

Gefördert durch

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



PRIMA

**Planungsgrundlagen für raumtypenspezifische,
integrierte Mobilitätsangebote im Bedarfsverkehr**

Salzburg, 20.5.2025





MOTIVATION / ZIELE

- **Integrierte Planung komplementärer Mobilitätsangebote** für flächendeckende, aber auch wirtschaftliche und attraktive Versorgung in Ergänzung zum ÖV
- Entwicklung von Grundlagen für **räumlich vergleichbare Qualitäten im Bedarfsverkehr** zur Integration in ein Gesamtverkehrssystem
- Aufbau einer **Daten- und Wissensgrundlage** über Rahmenbedingungen bei der Einrichtung von Bedarfsverkehren, deren Wirkungen und Erfolge
- **Stärkung und Attraktivierung** von
 - **Wegeketten** in Kombination mit dem ÖV (Mobilitätswende)
 - **Zugänglichkeit** zum ÖV vor allem im ländlichen Raum (Daseinsvorsorge)



KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR

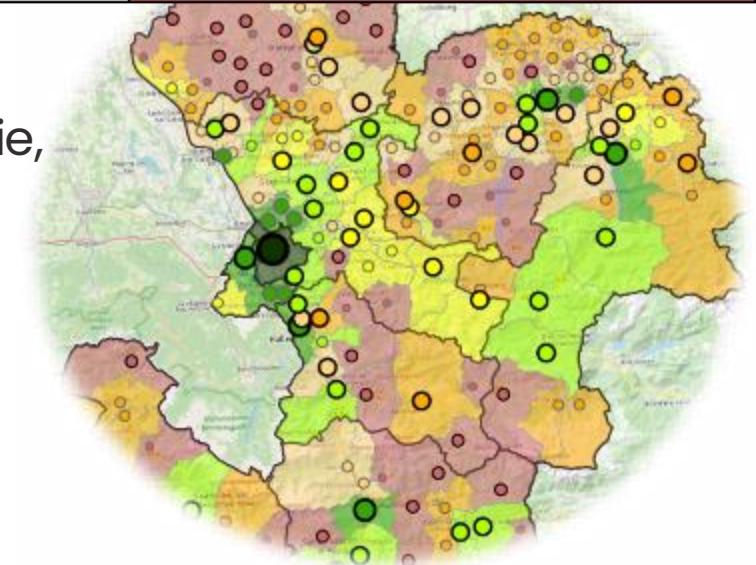
Raumtypen mit ähnlichen Voraussetzungen für die Mobilitätsplanung

- Räumliche Indikatoren zur Mobilitätsnachfrage
- aktuelles ÖV-Angebot

höchste Haltestellen-Kategorie	Anteil des unversorgten Nachfragepotenzials		
	< 10 %	10 – 30 %	≥ 30 %
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 oder keine HSt.-Kat.			RT 6: eingeschränkte ÖV-Anbindung

als Kennzahlen werden u.a. verwendet:

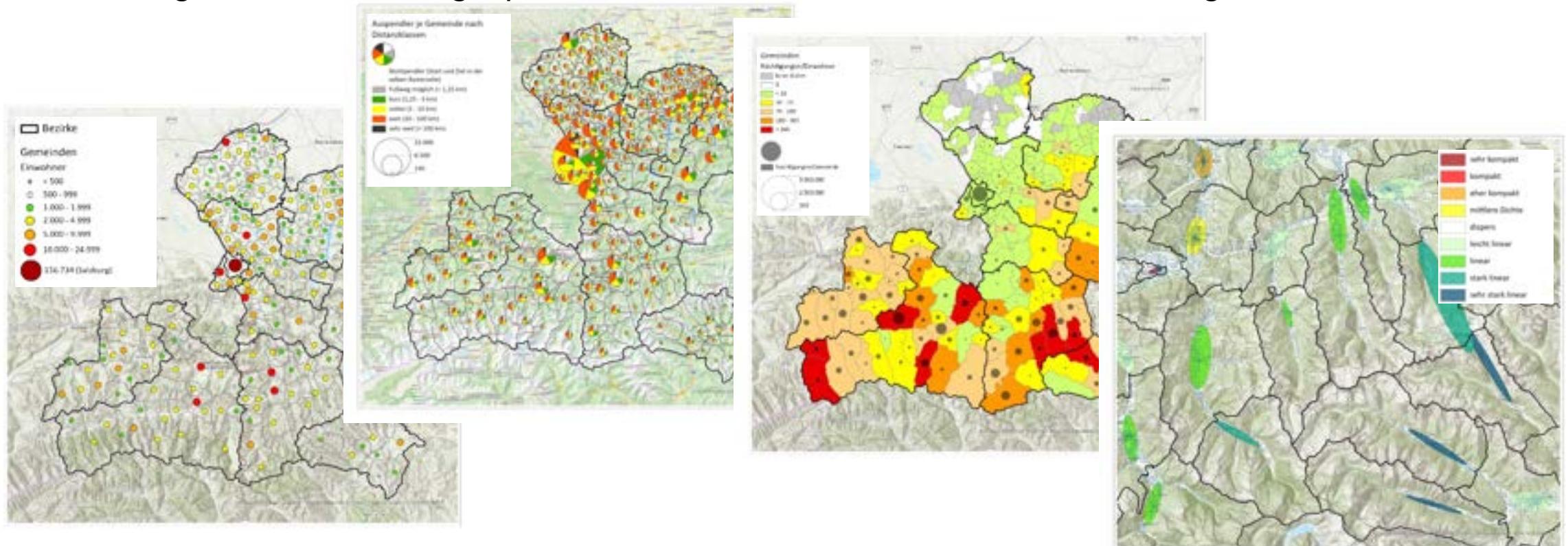
- Nachfragepotenzial (Einwohner + Einpendler), Demographie, Auspendler, Tourismus, Versorgungsinfrastruktur, ...)
- Siedlungsstruktur, Zentralität, Erreichbarkeit
- Aktuelles Angebot (Takt, Verkehrsmittel, hochrangige Haltestellen in der Nähe)
- unversorgtes Nachfragepotenzial (absolut/relativ)



KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR



- Potenzialindikatoren für neue bedarfsbasierte ÖV-Angebote
- Übertragbare Modelle zur räumlichen Abbildung von Nachfragepotenzialen
(Siedlungsstruktur, Demographie, Pendelaufkommen, touristische Kenngrößen, ...)

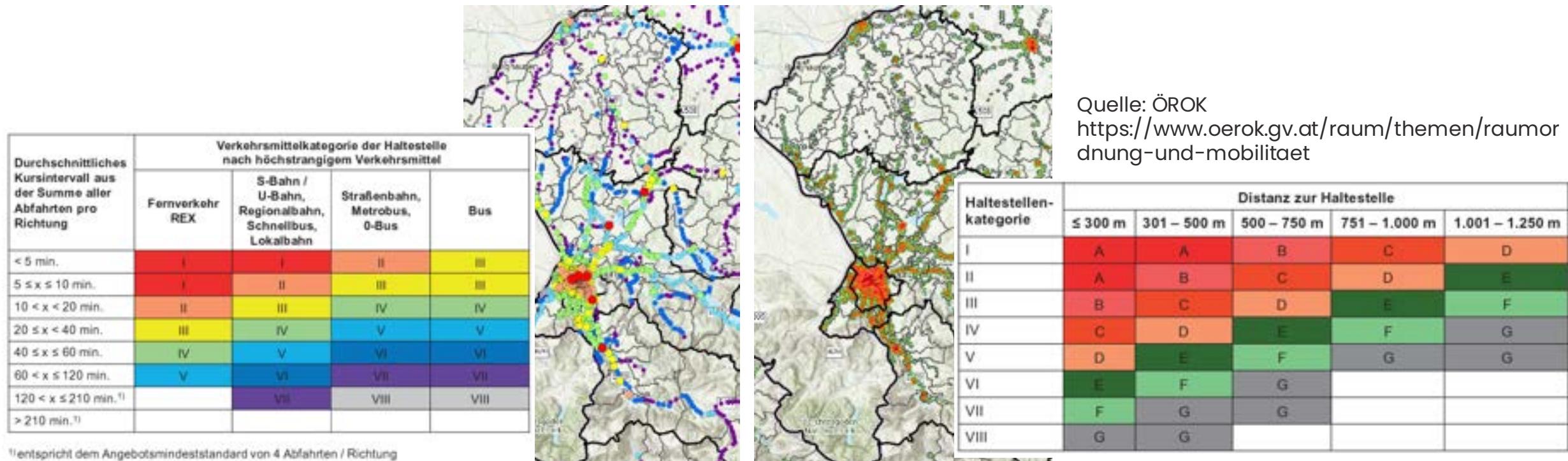




KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR

Potenzialindikatoren für neue bedarfsbasierte ÖV-Angebote

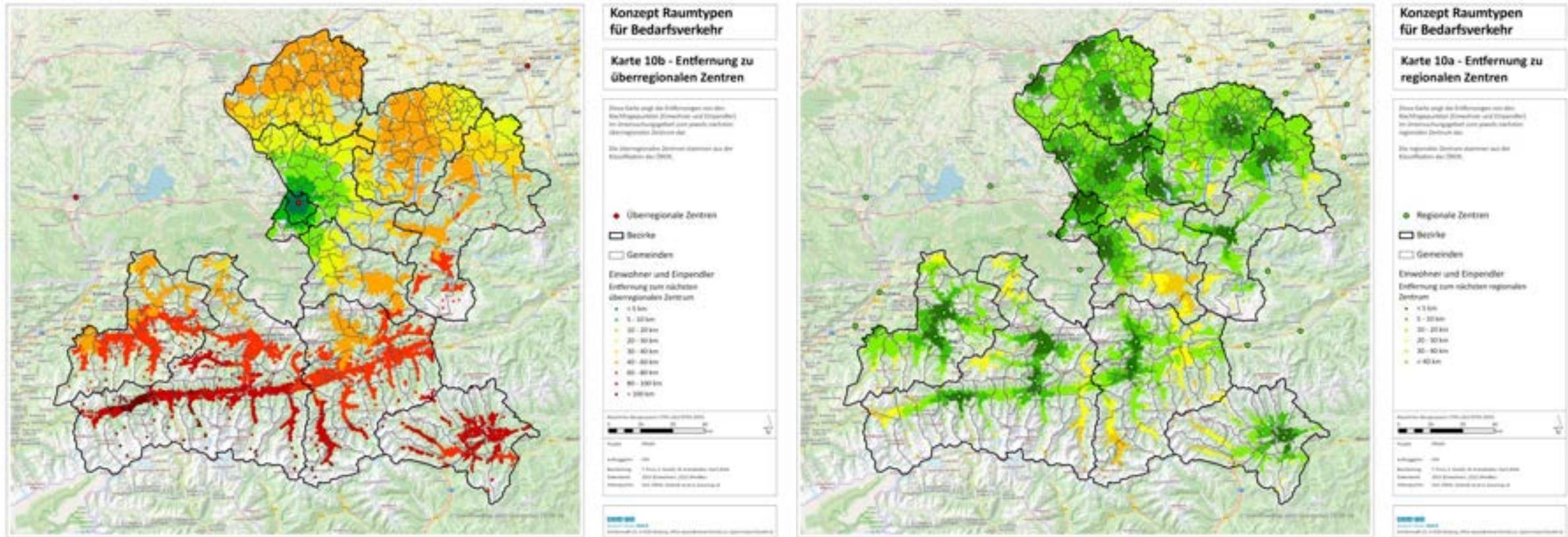
- ÖV-Angebot: ÖV-Güteklassen (Verkehrsmittel, Takt)



KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR



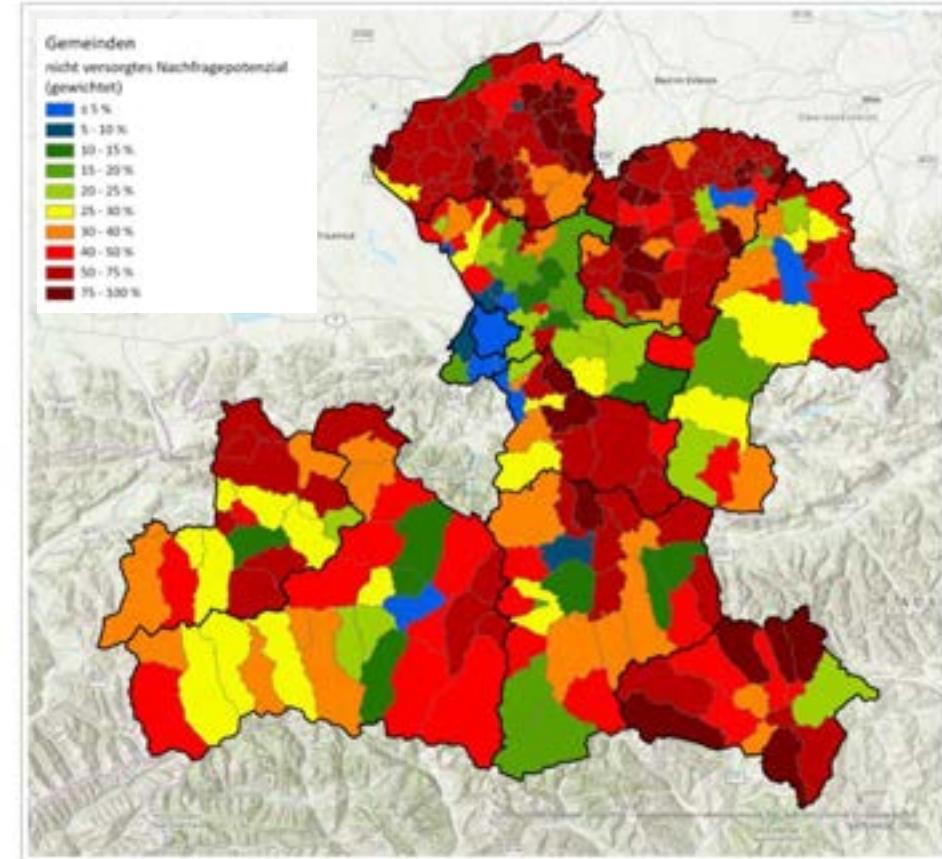
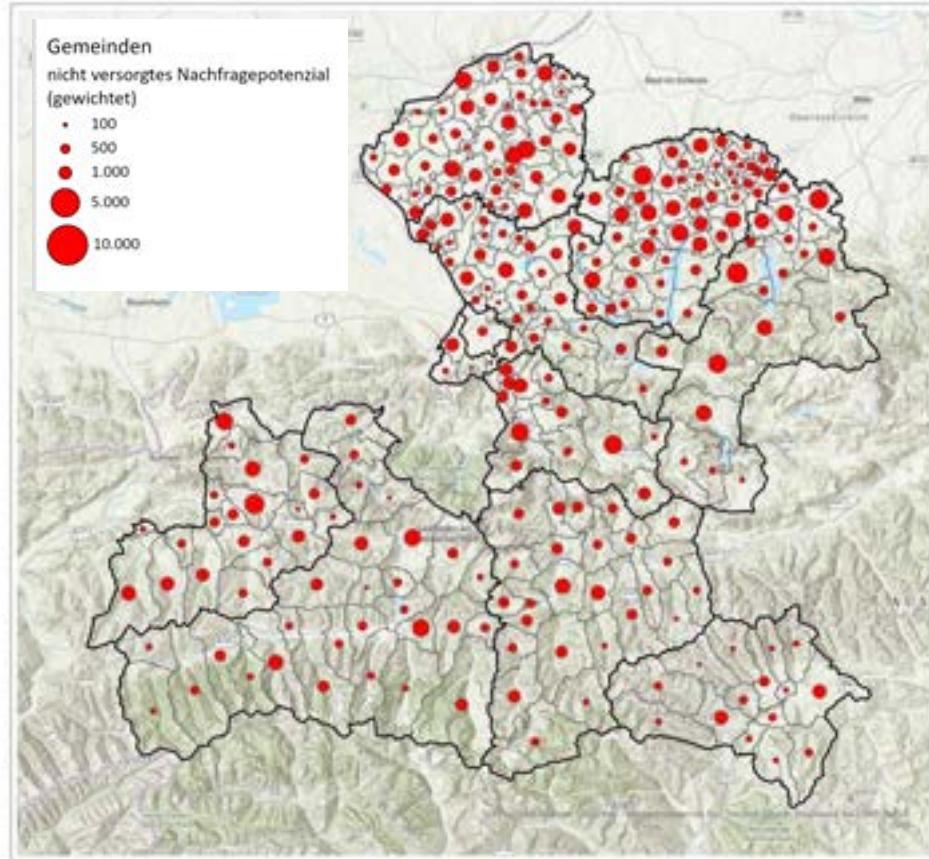
- Potenzialindikatoren für neue bedarfsbasierte ÖV-Angebote
- Erreichbarkeit (Distanzen, ÖV- / MIV-Reisezeiten)



KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR



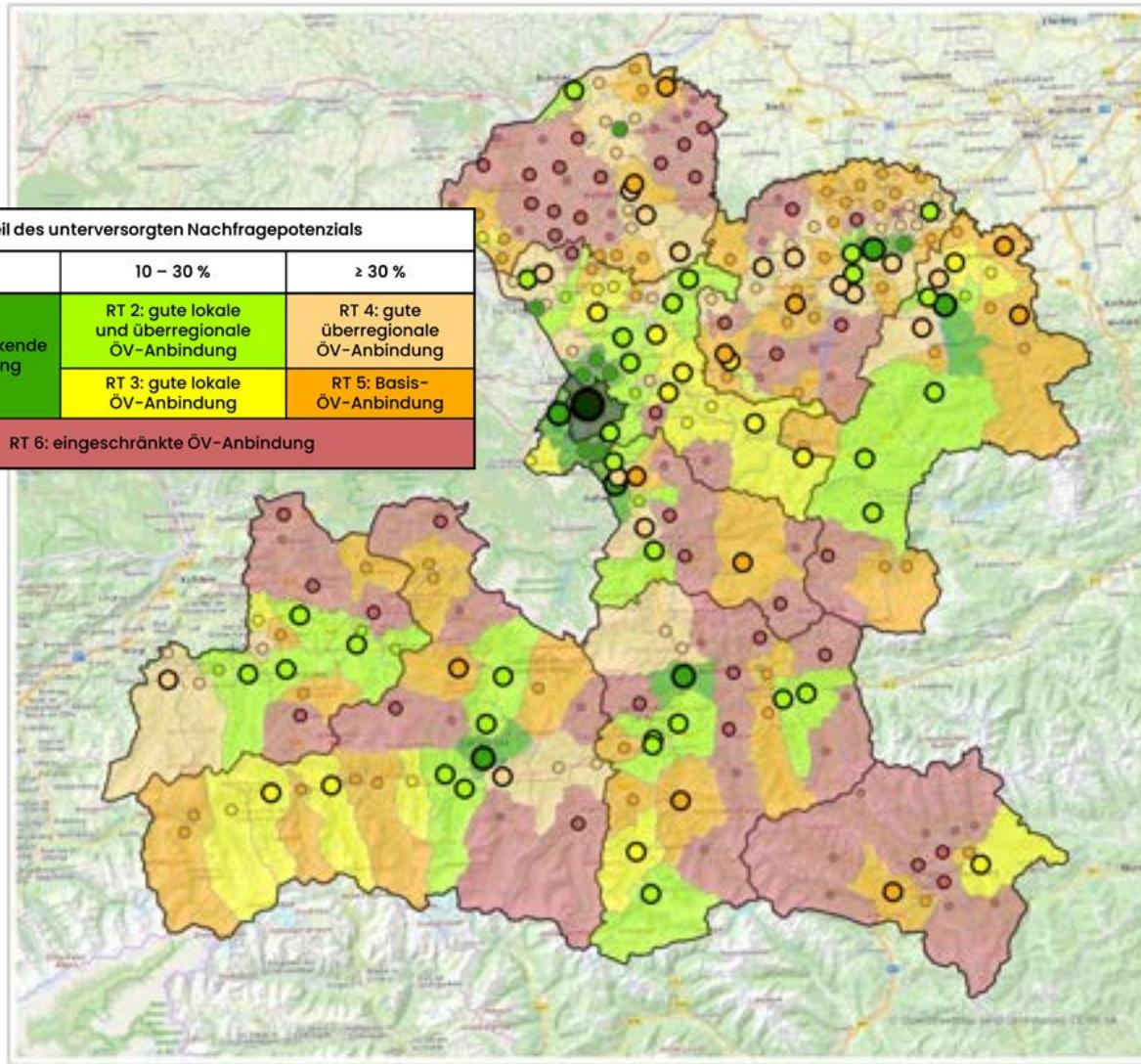
- Potenzialindikatoren für neue bedarfsbasierte ÖV-Angebote
- Versorgungsgrad ... nicht versorgtes Nachfragpotenzial





ABLEITUNG VON RAUM / GEMEINDETYPEN

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



Konzept Raumtypen für Bedarfsverkehr

Raumtypenvorschlag iSpace

Die Karte zeigt einen ersten Entwurf eines Vorschlags für Raumtypen für den Bedarfsverkehr von iSpace.

Dabei wurden der Anteil der Unversorgung, die Summe des Nachfragepotenzials und die höchste erreichbare Haltestellenkategorie berücksichtigt.

