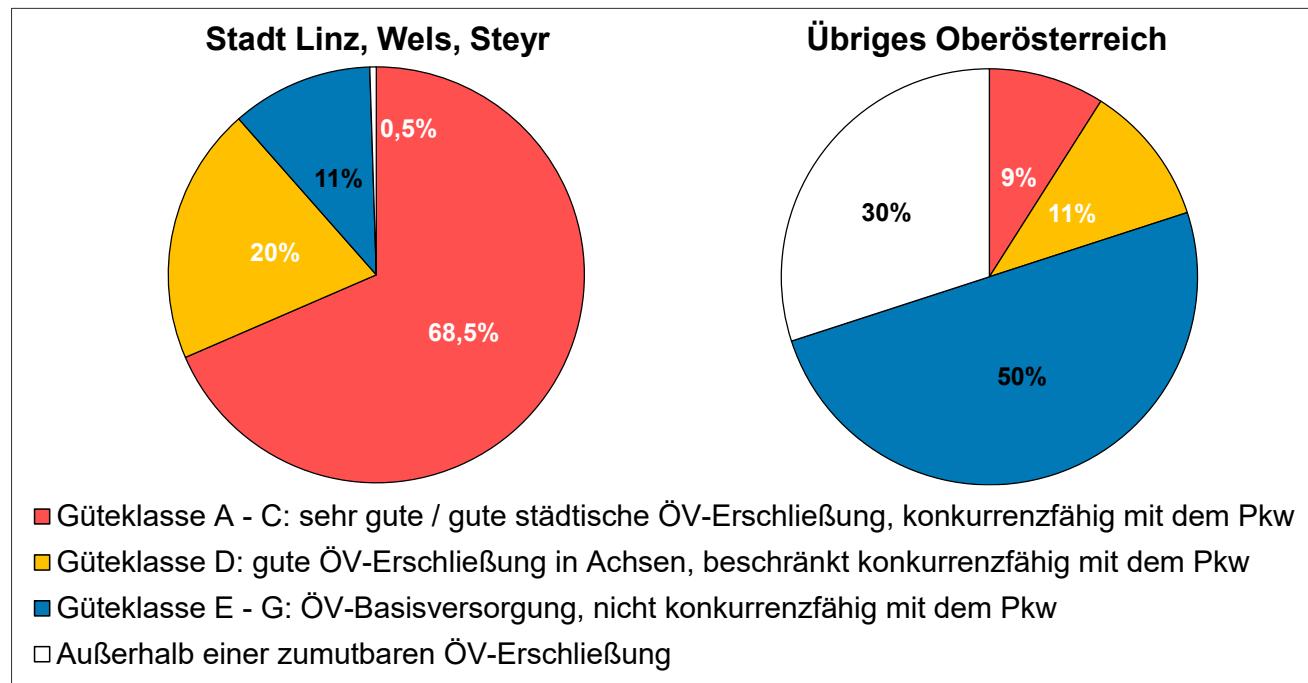


# HINTERGRUND – MOBILITÄTSARMUT

20 % der Bevölkerung in Österreich außerhalb von Wien verfügen über keine zumutbare ÖV-Erschließung.

An Werktagen ohne Schule haben sogar 26 % der EW außerhalb von Wien kein ÖV-Angebot.

ÖV-Erschließungsqualität des Siedlungsgebietes am Beispiel Oberösterreich



In Oberösterreich haben außerhalb der Städte Linz, Wels und Steyr **30 %** der Bevölkerung **keine zumutbare Erschließung mit dem ÖV** und weitere **50 %** keine zum Pkw konkurrenzfähige Erschließung (nur Basisversorgung).

Quelle: ÖROK (2018): ÖV-Güteklassen; Statistik Austria (2018) Rasterzellen der Einwohner:innen; eigene Auswertung

