


Gefördert durch

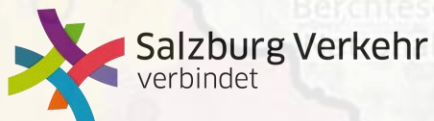
 Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie



# 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



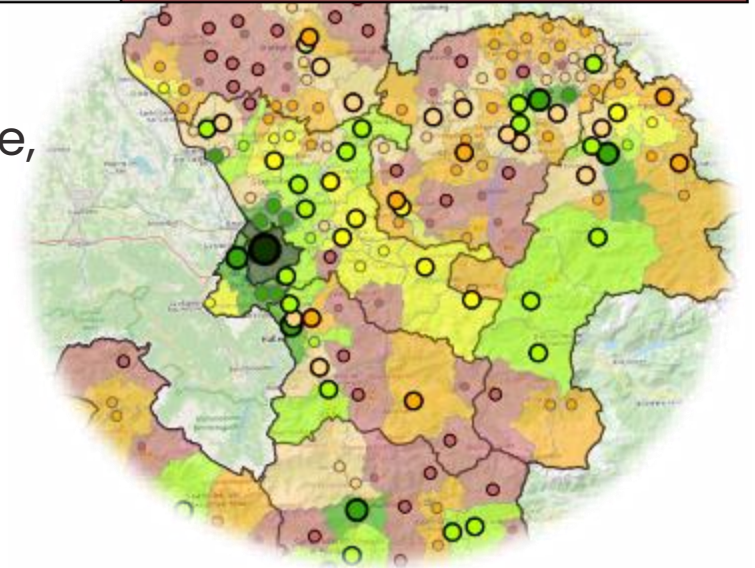
Raumtypen mit ähnlichen Voraussetzungen für die Mobilitätsplanung

- Räumliche Indikatoren zur Mobilitätsnachfrage
- aktuelles ÖV-Angebot

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)
- unterversorgtes Nachfragepotenzial (absolut/relativ)

		Anteil des unterversorgten Nachfragepotenzials		
		< 10 %	10 – 30 %	≥ 30 %
höchste Haltestellen-Kategorie	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		