Bezirke

Gemeinden (Schwerpunkte)
Raumtypen nach Anbindung

- 0.2 Grundzelle
- 1.1 flächendeckende ÖV-Versorgung (große Gemeinden)
- 1.2 flächendeckende ÖV-Versorgung (mittlere Gemeinden)
- 2.1 gute lokale und überregionale ÖV-Anbindung (mittlere Gemeinden)
- 2.2 gute lokale und überregionale ÖV-Anbindung (kleine Gemeinden)
- 3.1 gute lokale ÖV-Anbindung (mittlere Gemeinden)
- 3.2 gute lokale ÖV-Anbindung (kleine Gemeinden)
- 4.1 gute überregionale ÖV-Anbindung (mittlere Gemeinden)
- 4.2 gute überregionale ÖV-Anbindung (kleine Gemeinden)
- 5.1 Basis-ÖV-Anbindung (mittlere Gemeinden)
- 5.2 Basis-ÖV-Anbindung (kleine Gemeinden)
- 6.1 eingeschränkte ÖV-Anbindung (kleine/mittelgroße Gemeinden)
- 6.2 eingeschränkte ÖV-Anbindung (mittelgroße Gemeinden)

Räumliche Bezugseinheiten ETB1 LAD4 (2010) 3000 m

Skala: 0 10 20 30 40 km

Fotoquelle:

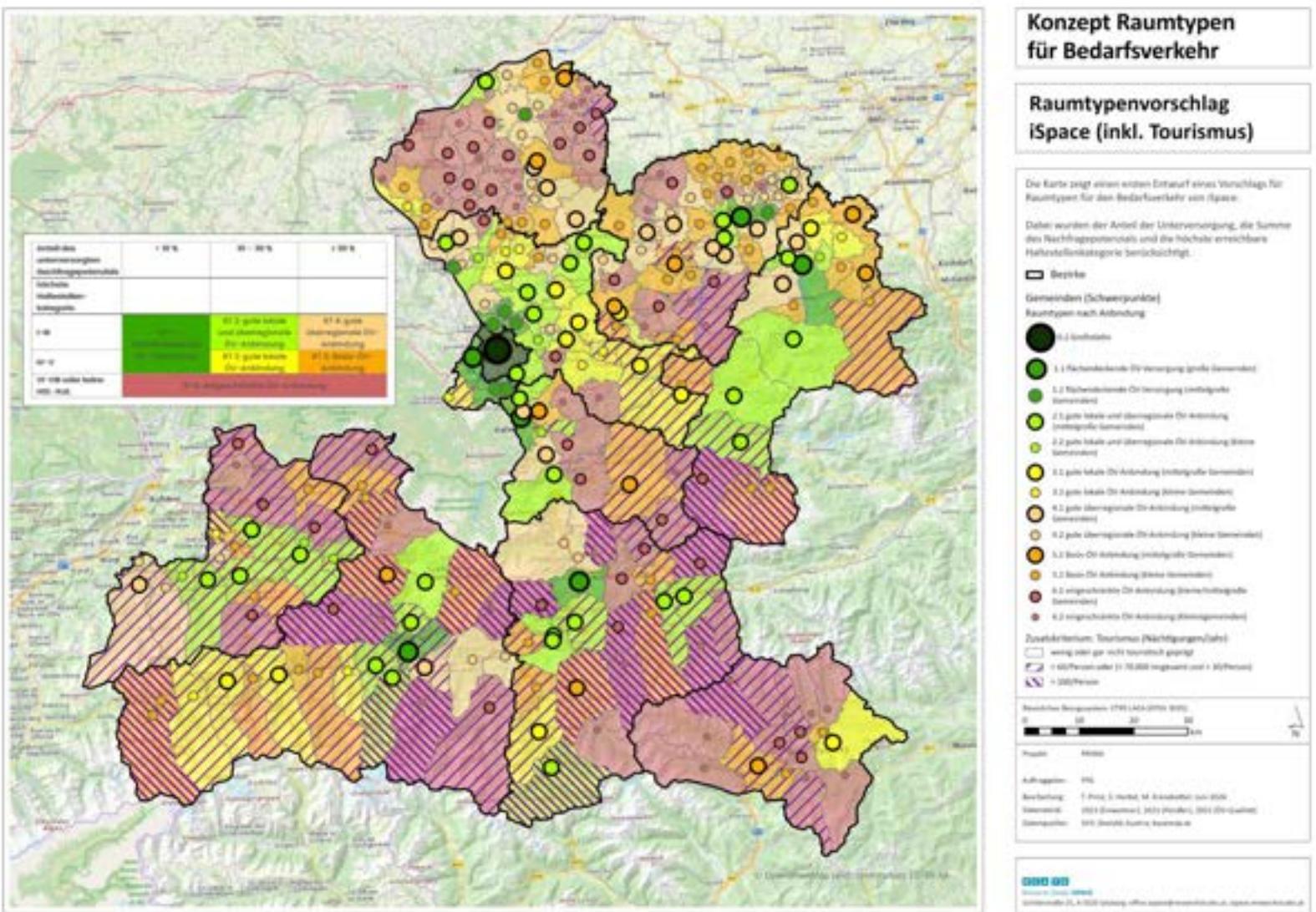
Beschreibung: © Austria, © Herbst, M. Knutzen, J. Lutz 2006

Quellenbasis: 2011 Österreichische Volkszählung (2011 OFB-Daten)

Quellenbasis: 2011 Österreichische Volkszählung (2011 OFB-Daten)

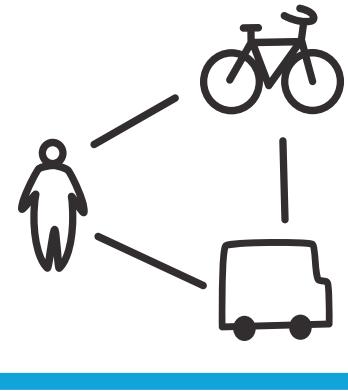
Autoren: Dr. rer. oec. Michaela Knutzen
Kontakt: Michaela.Knutzen@iSpace.at