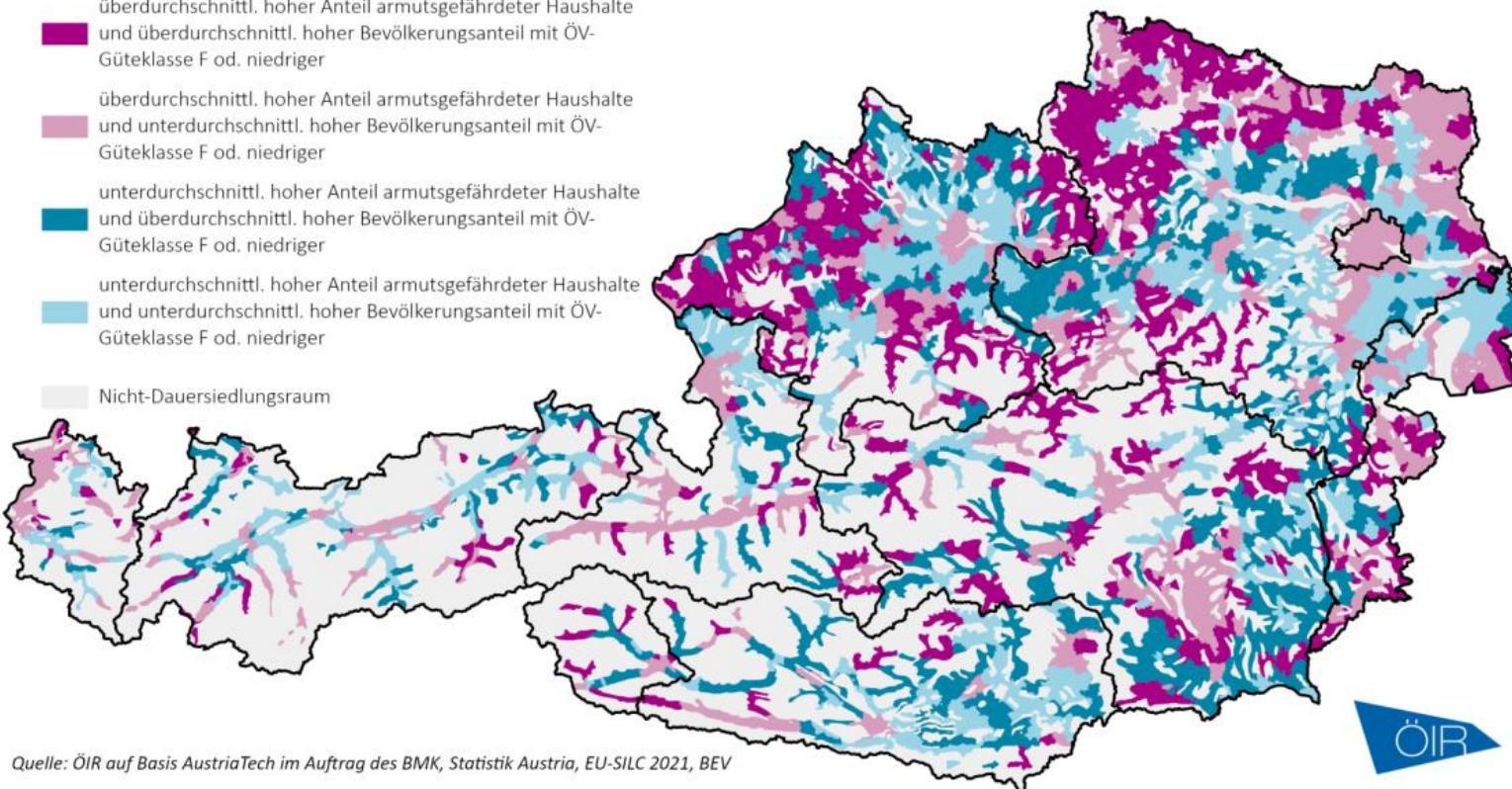


# HINTERGRUND – MOBILITÄTSARMUT

## Mobilitätsarmutsgefährdung

Armutsgefährdung und Bevölkerungsanteil mit ÖV-Gütekasse F oder niedriger

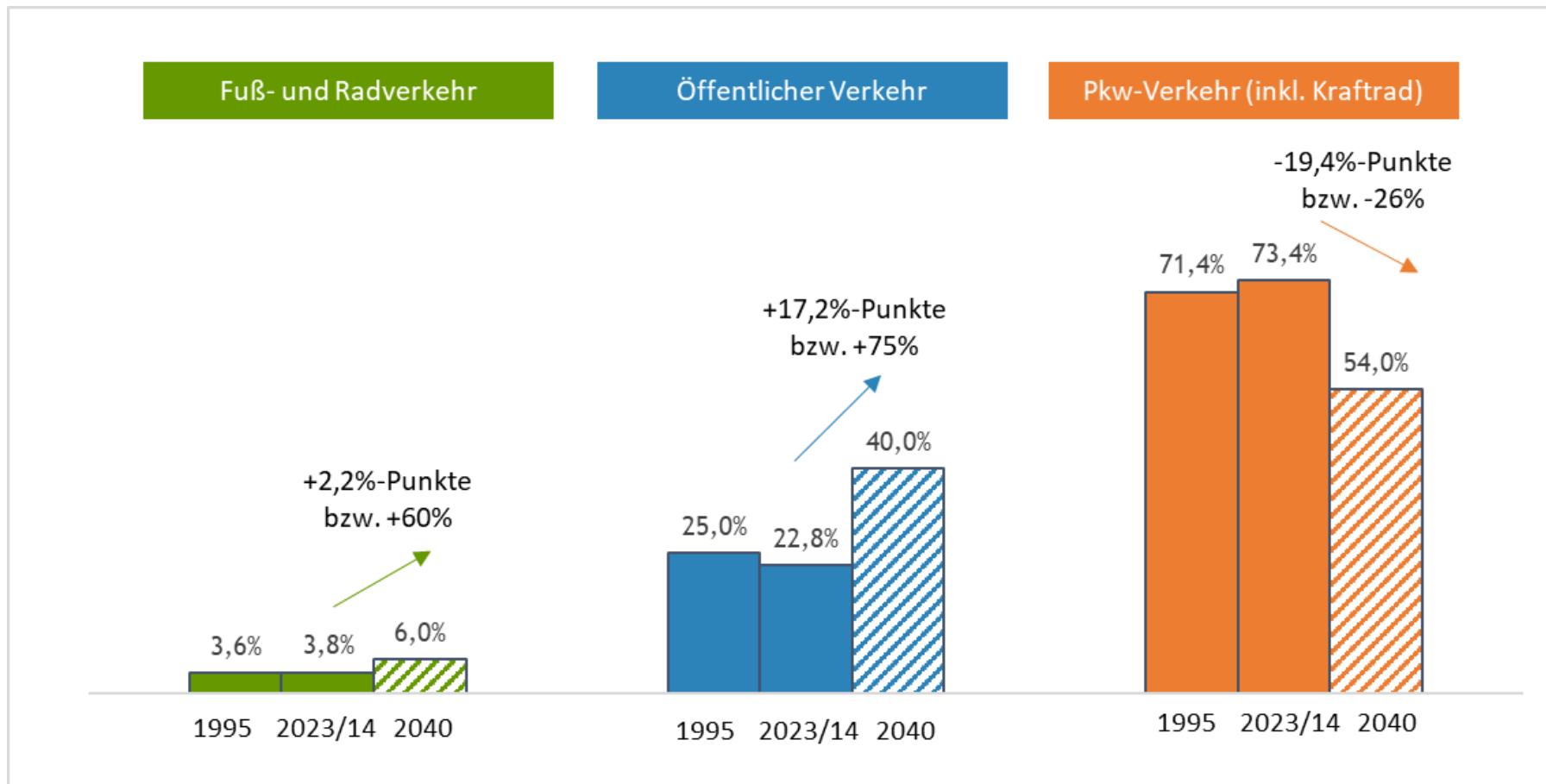
- überdurchschnittl. hoher Anteil armutsgefährdeter Haushalte und überdurchschnittl. hoher Bevölkerungsanteil mit ÖV-Gütekasse F od. niedriger
- überdurchschnittl. hoher Anteil armutsgefährdeter Haushalte und unterdurchschnittl. hoher Bevölkerungsanteil mit ÖV-Gütekasse F od. niedriger
- unterdurchschnittl. hoher Anteil armutsgefährdeter Haushalte und überdurchschnittl. hoher Bevölkerungsanteil mit ÖV-Gütekasse F od. niedriger
- unterdurchschnittl. hoher Anteil armutsgefährdeter Haushalte und unterdurchschnittl. hoher Bevölkerungsanteil mit ÖV-Gütekasse F od. niedriger
- Nicht-Dauersiedlungsraum





# HINTERGRUND – KLIMANEUTRALER VERKEHR

Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich zur klimaneutralen Personenverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln bis 2040



# **BEDARFSVERKEHRE ALS SCHLÜSSELEMENT DER DASEINSVORSORGE UND DER MOBILITÄTSWENDE**



- Die Alterung der Gesellschaft wird zu einem höheren Anteil an Personen führen, die nicht mehr auf einen eigenen Pkw zurückgreifen können: **+72 % der Personen 85+ bis 2040.**
- **30-35 % der Bevölkerung** mit mehr als 6 Jahren wird auch langfristig über keinen eigenen Pkw verfügen.
- Durch höhere Kosten im MIV als Folge der Klima- und Energiekrise wird sich das Thema **“Mobilitätsarmut”** verschärfen.
- Die notwendige Reduktion der Pkw-Verkehrsanteile und Verkehrsleistungen zur Erreichung des Ziels eines **klimaneutralen Verkehrssystems** verlangt nach alternativen Angeboten zum Pkw.

**Bedarfverkehre bekommen eine Schlüsselrolle für die Vermeidung von Mobilitätsarmut und sind Bestandteil der Daseinsvorsorge**



**Bedarfsverkehre leisten einen Beitrag für Mobilitätswende hin zu einem klimaneutralen Verkehrssystem**



# **WEGE ZUM ERFOLGREICHEN BEDARFSVERKEHR: RAUMTYPEN, GEMEINDETYPEN UND ZIELE**



Im ersten Schritt wurden nachfrage- bzw. bedarfsoorientierte Raumtypen gebildet, die in drei Gemeindetypen zusammengefasst wurden, die wiederum mit den vorrangigen Zielsetzungen gekoppelt wurden.

Raumtyp	Gemeindetyp	Strategische Zielsetzungen
RT 1: flächendeckende ÖV-Versorgung	Gemeindetyp A	Mobilitätswende/Klimaschutz
RT 2: gute lokale und überregionale ÖV-Anbindung	Gemeindetyp B	Mobilitätswende/Klimaschutz + Daseinsvorsorge/Vermeidung von Mobilitätsarmut
RT 3: gute lokale ÖV-Anbindung		
RT 4: gute überregionale ÖV-Anbindung	Gemeindetyp C	Daseinsvorsorge/Vermeidung von Mobilitätsarmut
RT 5: Basis-ÖV-Anbindung		
RT 6: Eingeschränkte ÖV-Anbindung		

# STRATEGISCHE UND OPERATIVE ZIELE



Zielsetzung	Strategisches Ziel	Operative Ziele
Mobilitätswende/ Klimaschutz	Es soll eine attraktive Alternative zum Pkw geschaffen werden, um zur Erreichung der Klimaziele beizutragen.	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zubringer zum liniengebundenen öffentlichen Verkehr (letzte Meile)</li><li>▪ Höhere Bündelung und Servicequalität (z.B. ausgedehntere Bedienzeiten)</li><li>▪ Ergänzung, aber nicht als Konkurrenz zum ÖV-Liniенverkehr</li><li>▪ Vermeidung von Mehrverkehr</li></ul>
Daseinsvorsorge/ Vermeidung von Mobilitätsarmut	Die Mobilitätschancen von Menschen, die nicht die Möglichkeit haben, ein eigenes Fahrzeug zu nutzen, sollen verbessert werden.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Leistbares und zugängliches Angebot für Menschen, die darauf angewiesen sind</li><li>• Effizientes Angebot ohne Zwang zur Kostendeckung</li><li>• Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs und der periodischen Daseinsvorsorge (z.B. medizinische Betreuung, Apotheke, Gemeindeamt, etc.)</li></ul>



# BILDUNG DER RAUM- UND GEMEINDETYPEN

		Anteil der unversorgten Nachfragepotenziale gemäß ÖV-Güteklassen		
		< 10 %	10-30 %	≥ 30 %
Höchste Haltestellenkategorie gemäß ÖV-Güteklassen	I-III	RT 1: flächendeckende ÖV-Versorgung	RT 2: gute lokale und überregionale ÖV-Anbindung	RT 4: gute überregionale ÖV-Anbindung
	IV-V		RT 3: gute lokale ÖV-Anbindung	RT 5: Basis ÖV-Anbindung
	VI-VIII	RT 6: eingeschränkte ÖV-Anbindung		



Gemeindetyp A (RT 1)  
Ziel Mobilitätswende



Gemeindetyp B (RT 2+3)  
Ziel Mobilitätswende+Daseinsvorsorge



Gemeindetyp C (RT 4-6)  
Ziel Daseinsvorsorge



# BESCHREIBUNG DER GEMEINDETYPEN

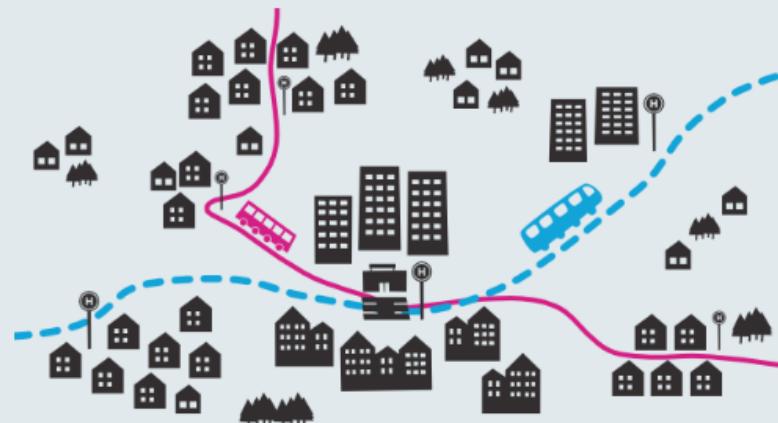
Im ersten Schritt wurden nachfrage- bzw. bedarfsorientierte Raumtypen gebildet, die in drei Gemeindetypen zusammengefasst wurden, die wiederum mit den vorrangigen Zielsetzungen gekoppelt wurden.

## Gemeindetyp A

### gute flächendeckende Mobilitätsversorgung

In diesem Gemeindetyp befinden sich Gemeinden jeder Größe. Die Gemeinden weisen eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr (ÖV) oder zumindest eine gute lokale und überregionaler ÖV-Anbindung auf (mindestens Haltestellenkategorie V). Das unversorgte Nachfragepotenzial ist gering und liegt zwischen 0 % und 30 %. In diesen Gemeinden kann Bedarfsverkehr gut als Ergänzung zum bereits gut umfassenden bestehenden ÖV-Netz eingesetzt werden und beispielsweise Lücken im System schließen und Randzeiten bedienen.