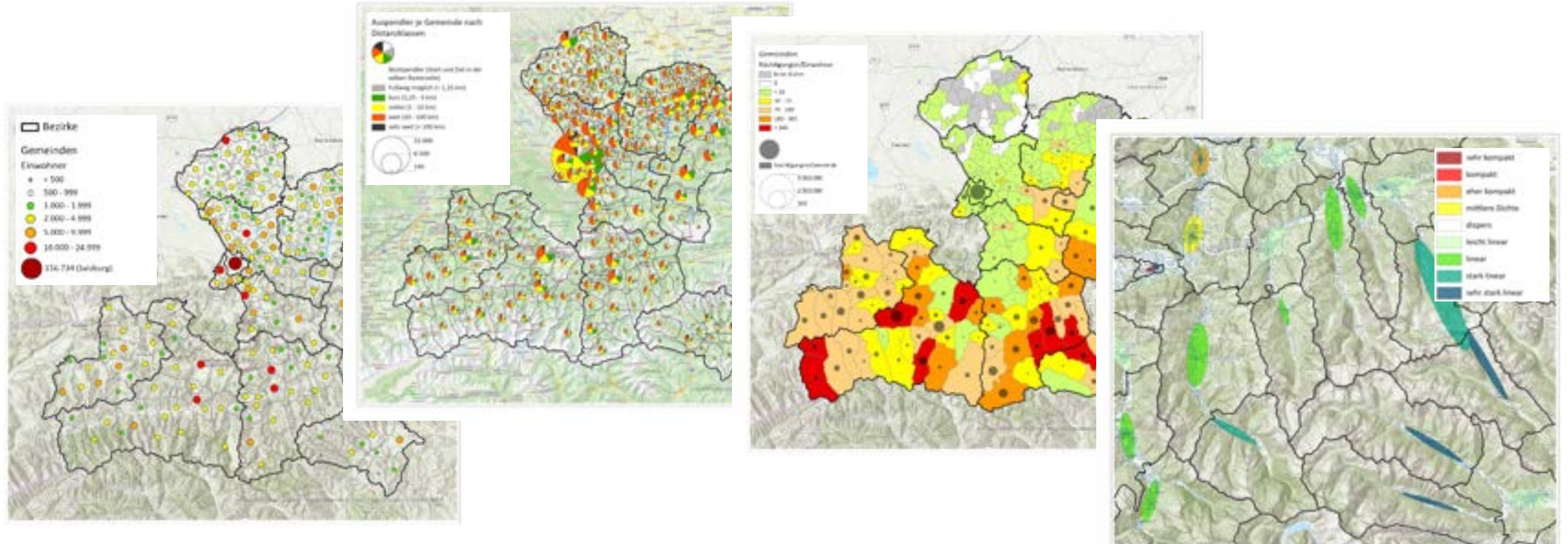




# KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR



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





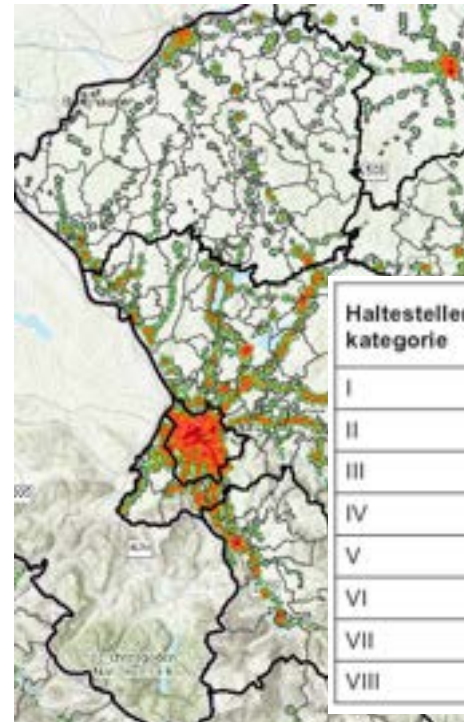
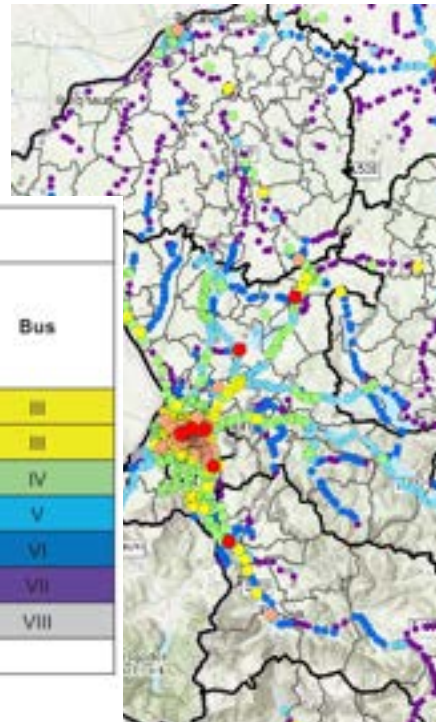
# KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR

## Potenzialindikatoren für neue bedarfsbasierte ÖV-Angebote

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

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. <sup>1)</sup>		VII	VIII	VIII
> 210 min. <sup>1)</sup>				

<sup>1)</sup> entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten / Richtung