ABLEITUNG VON RAUM / GEMEINDETYPEN





ZIELSTELLUNGEN

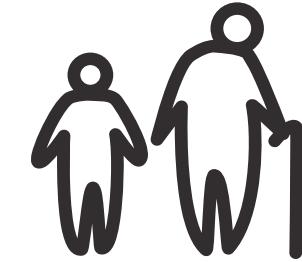


Daseinsvorsorge

Die Mobilitätschancen von Menschen, die nicht die Möglichkeit haben, ein eigenes Fahrzeug zu nutzen, sollen verbessert werden.



Es soll eine attraktive Alternative zum Pkw geschaffen werden, um zur Erreichung der Klimaziele beizutragen.



Mobilitätswende



RAUM- / GEMEINDETYPEN



ERFOLGSCANVAS

- 24 spezifische Erfolgsfaktoren nach Gemeindetyp und Zielstellung + Berücksichtigung touristischer Aspekte in Tourismusgemeinden
- Interaktiv je Gemeinde auf [bedarfsverkehr.at](#)

Bitte wählen Sie die Gemeinde aus, für die Sie eine Auflistung der Erfolgsfaktoren sehen wollen:

▼

Der Gemeindetyp der Gemeinde entspricht: A

Empfohlene Zielsetzung für diesen Gemeindetyp:

Mobilitätswende

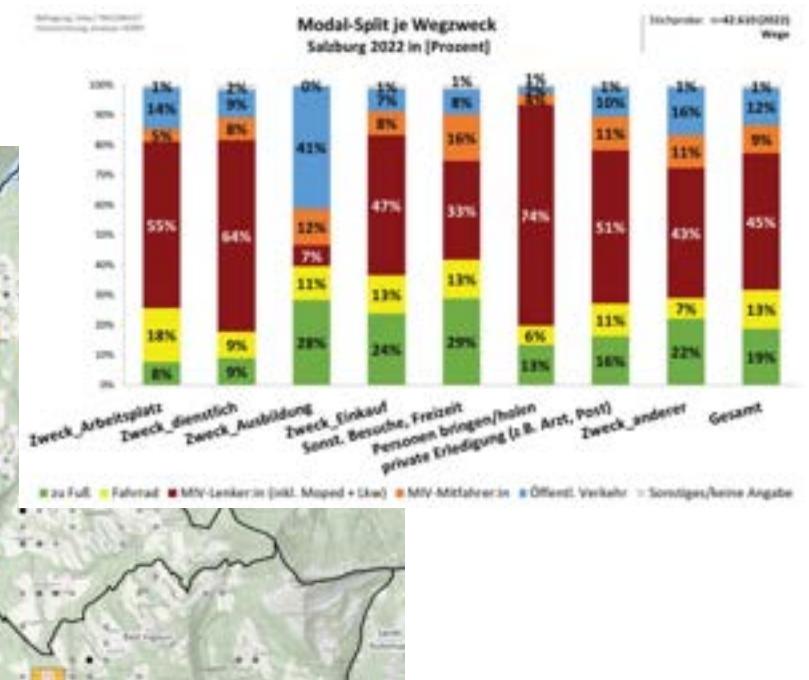
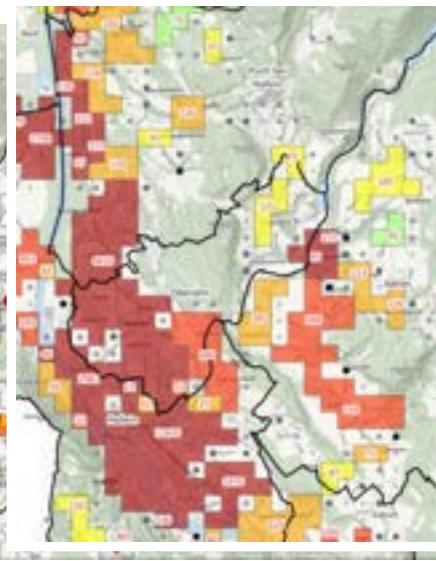
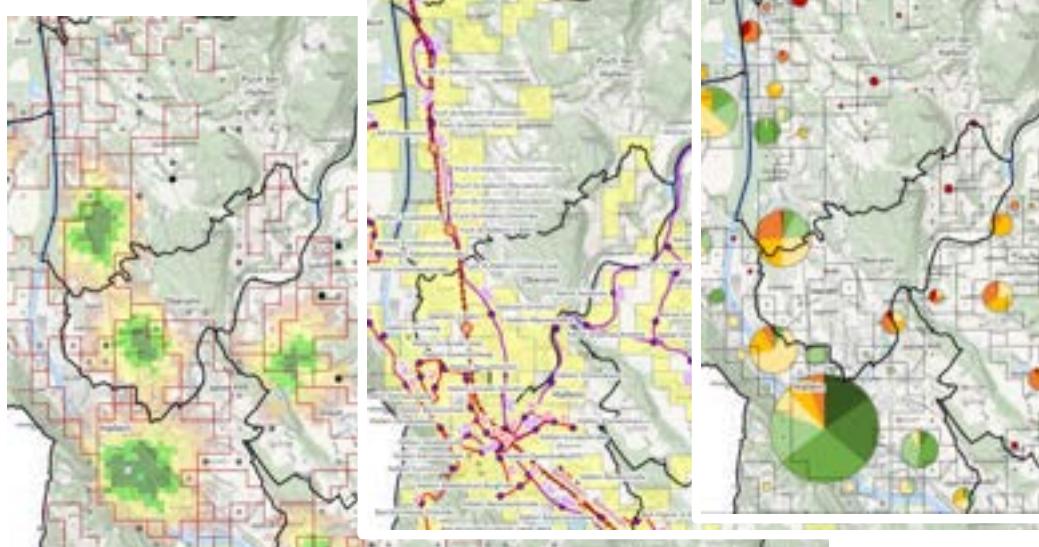