Aufgrund der bereits guten ÖV-Versorgung wird eine Gestaltung des Bedarfsverkehrs mit der Zielsetzung einen Beitrag zur **Mobilitätswende** zu leisten empfohlen.





# BESCHREIBUNG DER GEMEINDETYPEN

Im ersten Schritt wurden nachfrage- bzw. bedarfsorientierte Raumtypen gebildet, die in drei Gemeindetypen zusammengefasst wurden, die wiederum mit den vorrangigen Zielsetzungen gekoppelt wurden.

## Gemeindetyp **B**

große Gemeinden mit Lücken im Mobilitätssystem

In Gemeindetyp B befinden nur große Gemeinden (Nachfragepotenzial über 5.000), die über eine weitreichende oder zumindest gut ausgebauten lokale und überregionale Anbindung im öffentlichen Verkehr (ÖV) verfügen (mindestens Haltestellenkategorie V). Trotz dieser umfassenden ÖV-Versorgung gibt es ein geringes, unversorgtes Nachfragepotenzial von 10 % - 30 %. Dies bietet die Möglichkeit, den bestehenden ÖV durch Bedarfsverkehr gezielt zu ergänzen, um etwaige Lücken im System zu schließen und Randzeiten abzudecken.

In diesem Gemeindetyp wäre eine Zielstellung einen Beitrag zur **Mobilitätswende** zu leisten realistisch, falls auch die Einbindung umliegender Gemeinden in ein regionales Bedarfsverkehrssystem möglich wäre. Durch eine gemeinsame Teilnahme an einem solchen System kann eine flächendeckende, flexible Mobilität ermöglicht werden, die sowohl die regionale Vernetzung stärkt als auch zur Reduzierung des Individualverkehrs beiträgt und Lücken im System schließt.

Die Zielsetzung der **Daseinsvorsorge** sollte demnach nur dann verfolgt werden, wenn Ressourcen nicht in einem regionalen System gebündelt werden können, oder die ÖV-Versorgung auch in der Umgebung zu mangelhaft ist, oder Ziele der letzten Meile von/zu einem höherrangigen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in vertretbarer Zeit anzufahren.





# BESCHREIBUNG DER GEMEINDETYPEN

Im ersten Schritt wurden nachfrage- bzw. bedarfsorientierte Raumtypen gebildet, die in drei Gemeindetypen zusammengefasst wurden, die wiederum mit den vorrangigen Zielsetzungen gekoppelt wurden.

## Gemeindetyp C

kleine Gemeinden mit Lücken im Mobilitätssystem

In diesem Gemeindetyp befinden sich vorwiegend kleinere Gemeinden (Nachfragepotenzial unter 5.000). Die Gemeinden haben eine ÖV-Basisversorgung oder schlechter (maximal Haltestellenkategorie IV). In diesen Gemeinden dient Bedarfsverkehr verstärkt für die Sicherstellung eines Mindestangebotes an Mobilität.

Aufgrund dessen wird eine Gestaltung des Bedarfsverkehrs mit der Zielsetzung, die **Daseinsvorsorge** zu gewährleisten, empfohlen.



# **GEMEINDEÜBERGREIFENDE/REGIONALE BEDARFSVERKEHRE**

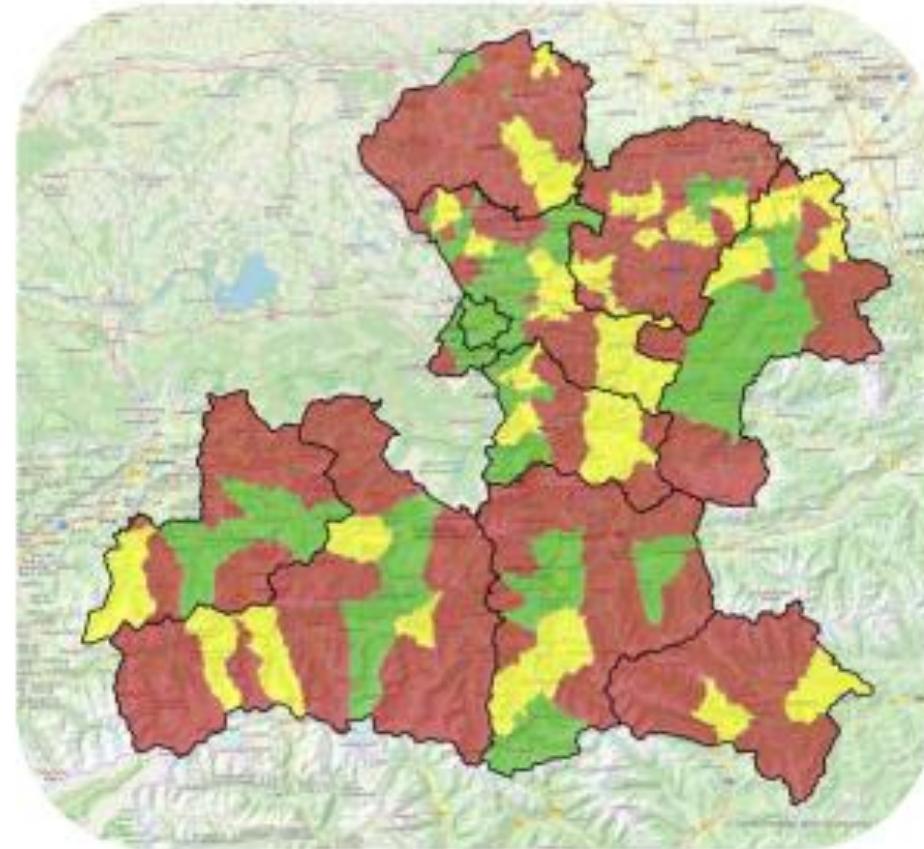


Grundsätzlich ist eine gemeindeübergreifende Gestaltung des Bedarfsverkehrssystems anzustreben. Dabei sollten Gemeinden des Gemeindetyps C mit Gemeinden des Typs A oder B kooperieren, damit die in den Gemeindetypen A und B eher verfügbaren Dienstleistungen der Daseinsvorsorge und höherrangigen ÖV-Anbindungen aus Gemeinden oder Gemeindeteilen mit einer ungünstigeren Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge und hochrangigen ÖV-Anbindungen erreicht werden können.

Die regionale oder interkommunale Abgrenzung der Bediengebiete soll auf Basis der bestehenden funktionsräumlichen Beziehungen (Einkaufsbeziehungen, Versorgungsgebiete von Diensten der Daseinsvorsorge, Pendlerbeziehungen, regionale und überregionale ÖV-Knoten) und topografischen Rahmenbedingungen erfolgen.

Die gemeindetypischen Erfolgsfaktoren sind vor dem Hintergrund der räumlichen Abgrenzung des Bediengebietes auszuwählen.

# **GEMEINDETYPEN AM BEISPIEL SALZBURG**



**Ziel: Mobilitätswende**

**Ziel: Daseinsvorsorge**



**Gemeindetyp A**

**Gemeindetyp B**

**Gemeindetyp C**



# ERFOLGSFAKTOREN FÜR DIE GEMEINDETYPEN

Beschriebene Erfolgsfaktoren für die Gemeindetypen	
Organisationsmodell	Bediengebiet
Bedienform	Haltepunktqualität
Tarifgestaltung	Integrierte Buchungsmöglichkeit
Fahrzeuge	Disposition
Zeitliche Parameter	Bewerbung & Image
Sichtbarkeit im öffentlichen Raum	Evaluierung & Qualitätssicherung
ÖV-Angebotsintegration	Integrierte Beauskunftung
Lokale Multiplikator:innen	Kümmern:innen
Engagement der Politik	Zielgruppen
Kooperation mit lokalen Betrieben	Einbeziehung lokaler Akteur:innen
Fahrer:innen	Finanzierung
Barrierefreiheit	Ergänzende Sharingangebote

Interaktiv abrufbar auf: [Erfolgscanvas – bedarfsverkehr.at](http://Erfolgscanvas – bedarfsverkehr.at)

# ERFOLGSFAKTOR ORGANISATIONSMODELL



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Eine enge Kooperation mit dem Mobilitätsverbund und wenn möglich die Übernahme des bestehenden Modells wird empfohlen. Sollte es von Seiten des Mobilitätsverbundes noch keine Strukturen geben, wird die Lösung mit einem Systemanbieter empfohlen. Auf jeden Fall sollte eine Kooperation mit lokalen Transportunternehmen (Fahrzeuge von „Taxiunternehmen“) angestrebt werden, um viele Bereitschaftsfahrzeuge sicherstellen zu können und der Konkurrenz entgegenzuwirken. Bei dem Betrieb durch ein nicht lokales Taxiunternehmen können die Anfahrtswege vom Depot auf Kosten des Taxiunternehmens gehen. (Dies kann in der Ausschreibung geregelt werden).</p>	<p>Bei regional organisierten Angeboten wird eine enge Kooperation mit dem Mobilitätsverbund/Verkehrsverbund und wenn möglich die Übernahme eines bereits bestehenden Modells empfohlen.</p> <p>Sollte es noch kein Modell geben, wird eine Lösung mit einem Systemanbieter empfohlen.</p> <p>In jedem Fall sollte eine Kooperation mit lokalen Transportunternehmen angestrebt werden, um viele Bereitschaftsfahrzeuge sicherstellen zu können und einer zu starken Konkurrenzierung mit dem regulären Taxibetrieb entgegenzuwirken. Um bei einem Betrieb durch ein nicht lokales Taxiunternehmen trotzdem dezentrale Standorte der Fahrzeuge sicherzustellen, können diese vom/zum Depot auf Kosten des Taxiunternehmens gehen. Dies kann in der Ausschreibung geregelt werden. Etwaige Aufschläge seitens der Transportunternehmen auf den allgemeinen Kilometertarif lauf Anbot sind auszuschließen.</p>	<p>Bei regional organisierten Angeboten wird eine enge Kooperation mit dem Mobilitätsverbund/Verkehrsverbund und wenn möglich die Übernahme eines bereits bestehenden Modells empfohlen.</p> <p>Sollte es noch kein Modell geben, wird eine Lösung mit einem Systemanbieter empfohlen.</p> <p>In jedem Fall sollte eine Kooperation mit lokalen Transportunternehmen angestrebt werden, um viele Bereitschaftsfahrzeuge sicherstellen zu können und einer zu starken Konkurrenzierung mit dem regulären Taxibetrieb entgegenzuwirken. Um bei einem Betrieb durch ein nicht lokales Taxiunternehmen trotzdem dezentrale Standorte der Fahrzeuge sicherzustellen, können diese vom/zum Depot auf Kosten des Taxiunternehmens gehen. Dies kann in der Ausschreibung geregelt werden. Etwaige Aufschläge seitens der Transportunternehmen auf den allgemeinen Kilometertarif lauf Anbot sind auszuschließen.</p>



# ERFOLGSFAKTOR BEDIENFORM

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Aus Gründen der Effizienz und Bündelung wird eine Haltepunkt-Zu-Haltepunkt Bedienung empfohlen. Eine Abholung am Start- und Zielort sollte unter gewissen Bedingungen (z.B. Mobilitätseinschränkung) ermöglicht werden. Eine etablierte Lösung zur Umsetzung eines engmaschigen Haltepunktnetzes ist die Festlegung von virtuellen Haltepunkten. (Siehe dazu auch den Erfolgsfaktor "Haltepunktqualität")	Da es sich um ein Angebot handelt, das vor allem für Fahrten der notwendigen Versorgung dient und das häufig von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt wird, ist eine Tür-Zu-Tür-Bedienung zu empfehlen. Da in manchen Bundesländern diese Art der Bedienung nicht förderungsfähig ist sollen die Förderrahmenbedingungen analysiert werden und das System entsprechend angepasst gestaltet werden. Bei größeren Bediengebieten kann es von Vorteil sein, in zentralen Räumen („Kernzonen“) Haltepunkte zu definieren (Tür-Zu-Haltepunkt-Bedienung).	Da es sich um ein Angebot handelt, das vor allem für Fahrten der notwendigen Versorgung dient und das häufig von älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt wird, ist eine Tür-Zu-Tür-Bedienung zu empfehlen. Da in manchen Bundesländern diese Art der Bedienung nicht förderungsfähig ist sollen die Förderrahmenbedingungen analysiert werden und das System entsprechend angepasst gestaltet werden.



# ERFOLGSFAKTOR TARIFGESTALTUNG

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Die grundsätzliche Empfehlung zur Tarifgestaltung ist ein möglichst einfaches und transparentes Tarifmodell. Zu viele unterschiedliche Preiskategorien sollten vermieden werden. Der Bedarfsverkehr sollte möglichst in das ÖV-Tarifsystem integriert werden (z.B. Klimaticket-Anerkennung, Zeitkarten, Sondertarife, etc). Bei der Anerkennung von Zeitkarten kann ein Komfortzuschlag eingehoben werden (mindestens 1 Euro). Dieser Komfortzuschlag kann bei jeder Einzelfahrt, monatlich oder als Pauschale entrichtet werden.</p> <p>Komfortzuschläge werden von Fahrgästen gut akzeptiert und leisten einen starken Beitrag dazu, dass Fahrten nicht unnötig stattfinden (z.B. durch kurzfristige Stornierungen oder Nichtauftauchen zur Fahrt).</p> <p>Neben einem spezifischen Tarifangebot für Pendler:innen (Zeitkarten für die letzte Meile zum Bahnhof) sollte es Vergünstigungen für die kombinierte Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing) geben. Begünstigte Tarife für Gruppen können zu einer besseren Bündelung und Auslastung beitragen.</p>	<p>Die grundsätzliche Empfehlung zur Tarifgestaltung ist ein möglichst einfaches und transparentes Tarifmodell. Zu viele unterschiedliche Preiskategorien sollten vermieden werden. Der Bedarfsverkehr sollte möglichst in das ÖV-Tarifsystem integriert werden (z.B. Klimaticket-Anerkennung, Zeitkarten, Sondertarife, etc). Bei der Anerkennung von Zeitkarten kann ein Komfortzuschlag eingehoben werden (mindestens 1 Euro). Dieser Komfortzuschlag kann bei jeder Einzelfahrt, monatlich oder als Pauschale entrichtet werden.</p> <p>Komfortzuschläge werden von Fahrgästen gut akzeptiert und leisten einen starken Beitrag dazu, dass Fahrten nicht unnötig stattfinden (z.B. durch kurzfristige Stornierungen oder Nichtauftauchen zur Fahrt).</p> <p>In Hinblick auf das Hauptziel „Daseinsvorsorge“ können Sondertarife für sozial benachteiligte Gruppen eingeführt werden.</p>	<p>Die grundsätzliche Empfehlung zur Tarifgestaltung ist ein möglichst einfaches und transparentes Tarifmodell. Zu viele unterschiedliche Preiskategorien sollten vermieden werden. Der Bedarfsverkehr sollte möglichst in das ÖV-Tarifsystem integriert werden (z.B. Klimaticket-Anerkennung, Zeitkarten, Sondertarife, etc). Bei der Anerkennung von Zeitkarten kann ein Komfortzuschlag eingehoben werden (mindestens 1 Euro). Dieser Komfortzuschlag kann bei jeder Einzelfahrt, monatlich oder als Pauschale entrichtet werden.</p> <p>Komfortzuschläge werden von Fahrgästen gut akzeptiert und leisten einen starken Beitrag dazu, dass Fahrten nicht unnötig stattfinden (z.B. durch kurzfristige Stornierungen oder Nichtauftauchen zur Fahrt).</p> <p>In Hinblick auf das Hauptziel „Daseinsvorsorge“ können Sondertarife für sozial benachteiligte Gruppen eingeführt werden.</p>



# ERFOLGSFAKTOR FAHRZEUGE

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Die Fahrzeuge sollten möglichst smart und vernetzt sein. Das bedeutet, dass sie über einen elektrischen Antrieb und technologische Schnittstellen verfügen und barrierefrei zugänglich sind. Neben den eigenen Fahrzeugen sollten durch die Kooperation mit lokalen Taxiunternehmen eine ausreichende Anzahl an Bereitschaftsfahrzeugen zur Verfügung gestellt werden (20-30 % mehr Fahrzeuge für die Peak-Zeiten).</p>	<p>Die Fahrzeuge sollten über einen elektrischen Antrieb und Freisprechanlage verfügen. Außerdem sollten sie barrierefrei zugänglich sein. Es werden ein fixes Fahrzeug und ausreichend Bereitschaftsfahrzeuge für den laufenden Betrieb empfohlen. Die Fahrzeuge können von einem lokalen Taxiunternehmen, mit dem im gesamten Betrieb kooperiert wird, bereitgestellt werden.</p>	<p>Die Fahrzeuge sollten über einen elektrischen Antrieb und Freisprechanlage verfügen. Außerdem sollten sie barrierefrei zugänglich sein. Es werden ein fixes Fahrzeug und ausreichend Bereitschaftsfahrzeuge für den laufenden Betrieb empfohlen. Die Fahrzeuge können von einem lokalen Taxiunternehmen, mit dem im gesamten Betrieb kooperiert wird, bereitgestellt werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR ZEITLICHE PARAMETER