INTEGRATION IN PLANUNGSPROZESSE

Kleinräumige Abbildung von Nachfrageindikatoren als Grundlage für Planer:innen

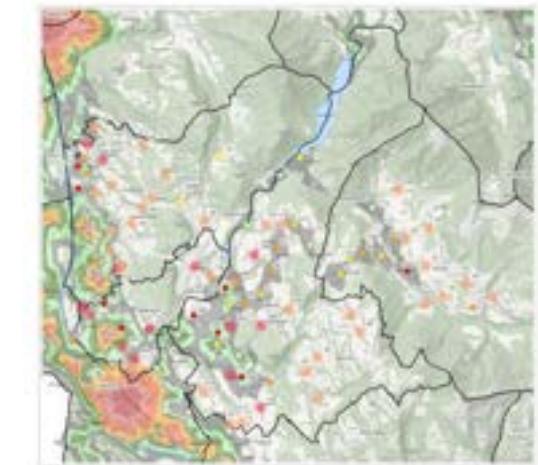
- Nachfragegebiete (Einwohner:innen, Pendler:innen, ...)
- Versorgungsinfrastruktur
- ÖV-Anbindung (ÖV-Infrastruktur, ÖV-Qualität)





WEITERFÜHRENDE ANALYSEN

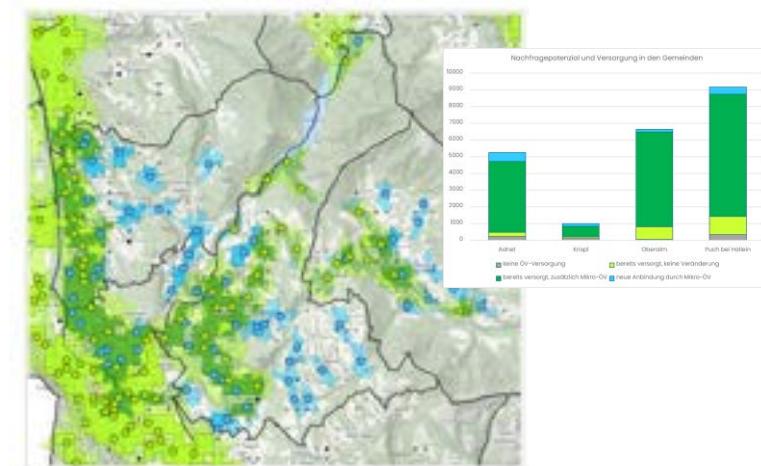
Optimierungsmodelle zu Planung neuer Angebote
→ Haltestellenplanung



Potenzielle Wirkungen von Planungsszenarien

- Anbindung für Zielgruppen Vorher – Nachher
- räumlich, quantitativ

Wirkungsanalyse





UMSETZUNGSBEISPIEL

Tennengau Shuttle

- seit 15. Dezember 2024 in Betrieb
- Funktion:
 - Versorgung der Siedlungskerne abseits des ÖVs
 - Anbindung an überregionalen ÖV
 - Verdichtung bestehender ÖV-Linien





TENNENGAU SHUTTLE

Nutzung und Buchung

- KundInnen können über die Salzburg Verkehr Shuttle App oder über die Hotline telefonisch Fahrten buchen
- Fahrten sind bis zu 30 Tage im Voraus buchbar
- Disposition der Fahrten mittels Software
- ÖV-Check ermöglicht konkurrenz-freien Betrieb mit dem ÖV
- Fahrten sind in den Salzburg Verkehr Zonentarif integriert
--> unter anderem wird das Klimaticket akzeptiert



TENNENGAU SHUTTLE



Bediengebiet



- **Gemeinden:**
Puch bei Hallein, Oberalm,
Krispl, Adnet
 - 110 Haltestellen
 - Davon sind **47 ÖV-Haltestellen**
und 63 reine Mikro-ÖV
Haltestellen
 - Regional wichtige Infrastruktur
wird auch bedient (Hallein
Bahnhof und Krankenhaus
Hallein)

TENNENGAU SHUTTLE



Bedienzeiten

Übersichtsplan TENNENGAU SHUTTLE

Der TENNENGAU SHUTTLE bedient in den Gemeindegebieten

- alle dargestellten **Bus- und 45 Bahnhaltestellen** der Linien S3, 160, 450, 451, 452 und
- alle dargestellten **Shuttle Haltestellen**.