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Grundsätzlich ist beim Festlegen von zeitlichen Parametern ein iterativer Ansatz zweckmäßig. Dadurch können die Parameter je nach Nutzungsentwicklung flexibel angepasst werden.</p> <p>Jedenfalls sollten die zeitlichen Parameter anfangs nicht zu eng gesetzt werden, um zu vermeiden, dass Fahrten erst gar nicht stattfinden können (z.B. bei zu engen Umweg- oder Pünktlichkeitsschranken).</p> <p>Folgende Parameter können richtungsweisend herangezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebszeiten (Mindestempfehlung) Mo-Do: 5-21 Uhr, Fr-Sa und vor Feiertagen: 5-24 Uhr; Grundsätzlich gilt es, die Betriebszeiten an die für Pendler:innen relevanten Zeiten des höherrangigen ÖVs anzupassen. Bei stärkerem Fokus auf die Zielgruppe der Jugendlichen können die Betriebszeiten am Wochenende noch weiter ausgedehnt werden</li> <li>Vorbestellzeit: 15 Minuten, in der Basiszone kann die Vorbestellzeit auf 30 Minuten ausgeweitet werden.</li> <li>Bediengarantie: innerhalb 30 Minuten, in der Basiszone kann die Bediengarantie auf 60 Minuten ausgeweitet werden.</li> <li>Stornierung: kostenlos bis 60 Minuten vor Fahrtantritt</li> <li>Umweg: max. 10 Minuten</li> <li>Durchschnittliche Abweichung des gewünschten Zeitpunkts: 10 Minuten</li> <li>Pünktlichkeit: durchschnittlich 5 Minuten (bei Verpassen eines gewünschten Ankunftszeitpunktes kostenlose/vergünstigte Fahrt)</li> </ul>	<p>Grundsätzlich ist beim Festlegen von zeitlichen Parametern ein iterativer Ansatz zweckmäßig. Dadurch können die Parameter je nach Nutzungsentwicklung flexibel angepasst werden.</p> <p>Folgende zeitliche Parameter können richtungsweisend herangezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebszeiten (Mindestempfehlung) Mo-Sa: 6-20 Uhr So: auf Vorbestellung Bei regionalen Systemen wird die Möglichkeit zur Buchung von Fahrten außerhalb der Betriebszeiten zu ÖV-Knotenpunkten empfohlen, wenn diese am Vortag bestellt werden. Grundsätzlich sollten die Betriebszeiten an die für die Zielgruppen relevanten Uhrzeiten angepasst werden. Bei einem stärkeren Fokus auf die Zielgruppe der Jugendlichen können die Betriebszeiten am Wochenende noch weiter ausgedehnt werden.</li> <li>Vorbestellzeit: 60 Minuten</li> <li>Bediengarantie: innerhalb 60 Minuten</li> <li>Stornierung: kostenlos bis 60 Minuten vor Fahrtantritt</li> <li>Umweg: max. 20 Minuten + max. das Doppelte der gebuchten Fahrzeit</li> <li>Durchschnittliche Abweichung des gewünschten Zeitpunkts: 10 Minuten</li> <li>Pünktlichkeit: durchschnittlich 10 Minuten (bei Verpassen eines gewünschten Ankunftszeitpunktes kostenlose/vergünstigte Fahrt)</li> </ul>	<p>Grundsätzlich ist beim Festlegen von zeitlichen Parametern ein iterativer Ansatz zweckmäßig. Dadurch können die Parameter je nach Nutzungsentwicklung flexibel angepasst werden.</p> <p>Folgende zeitliche Parameter können richtungsweisend herangezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebszeiten (Mindestempfehlung) Mo-Sa: 8-18 Uhr Bei regionalen Systemen wird die Möglichkeit zur Buchung von Fahrten außerhalb der Betriebszeiten zu ÖV-Knotenpunkten empfohlen, wenn diese am Vortag bestellt werden. Bei einem stärkeren Fokus auf die Zielgruppe der Jugendlichen können die Betriebszeiten am Wochenende noch weiter ausgedehnt werden. Kommunierte Sammelfahrten zu fixen Zeitpunkten (z.B. Einkaufsfahrt am Donnerstag um 10:00 Uhr) können zur Effizienzerhöhung angeboten werden.</li> <li>Vorbestellzeit: 60 Minuten</li> <li>Bediengarantie: innerhalb 60 Minuten</li> <li>Stornierung: kostenlos bis 60 Minuten vor Fahrtantritt</li> <li>Umweg: max. 20 Minuten + max. das Doppelte der gebuchten Fahrzeit</li> <li>Durchschnittliche Abweichung des gewünschten Zeitpunkts: 10 Minuten</li> <li>Pünktlichkeit: durchschnittlich 10 Minuten (bei Verpassen eines gewünschten Ankunftszeitpunktes kostenlose/vergünstigte Fahrt)</li> </ul>

# ERFOLGSFAKTOR SICHTBARKEIT IM ÖFF. RAUM



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Eine Sichtbarmachung des Bedarfsverkehrs im öffentlichen Raum kann die Nutzer:innenzahlen erheblich steigern. An wichtigen ÖV-Umsteigeknoten sollten gut sichtbar markierte Haltebereiche für den Bedarfsverkehr eingerichtet werden.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die Fahrzeuge mit Werbematerialien, die das Image kommunizieren, zu bekleben und im öffentlichen Raum abzustellen. Auch eine Kommunikation der wichtigsten Informationen zum System sollte über Plakate, Aushänge und ähnliches zugänglich gemacht werden.</p>	<p>Eine Sichtbarmachung des Bedarfsverkehrs im öffentlichen Raum kann die Nutzer:innenzahlen erheblich steigern. An wichtigen ÖV-Umsteigeknoten sollten gut sichtbar markierte Haltebereiche für den Bedarfsverkehr eingerichtet werden.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die Fahrzeuge mit Werbematerialien, die das Image kommunizieren, zu bekleben und im öffentlichen Raum abzustellen. Auch eine Kommunikation der wichtigsten Informationen zum System sollte über Plakate, Aushänge und ähnliches zugänglich gemacht werden.</p>	<p>Eine Sichtbarmachung des Bedarfsverkehrs im öffentlichen Raum kann die Nutzer:innenzahlen erheblich steigern. An wichtigen ÖV-Umsteigeknoten sollten gut sichtbar markierte Haltebereiche für den Bedarfsverkehr eingerichtet werden.</p> <p>Außerdem wird empfohlen, die Fahrzeuge mit Werbematerialien, die das Image kommunizieren, zu bekleben und im öffentlichen Raum abzustellen. Auch eine Kommunikation der wichtigsten Informationen zum System sollte über Plakate, Aushänge und ähnliches zugänglich gemacht werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR ÖV-ANGEBOTSINTEGRATION



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Der Bedarfsverkehr soll gemeinsam mit dem Öffentlichen Linienverkehr ausgeschrieben und geplant werden. Da die ÖV-Versorgung bereits sehr gut ist, können strengere ÖV-Umstiegsregeln angewandt werden. Z.B. 30 min Prüfzeitraum in eine Richtung, ob es eine andere zumutbare ÖV-Fahrt gäbe (z.B. bei Wunschabfahrtszeit Prüfung ob 30 min später eine ÖV-Verbindung möglich wäre). Die Zumutbarkeit sollte kombiniert aus der Gesamtlänge aller Fußwege (zur/von der Haltestelle), der Anzahl der Umstiege und der Gesamtlänge der ÖV-Fahrt abgeleitet werden - z.B. mehr als 500 m Fußweg oder mehr als ein Umstieg sind nicht zumutbar.</p>	<p>Das System soll auf die Zeiten und Routen des öffentlichen Linienverkehrs abgestimmt werden (z.B. Haltepunkte an Haltestellen und abgestimmte Bedienzeiten).</p> <p>Bei regional organisierten Angeboten soll der Bedarfsverkehr gemeinsam mit dem Öffentlichen Linienverkehr ausgeschrieben und geplant werden.</p>	<p>Das System soll auf die Zeiten und Routen des öffentlichen Linienverkehrs abgestimmt werden (z.B. Haltepunkte an Haltestellen und abgestimmte Bedienzeiten).</p> <p>Bei regional organisierten Angeboten soll der Bedarfsverkehr gemeinsam mit dem Öffentlichen Linienverkehr ausgeschrieben und geplant werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR LOKALE MULTIPLIKATOR:INNEN



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Lokale Multiplikator:innen sind Menschen, die eine gewisse Prominenz und Ansehen in der Gemeinde oder der Region haben. Wenn diese Personen das Angebot selbst nutzen und bewerben, wird dieses besser akzeptiert und genutzt. Es ist zweckmäßig, diese räumlich und über Nutzergruppen hinweg gut verteilt zu aktivieren, damit sich eine breite Gruppe an Menschen angesprochen fühlen.	Lokale Multiplikator:innen sind Menschen, die eine gewisse Prominenz und Ansehen in der Gemeinde oder der Region haben. Wenn diese Personen das Angebot selbst nutzen und bewerben, wird dieses besser akzeptiert und genutzt. Es ist zweckmäßig, diese räumlich und über Nutzergruppen hinweg gut verteilt zu aktivieren, damit sich eine breite Gruppe an Menschen angesprochen fühlen.	Lokale Multiplikator:innen sind Menschen, die eine gewisse Prominenz und Ansehen in der Gemeinde oder der Region haben. Wenn diese Personen das Angebot selbst nutzen und bewerben, wird dieses besser akzeptiert und genutzt.

# ERFOLGSFAKTOR ENGAGEMENT DER POLITIK



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Politische Entscheidungsträger:innen sind wichtig als Multiplikator:innen und Vorbilder. Dazu müssen sie das Ziel des Bedarfsverkehrs im Sinne einer Mobilitätswende verstehen, was ein allgemeines Verständnis und eine Kompetenz für nachhaltige Mobilitätslösungen erfordert.	Politische Entscheidungsträger:innen sind wichtig als Multiplikator:innen und Vorbilder. Dazu müssen sie verstehen, was der Bedarfsverkehr mit dem Ziel, zur Daseinsvorsorge beizutragen, leisten kann und was nicht (z.B. keine vollumfängliche Mobilitätslösung für Pendler:innen zu bieten).	Politische Entscheidungsträger:innen sind wichtig als Multiplikator:innen und Vorbilder. Dazu müssen sie verstehen, was der Bedarfsverkehr mit dem Ziel, zur Daseinsvorsorge beizutragen, leisten kann und was nicht (z.B. keine vollumfängliche Mobilitätslösung für Pendler:innen zu bieten).

# ERFOLGSFAKTOR KOOPERATION LOKALE BETRIEBE



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Durch Kooperationen mit lokalen Betrieben kann der Bedarfsverkehr zielgerichteter beworben werden (v.a. unter Pendler:innen), eine Unterstützung in der Finanzierung aufgestellt werden und die Mitarbeiter:innenmobilität für die ansässigen Betriebe nachhaltig verbessert werden. Vor allem große Schüsselbetriebe haben Potenzial den Bedarfsverkehr zu unterstützen und können gleichzeitig ebenfalls stark davon profitieren. Eine Anerkennung des Jobtickets als Zeitkarte für den Bedarfsverkehr wäre eine mögliche Kooperation.	Durch Kooperationen mit lokalen Betrieben kann der Bedarfsverkehr zielgerichteter beworben werden. Außerdem kann eine Unterstützung bei der Finanzierung und Organisation geschaffen werden. Vor allem Betriebe des täglichen Bedarfs und der Daseinsvorsorge bieten mit ihren Funktionen als häufiges Ziel des Bedarfsverkehrs ein großes Potenzial für Kooperationen. So können diese beispielsweise in der niederschwelligen Buchung der Fahrten bei Partnerbetrieben unterstützen, Gutscheine ausgeben oder Werbematerialien für das Angebot auflegen.	Durch Kooperationen mit lokalen Betrieben kann der Bedarfsverkehr zielgerichteter beworben werden. Außerdem kann eine Unterstützung bei der Finanzierung und Organisation geschaffen werden. Vor allem Betriebe des täglichen Bedarfs und der Daseinsvorsorge bieten mit ihren Funktionen als häufiges Ziel des Bedarfsverkehrs ein großes Potenzial für Kooperationen. So können diese beispielsweise in der niederschwelligen Buchung der Fahrten bei Partnerbetrieben unterstützen, Gutscheine ausgeben oder Werbematerialien für das Angebot auflegen.

# ERFOLGSFAKTOR FAHRER:INNEN



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Die Fahrer:innen sollten in Bezug auf anderer Mobilitätsangebote geschult werden, um gegebenenfalls auf Rückfragen Auskunft geben zu können.	Der Fokus bei der Auswahl von Fahrer:innen für den Bedarfsverkehr sollte auf Sozialkompetenz gelegt werden. Diese sollten zur Hilfe beim Ein- und Aussteigen und der Begleitung von der Tür zum Fahrzeug geschult werden.	Der Fokus bei der Auswahl von Fahrer:innen für den Bedarfsverkehr sollte auf Sozialkompetenz gelegt werden. Diese sollten zur Hilfe beim Ein- und Aussteigen und der Begleitung von der Tür zum Fahrzeug geschult werden.



# ERFOLGSFAKTOR BARRIEREFREIHEIT

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Barrierefreiheit ist keine Empfehlung, sondern eine gesetzliche Verpflichtung, wie für alle Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Ebenfalls wird die Weiterbildung des Personals zur Unterstützung von Menschen mit Assistenzbedarf empfohlen.</p> <p>Die Information über barrierefreie Fahrzeuge und deren Buchung sollte ebenfalls barrierefrei auf allen Kanälen zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Barrierefreiheit ist keine Empfehlung, sondern eine gesetzliche Verpflichtung, wie für alle Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Ebenfalls wird die Weiterbildung des Personals zur Unterstützung von Menschen mit Assistenzbedarf empfohlen.</p> <p>Die Information über barrierefreie Fahrzeuge und deren Buchung sollte ebenfalls barrierefrei auf allen Kanälen zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Barrierefreiheit ist keine Empfehlung, sondern eine gesetzliche Verpflichtung, wie für alle Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Ebenfalls wird die Weiterbildung des Personals zur Unterstützung von Menschen mit Assistenzbedarf empfohlen.</p> <p>Die Information über barrierefreie Fahrzeuge und deren Buchung sollte ebenfalls barrierefrei auf allen Kanälen zur Verfügung gestellt werden</p>



# ERFOLGSFAKTOR BEDIENGEBIET

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Grundsätzlich wird empfohlen, das Angebot regional zu organisieren und wichtige Ziele außerhalb des Bediengebietes miteinzuschließen (z.B. Bahnhof, Krankenhaus). Insbesondere bei großen Bediengebieten wird empfohlen, das Bediengebiet in Teilbereiche mit unterschiedlichen Serviceparametern zu untergliedern (z.B. Kernzone und Basiszone). Die Definierung von Kern- und Basiszone soll durch eine genauere Betrachtung des Planungsraumes erfolgen und orientiert sich im Regelfall an Indikatoren wie Dichte, Haltestellenentfernung, Zentralität der Einrichtungen, etc.). In den Kernzonen hebt sich das Basisangebot durch eine bessere Servicequalität (z.B. ausgedehntere Bedienzeiten) ab, während in der Basiszone der Fokus eher auf einer höheren Bündelung von Fahrten liegt. Bei einem System in einer Einzelgemeinde wird als Bediengebiet das gesamte Gemeindegebiet und zusätzlich auch außerhalb der Gemeinde liegende Points of Interest (v.a. hochrangige ÖV-Haltestellen) empfohlen.</p>	<p>Möglichst alle Gemeinden einer Region sollten mitmachen, um ein effizientes System zu gewährleisten. Das Bediengebiet sollte so gewählt werden, dass die Grundversorgung von jedem Wohnort aus erreicht/abgedeckt werden kann. Das bedeutet unter Umständen, dass auch Haltepunkte außerhalb der Gemeinde- und Regionsgrenze integriert werden, wenn diese für die Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge erforderlich sind (z.B. Arztpraxen). Bei guter ÖV-Versorgung einzelner Teilgebiete kann sich das Bedarfsverkehrsangebot auch auf ausgewählte Gemeinde- bzw. Regionsteile beschränken.</p>	<p>Möglichst alle Gemeinden einer Region sollten mitmachen, um ein effizientes System zu gewährleisten. Das Bediengebiet sollte so gewählt werden, dass die Grundversorgung von jedem Wohnort aus erreicht/abgedeckt werden kann. Das bedeutet unter Umständen, dass auch Haltepunkte außerhalb der Gemeinde- und Regionsgrenze integriert werden, wenn diese für die Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge erforderlich sind (z.B. Arztpraxen).</p>

# ERFOLGSFAKTOR HALTEPUNKTQUALITÄT



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Grundsätzlich wird ein Haltepunkt raster von 200 m empfohlen. Für dezentrale Siedlungseinheiten können die Haltepunkte in größeren Abständen zueinander liegen, jedoch sollte die Distanz von Tür zu Haltepunkt nie mehr als 300 m betragen. Außerdem sollen Points of Interest, die außerhalb des Bediengebietes liegen, mit Haltepunkten integriert werden (z.B. Bahnhof). In der Haltepunkteplanung sollten zudem Raumwiderstände berücksichtigt werden und der Haltepunkt raster entsprechend angepasst werden (z.B. Steigungen, Barrieren, etc.). In der finalen Festlegung der Haltepunkte ist darauf zu achten, dass die Fahrgäste dort sicher warten können und der Bedarfsverkehr Platz zum Anhalten und Warten vorfindet.</p> <p>Für die Ausgestaltung der Wartepunkte wird eine Beschilderung mit QR-Code für nähere Informationen und eine Markierung des Haltepunkt namens empfohlen. Zweckmäßig ist es auch bestehende ÖV-Haltestellen mitzunutzen, da diese bereits über Ausstattungsqualität verfügen.</p> <p>Die Haltepunkte sollten möglichst flexibel bleiben, damit sie im Zuge des Betriebs bei Bedarf angepasst werden können</p>	<p>Grundsätzlich wird ein Haltepunkt raster von 200 m empfohlen. Für dezentrale Siedlungseinheiten können die Haltepunkte in größeren Abständen zueinander liegen, jedoch sollte die Distanz von Tür zu Haltepunkt nie mehr als 300 m betragen. Außerdem sollen Points of Interest, die außerhalb des Bediengebietes liegen, mit Haltepunkten integriert werden (z.B. Bahnhof). In der Haltepunkteplanung sollten zudem Raumwiderstände berücksichtigt werden und der Haltepunkt raster entsprechend angepasst werden (z.B. Steigungen, Barrieren, etc.). In der finalen Festlegung der Haltepunkte ist darauf zu achten, dass die Fahrgäste dort sicher warten können und der Bedarfsverkehr Platz zum Anhalten und Warten vorfindet.</p> <p>Für die Ausgestaltung der Wartepunkte wird eine Beschilderung mit QR-Code für nähere Informationen und eine Markierung des Haltepunkt namens empfohlen. Zweckmäßig ist es auch bestehende ÖV-Haltestellen mitzunutzen, da diese bereits über Ausstattungsqualität verfügen.</p> <p>Die Haltepunkte sollten möglichst flexibel bleiben, damit sie im Zuge des Betriebs bei Bedarf angepasst werden können.</p>	<p>Bei einer Tür-Zu-Tür Bedienung sind eigene Haltepunkte für den Bedarfsverkehr nicht notwendig. Bei der Umsetzung von Haltepunkten wird ein Haltepunkt raster von 200 m empfohlen. Für dezentrale Siedlungseinheiten können die Haltepunkte in größeren Abständen zueinander liegen, jedoch sollte die Distanz von Tür zu Haltepunkt nie mehr als 300 m betragen. Außerdem sollen Points of Interest, die außerhalb des Bediengebietes liegen, mit Haltepunkten integriert werden (z.B. Bahnhof). In der Haltepunkt planung sollte zudem ein Blick auf Raumwiderstände gelegt werden und das Haltepunkt raster gegebenenfalls dahingehend angepasst werden (z.B. Steigungen, räumliche Barrieren, ...). Außerdem ist in der finalen Festlegung der Haltepunkte darauf zu achten, dass die Fahrgäste dort sicher warten können und der Bedarfsverkehr Platz zum Stehenbleiben und Warten hat. Für die Ausgestaltung der Haltepunkte empfehlen wir eine Beschilderung mit QR-Code für nähere Informationen und eine Markierung des Haltepunktes mit Ausweisung des Haltepunkt namens. Zweckmäßig ist es auch bestehende ÖV-Haltestellen mitzunutzen, da diese bereits über Ausstattungsqualität verfügen. Eine flexible Anpassung der Haltepunkte sollte möglich sein.</p>