Das TENNENGAU SHUTTLE verkehrt zusätzlich bei Bedarf bis zum Bahnhof Hallein (Ostseite) und zu den Bushaltestellen "Hallein Krankenhaus" und "Elsbethen Haslach". "nicht Oberalm S-Bahn



- Montag – Donnerstag:
06:00 – 22:00 Uhr
 - Freitag:
06:00 – 24:00 Uhr
 - Samstag, Sonn- und
Feiertag:
08:00 – 24:00 Uhr



TENNENGAU SHUTTLE

Fahrzeuge

- Derzeit zwei barrierefrei Fahrzeuge:
 - Umgebaute Mercedes Sprinter
 - Kapazität: 8 Sitzplätze bzw. 6 Sitzplätze und ein Rollstuhlplatz
- Zukünftig ein barrierefreies Fahrzeug und ein Allrad Fahrzeug

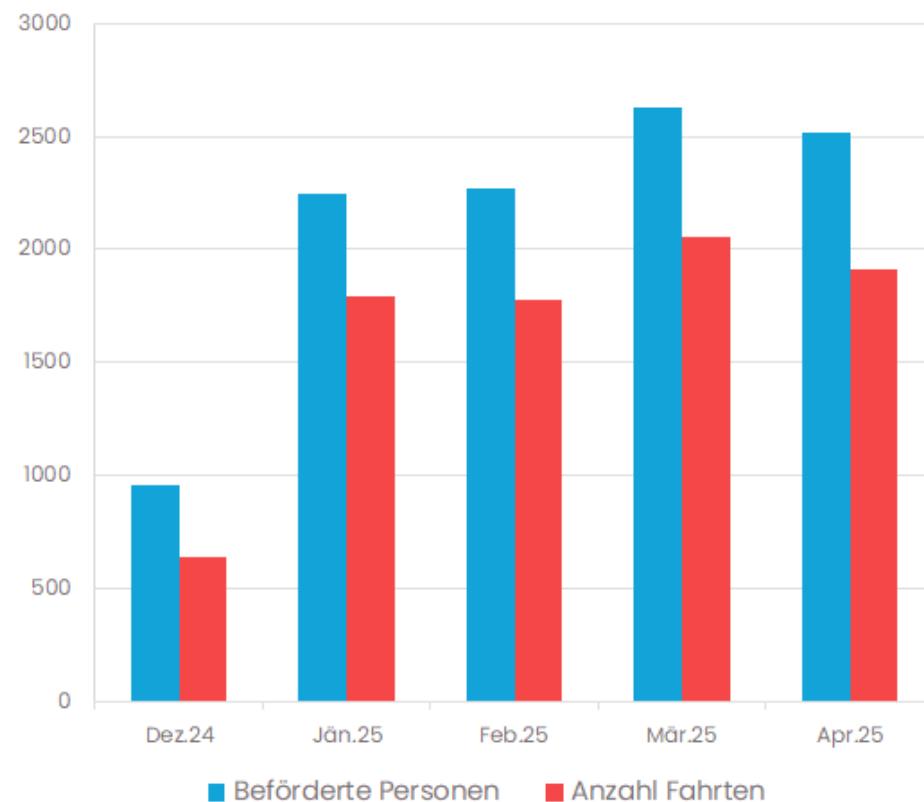




TENNENGAU SHUTTLE

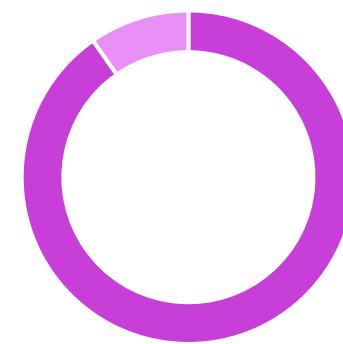
Zahlen

Zeitraum: 15.12. - 30.04.



- Beförderte Personen gesamt: **10 618**
- Fahrten gesamt: **8 172**
- Besetzungsgrad* gesamt: **1,3**
*(beförderte Personen / Fahrten)
- Buchungsmodalität:
Per App: ca. 90 %
Telefonisch: ca. 10 %

Buchungsmodalität



■ App-Buchung ■ Telefonische-Buchung

TENNENGAU SHUTTLE



Feedback

- Sehr positive Stimmung der KundInnen und Stakeholder
- Selbst bei Beschwerden über Verspätungen/Ausfälle, Dankbarkeit für das Angebot
- Es gibt bereits Wünsche zur Ausweitung (Gebiet & Zeiten)

→ Hohe Wertschätzung des Angebots

SPALT / SALZBURG - CHORNAK / PUCH BEI HALLIN

Fahren auf Abruf: Großer Erfolg für Tennengau-Shuttle

Erst seit fünf Monaten gibt es das Tennengau-Shuttle in den Gemeinden Kriegl, Oberalm, Puch und Adnet. Wie sich das Ruffaxi dort bewährt hat:



Das Tennengau-Shuttle reist mit der Telefunkensetzung in Dienstlinien durch die Gemeinden Kriegl, Oberalm, Oberalm und Puch.

salzburg ORF.at

Salzburg News | Radio Salzburg | Salzburg im TV | Landesstudio | Österreich | ▾



CHORNAK Tennengau-Shuttle als Erfolgsmodell

Puch, Adnet, Oberalm und Kriegl: Seit Ende vergangenen Jahres fahren Kleinbusse auch in abgelegene Ortsteile von Tennengauer Gemeinden, um BürgerInnen und Bürger zur nächsten Öffnungsstelle im Linienverkehr zu bringen. Nach fünf Monaten zeigen die Verantwortlichen jetzt eine positive Bilanz.

KONTAKT

R S A F G

Research Studio **iSPACE**

Stefan Herbst

stefan.herbst@researchstudio.at



Madita Mostetschnig

madita.mostetschnig@salzburg-verkehr.at

Gefördert durch

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

**PROJEKT-
WEBSEITE**



LOI PARTNER

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



zukunftswege.at
Bewegende Ideen
zur Mobilität für morgen