# ERFOLGSFAKTOR INTEGRIERTE BUCHUNGSMÖGLICHKEIT



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Das Angebot soll unbedingt in Buchungsplattformen ersichtlich und von dort direkt buchbar und bezahlbar sein (z.B. ÖBB, AnachB). Die Buchung sollte telefonische sowie über eine (Web-)App ermöglicht werden. Es soll außerdem die Möglichkeit zur Buchung nach gewünschter Ankunftszeit (z.B. Bahnhof, Arzttermin) geben und wenn dieser Ankunftszeitpunkt nicht eingehalten werden kann, soll eine Entschädigung entgegengebracht werden (z.B. gratis Fahrt, Gutschein).</p>	<p>Es wird empfohlen, das Angebot in Buchungsplattformen (z.B. ÖBB, AnachB) zu integrieren, wo es direkt mitgebucht und mitbezahlt werden kann. Die Buchung sollte jedenfalls telefonisch sowie bei Partnerbetrieben und der Gemeinde ermöglicht werden.</p> <p>Die Möglichkeit zur Buchung per Webapp kann zusätzlich angeboten werden.</p> <p>Bei regional organisierten Angeboten wird eine Buchungsmöglichkeit per Webapp jedenfalls empfohlen (auch zur Erfassung von Daten für die Evaluierung und für eine faire Kostenaufteilung zwischen den Betreibergemeinden).</p>	<p>Es wird empfohlen, das Angebot in Buchungsplattformen (z.B. ÖBB, AnachB) zu integrieren, wo es direkt mitgebucht und mitbezahlt werden kann. Die Buchung sollte jedenfalls telefonisch sowie bei Partnerbetrieben und der Gemeinde ermöglicht werden.</p> <p>Die Möglichkeit zur Buchung per Webapp kann zusätzlich angeboten werden.</p> <p>Bei regional organisierten Angeboten wird eine Buchungsmöglichkeit per Webapp jedenfalls empfohlen (auch zur Erfassung von Daten für die Evaluierung und für eine faire Kostenaufteilung zwischen den Betreibergemeinden).</p>



# ERFOLGSFAKTOR DISPOSITION

Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Eine automatisierte Disposition (per Software) mit Buchung über eine Telefonzentrale oder App ist beim Einsatz mehrerer Fahrzeuge notwendig. Der Fokus sollte dabei mehr auf Servicequalität als auf Bündelung liegen.	Eine manuelle Disposition und telefonische Buchung ist ausreichend. Daraus ergibt sich der Vorteil für einfachere Rückfragen bezüglich der Flexibilität des Fahrtwunsches. Falls es eine Softwarelösung (App+Disposition) vom jeweiligen Verkehrsverbund gibt, sollte versucht werden, diese zu nutzen.	Eine manuelle Disposition und telefonische Buchung ist ausreichend. Daraus ergibt sich der Vorteil für einfachere Rückfragen bezüglich der Flexibilität des Fahrtwunsches. Falls es eine Softwarelösung (App+Disposition) vom jeweiligen Verkehrsverbund gibt, sollte versucht werden, diese zu nutzen.

# ERFOLGSFAKTOR BEWERBUNG UND IMAGE



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Der Fokus in der Bewerbung des Angebotes sollte in der Vermittlung von Bedarfsverkehr als Baustein zu einem autounabhängigen Leben liegen. Der Bedarfsverkehr soll integriert mit anderen ÖV- und Sharing-Angeboten beworben werden. Im Ziel der Werbemaßnahmen sollten Pendler:innen stehen, welche sich vor allem mit dem Faktor der Kostensparnis überzeugen lassen. Eine weitere Zielgruppe sind die Personen des Einkaufsverkehrs. Das Image des Bedarfsverkehrs sollte modern, verfügbar, zuverlässig und ökologisch vermittelt werden. Ein konsistentes Auftreten und Marketing über alle Mobilitätssystemkomponenten hinweg trägt maßgeblich zum Erfolg des Bedarfsverkehrs und der anderen alternativen Mobilitätsangebote bei. Eine gleiche Marke / Branding für alle Mobility as a Service Angebote sollte vor Einführung des Bedarfsverkehrs entwickelt werden.</p>	<p>Obwohl der Bedarfsverkehr in erster Linie zur Daseinsvorsorge beiträgt, sollte er trotzdem nicht als „Sozialleistung“ beworben werden. Denn grundsätzlich soll das Angebot allen Menschen gegenüber offen stehen.</p> <p>Dennoch sollten die vorrangigen Zielgruppen gezielt angesprochen werden und auf den Werbemaßnahmen repräsentiert sein (z.B. Jugendliche, Senior:innen).</p> <p>Das Image des Bedarfsverkehrs sollte Unabhängigkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit vermitteln. Bei regional organisierten Angeboten wird ein konsistentes Auftreten und Marketing über alle Mobilitätskomponenten und Gemeinden hinweg empfohlen.</p> <p>Eine einheitliche Marke und ein gemeinsames Branding für alle „Mobility as a Service“ Angebote in der Region sollte vor Einführung des Bedarfsverkehrs entwickelt werden.</p>	<p>Obwohl der Bedarfsverkehr in erster Linie zur Daseinsvorsorge beiträgt, sollte er trotzdem nicht als „Sozialleistung“ beworben werden. Denn grundsätzlich soll das Angebot allen Menschen gegenüber offen stehen.</p> <p>Dennoch sollten die vorrangigen Zielgruppen gezielt angesprochen werden und auf den Werbemaßnahmen repräsentiert sein (z.B. Jugendliche, Senior:innen).</p> <p>Das Image des Bedarfsverkehrs sollte Unabhängigkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit vermitteln. Bei regional organisierten Angeboten wird ein konsistentes Auftreten und Marketing über alle Mobilitätskomponenten und Gemeinden hinweg empfohlen.</p> <p>Eine einheitliche Marke und ein gemeinsames Branding für alle „Mobility as a Service“ Angebote in der Region sollte vor Einführung des Bedarfsverkehrs entwickelt werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR EVALUIERUNG & QUALITÄTSSICHERUNG



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Zur Evaluierung des Angebots wird eine externe Evaluierung empfohlen (z.B. alle zwei Jahre oder in Abhängigkeit der Beauftragungszeiträume), auch um Datengrundlagen für die Planung von weiteren Linienverkehren vorliegen zu haben.</p> <p>Neben der Erhebung und Auswertung von Zahlen zum System (Fahrgastzahl, Besetzungsgrad, Kostendeckungsgrad, etc.) sollte auch ein Befragung der Nutzer:innen und Nicht-Nutzer:innen durchgeführt werden.</p>	<p>Zur Evaluierung des Angebots wird eine externe Evaluierung empfohlen (z.B. alle drei Jahre oder in Abhängigkeit der Beauftragungszeiträume). Die Evaluierung dient der Prüfung, ob die Zielstellung noch aktuell ist oder ob Änderungen vorgenommen werden sollten.</p> <p>Neben der Erhebung und Auswertung von Zahlen zum System (Fahrgastzahl, Besetzungsgrad, Kostendeckungsgrad, etc.) sollte auch ein Befragung der Nutzer:innen und Nicht-Nutzer:innen durchgeführt werden.</p>	<p>Eine Evaluierung des Angebotes kann auch selbstständig erfolgen. Bei regionalen Angeboten kann eine externe Evaluierung beauftragt werden, wenn die vorliegenden Daten des Betreibers zu wenige Hinweise für eine selbstständige Evaluation liefern.</p> <p>Zumindest sollten die Zahlen zum System (Fahrgastzahl, Bedienzeit, Besetzungsgrad, ...) ausgewertet werden, zusätzlich kann eine Befragung der Nutzer:innen und Nicht-Nutzer:innen durchgeführt werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR INTEGRIERTE BEAUSKUNFTUNG



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Der Fokus soll auf digitale und integrierte Beauskunftung gelegt werden. So soll der Bedarfsverkehr in gängige Beauskunftsplattformen integriert werden (VAO über den jeweiligen Mobilitätsverbund). Zusätzlich soll der Bedarfsverkehr über digitale Gemeindeplattformen, wie die Gemeindeapp oder Gemeindewebsite kommuniziert werden. Als Information sollte mindestens die Bedienzeiten und Buchungsmöglichkeiten bereitgestellt werden. Wenn möglich sollte der Bedarfsverkehr in anderen Verkehrsmitteln angeführt werden. Ein gutes Beispiel für die integrierte Beauskunftung lokaler alternativer Mobilitätsangebote ist TIM Steirischer Zentralraum.</p>	<p>Der Bedarfsverkehr soll digital (Gemeinde-App, Website,...) und analog (Flyer, Aushänge, Gemeindezeitung, Fahrplan an der Haltestelle, ....) beauskunftet werden. Dabei ist es wichtig, die Schnittstelle zum Linienverkehr zu betonen. Bei regional organisierten Angeboten und entsprechenden Ressourcen soll der Bedarfsverkehr digital in bestehende Beauskunftsplattformen integriert werden (Verkehrsauskunft Österreich über den jeweiligen Mobilitäts-/Verkehrsverbund).</p>	<p>Der Bedarfsverkehr soll digital (Gemeinde-App, Website,...) und analog (Flyer, Aushänge, Gemeindezeitung, Fahrplan an der Haltestelle, ....) beauskunftet werden. Dabei ist es wichtig, die Schnittstelle zum Linienverkehr zu betonen. Bei regional organisierten Angeboten und entsprechenden Ressourcen soll der Bedarfsverkehr digital in bestehende Beauskunftsplattformen integriert werden (Verkehrsauskunft Österreich über den jeweiligen Mobilitäts-/Verkehrsverbund).</p>

# ERFOLGSFAKTOR KÜMMER:INNEN



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Es sollte eine Vollzeitstelle für eine Person, die sich explizit um Bedarfsverkehr und andere Sharing-Angebote kümmert, geschaffen werden. Präferiert ist diese Stelle auf regionaler Ebene oder beim entsprechenden Mobilitätsverbund angesiedelt. Diese Person kümmert sich auch um die strategische Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrssystems.</p>	<p>Es braucht eine gut vernetzte Person mit Wissen und Überblick zur Mobilität vor Ort, die eigene Überzeugung ausstrahlt und die Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Angebotsorganisation darstellt (z.B. Bürgermeister:in, Amtleiter:in, etc.). Diese Person sollte sich auch um die strategische Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrsangebotes kümmern. Bei kommunalen Angeboten kann diese Person ehrenamtlich arbeiten oder in bestehende Stellen in der Gemeinde integriert werden. Bei regional organisierten Angeboten soll diese Stelle ans Regionalmanagement oder an den Mobilitäts-/Verkehrsverbund (mind. Teilzeit) angedockt werden.</p>	<p>Es braucht eine gut vernetzte Person mit Wissen und Überblick zur Mobilität vor Ort, die eigene Überzeugung ausstrahlt und die Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung und Angebotsorganisation darstellt (z.B. Bürgermeister:in, Amtleiter:in, etc.). Diese Person sollte sich auch um die strategische Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrsangebotes kümmern. Bei kommunalen Angeboten kann diese Person ehrenamtlich arbeiten oder in bestehende Stellen in der Gemeinde integriert werden. Bei regional organisierten Angeboten soll diese Stelle ans Regionalmanagement oder an den Mobilitäts-/Verkehrsverbund (mind. Teilzeit) angedockt werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR ZIELGRUPPEN



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Es soll grundsätzlich keine Einschränkung der Zielgruppe geben. Allen Menschen soll es möglich sein, mit dem Bedarfsverkehr zu fahren, vorausgesetzt es gibt kein parallel fahrendes Angebot des Linienverkehrs. Vor allem beim Schüler:innenverkehr ist darauf zu achten, dass dieser weiterhin, wenn möglich, über den Linienverkehr abgedeckt werden soll. Eine Auseinandersetzung mit der Frage der 'Hauptzielgruppe', um entsprechende Werbemaßnahmen zu treffen, ist aber jedenfalls zu empfehlen.</p>	<p>Es soll grundsätzlich keine Einschränkung der Zielgruppe geben. Allen Menschen soll es möglich sein, mit dem Bedarfsverkehr zu fahren. Eine Auseinandersetzung mit der Frage der Hauptzielgruppe ist zu empfehlen, damit gezielte Werbemaßnahmen getroffen werden können.</p>	<p>Es soll grundsätzlich keine Einschränkung der Zielgruppe geben. Allen Menschen soll es möglich sein, mit dem Bedarfsverkehr zu fahren. Eine Auseinandersetzung mit der Frage der Hauptzielgruppe ist zu empfehlen, damit gezielte Werbemaßnahmen getroffen werden können.</p>

# ERFOLGSFAKTOR EINBEZIEHUNG LOKALER AKTEUR:INNEN



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Eine Einbeziehung der lokalen Akteur:innen in die Angebotsgestaltung soll nach Festlegung der zentralen Systemausprägungen (Bedienform, Organisationsmodell, ...) in einem partizipativen transparenten Prozess stattfinden. Hierbei sollte die Zielstellung und gute Beispiele für Nutzergruppen- und Zwecke mitkommuniziert werden. Folgende Akteur:innen sollten einbezogen werden: Zivilbevölkerung, lokale Wirtschaft, Vereine, Politik, ...	Eine Einbeziehung der lokalen Akteur:innen soll an die vorhandenen Ressourcen in der Planung angepasst werden. Als Mindestmaß sollen die potenziellen zukünftigen Nutzer:innen an unterschiedlichen Zeitpunkten im Prozess informiert werden. Darüber hinaus macht es Sinn, mit aufsuchenden Formaten (Jugendtreff, Pfarrcafe, Altersheim,...) die potenziellen Zielgruppen miteinzubeziehen. Folgende Akteur:innen sollten in den Planungsprozess involviert sowie während dem Betrieb um Feedback gefragt werden: Senionenvertreterungen, Anbieter von Diensten der Daseinsvorsorge: Arztpraxen, Nahversorger, Vereine, Politik,...	Eine Einbeziehung der lokalen Akteur:innen soll an die vorhandenen Ressourcen in der Planung angepasst werden. Als Mindestmaß sollen die potenziellen zukünftigen Nutzer:innen an unterschiedlichen Zeitpunkten im Prozess informiert werden. Darüber hinaus macht es Sinn, mit aufsuchenden Formaten (Jugendtreff, Pfarrcafe, Altersheim,...) die potenziellen Zielgruppen miteinzubeziehen. Folgende Akteur:innen sollten in den Planungsprozess involviert sowie während dem Betrieb um Feedback gefragt werden: Senionenvertreterungen, Anbieter von Diensten der Daseinsvorsorge: Arztpraxen, Nahversorger, Vereine, Politik,...

# ERFOLGSFAKTOR FINANZIERUNG



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
<p>Es wird empfohlen, die Basis-Infrastruktur (z.B. Dispositionsssoftware, ...) und Förderungen seitens der Bundesländern zu nutzen. (Siehe Förderungen je Bundesland). Außerdem können Betriebe bei der Finanzierung der Sockelkosten unterstützen und eigene Vorteile aufgrund besserer Erreichbarkeit durch den Bedarfsverkehr oder Werbeflächen am Fahrzeug nutzen (siehe Punkt Kooperation mit lokalen Betrieben).</p>	<p>Bei regionalen Angeboten sollten die Basiskosten durch eine gemeinsame Finanzierung der Partner in der Region erfolgen. Dafür sollte ein gemeinsames Finanzierungsmodell mit der Aufteilung der Kosten entwickelt und von allen Partnern vereinbart werden.</p>	<p>Bei regionalen Angeboten sollten die Basiskosten durch eine gemeinsame Finanzierung der Partner in der Region erfolgen. Dafür sollte ein gemeinsames Finanzierungsmodell mit der Aufteilung der Kosten entwickelt und von allen Partnern vereinbart werden.</p>

# ERFOLGSFAKTOR ERGÄNZENDE SHARINGANGEBOTE



Gemeindetyp A	Gemeindetyp B	Gemeindetyp C
Um ein lückenloses System an alternativen Mobilitätsangeboten bieten zu können, sollten neben dem Bedarfsverkehr ergänzende Sharing-Angebote wie Car-Sharing, Bike-Sharing und Lastenrad-Sharing angeboten werden. Bei regional organisierten Angeboten sollte außerdem die Möglichkeit zum privaten Ride-Sharing (z.B. durch eine Mitfahrapp) angeboten werden.	Zusätzlich zum Bedarfsverkehr sollten noch ergänzende Sharing-Angebote angeboten werden. Ein Car-Sharing-Angebot sollte durch Bike-Sharing und Lastenrad-Sharing ergänzt werden.	Zusätzlich zum Bedarfsverkehr sollte zumindest am Wochenende die Möglichkeit zum Car-Sharing geboten werden. Bei regional organisierten Angeboten sollte an Mobilitätsknotenpunkten rund um die Uhr die Möglichkeit zum Car-Sharing geboten werden.

# KONTAKT

Thomas Prinz [thomas.prinz@researchstudio.at](mailto:thomas.prinz@researchstudio.at)

Christoph Kirchberger  
[christoph.kirchberger@mobyome.at](mailto:christoph.kirchberger@mobyome.at)

Helmut Hiess  
[hiess@rosinak.at](mailto:hiess@rosinak.at)

Madita Mostetschnig  
[madita.mostetschnig@salzburg-verkehr.at](mailto:madita.mostetschnig@salzburg-verkehr.at)

# PROJEKTWEBSEITE

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

**mobyome**

**/ROSINAK & PARTNER/**  
Ziviltechniker GmbH

 Salzburg Verkehr  
verbindet



# LOI PARTNER

= Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

 **LAND  
SALZBURG**

  
Regionalmanagement OÖ

[zukunftswege.at](http://zukunftswege.at)   
Bewegende Ideen  
zur Mobilität für morgen



DIE STADT  
**BRUCK**  
AN DER **MUR**