Quelle: ÖROK

<https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			



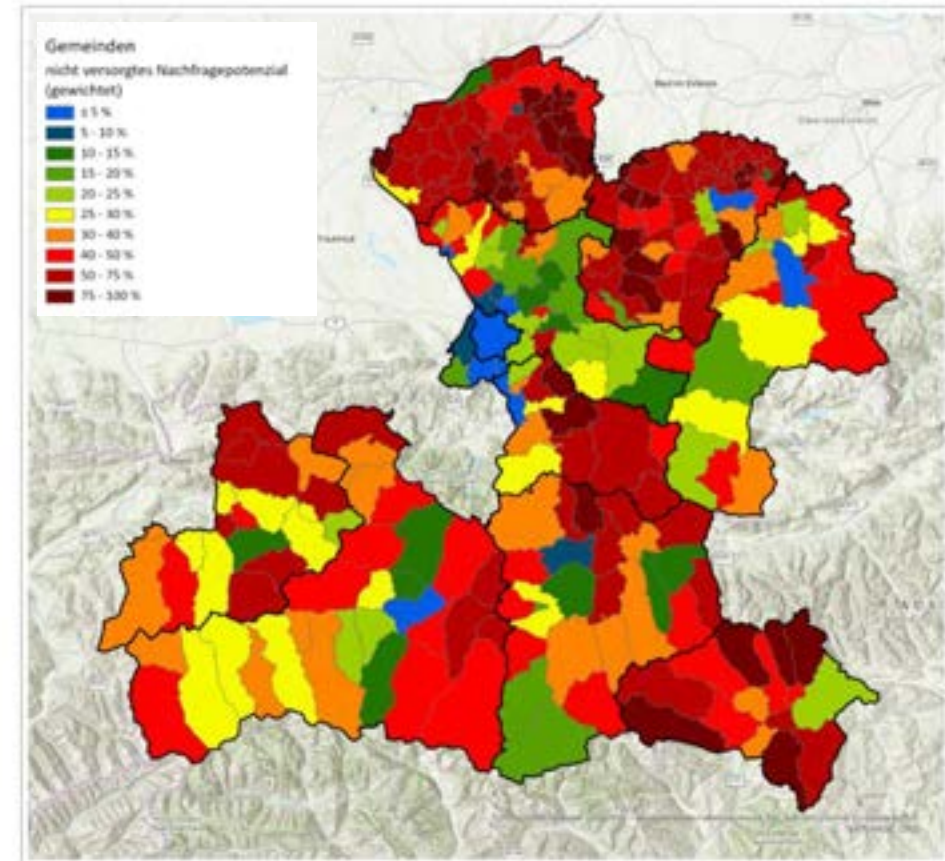
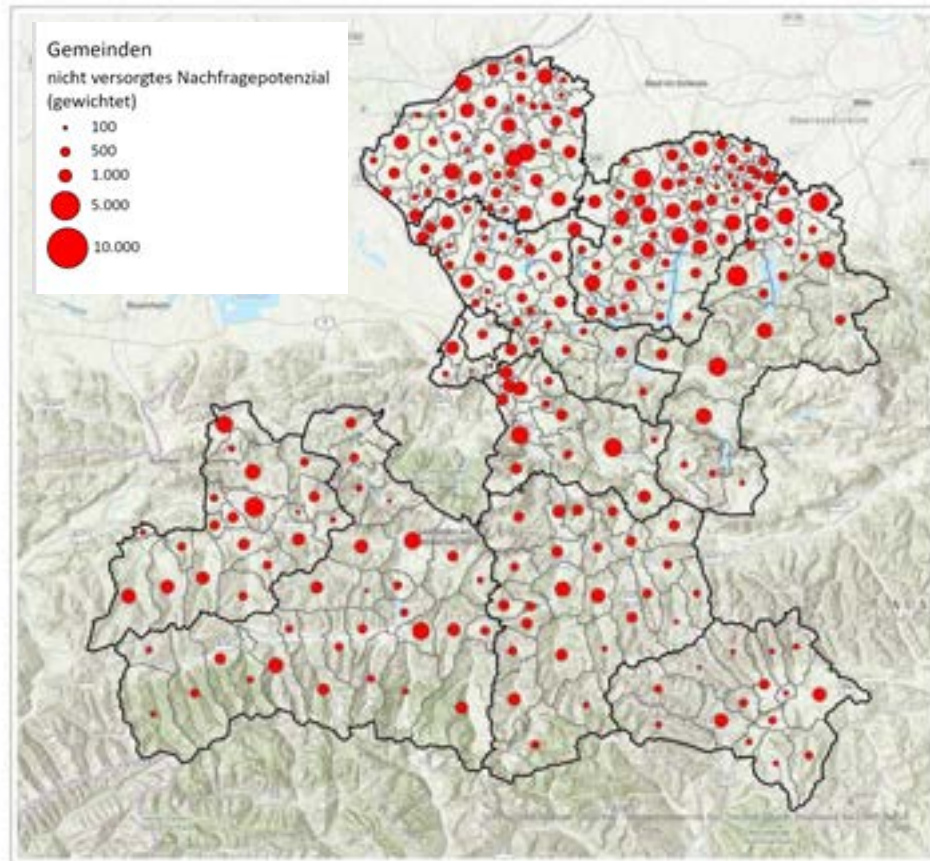
-



# KENNZAHLEN und RAUMTYPEN für BEDARFSVERKEHR



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

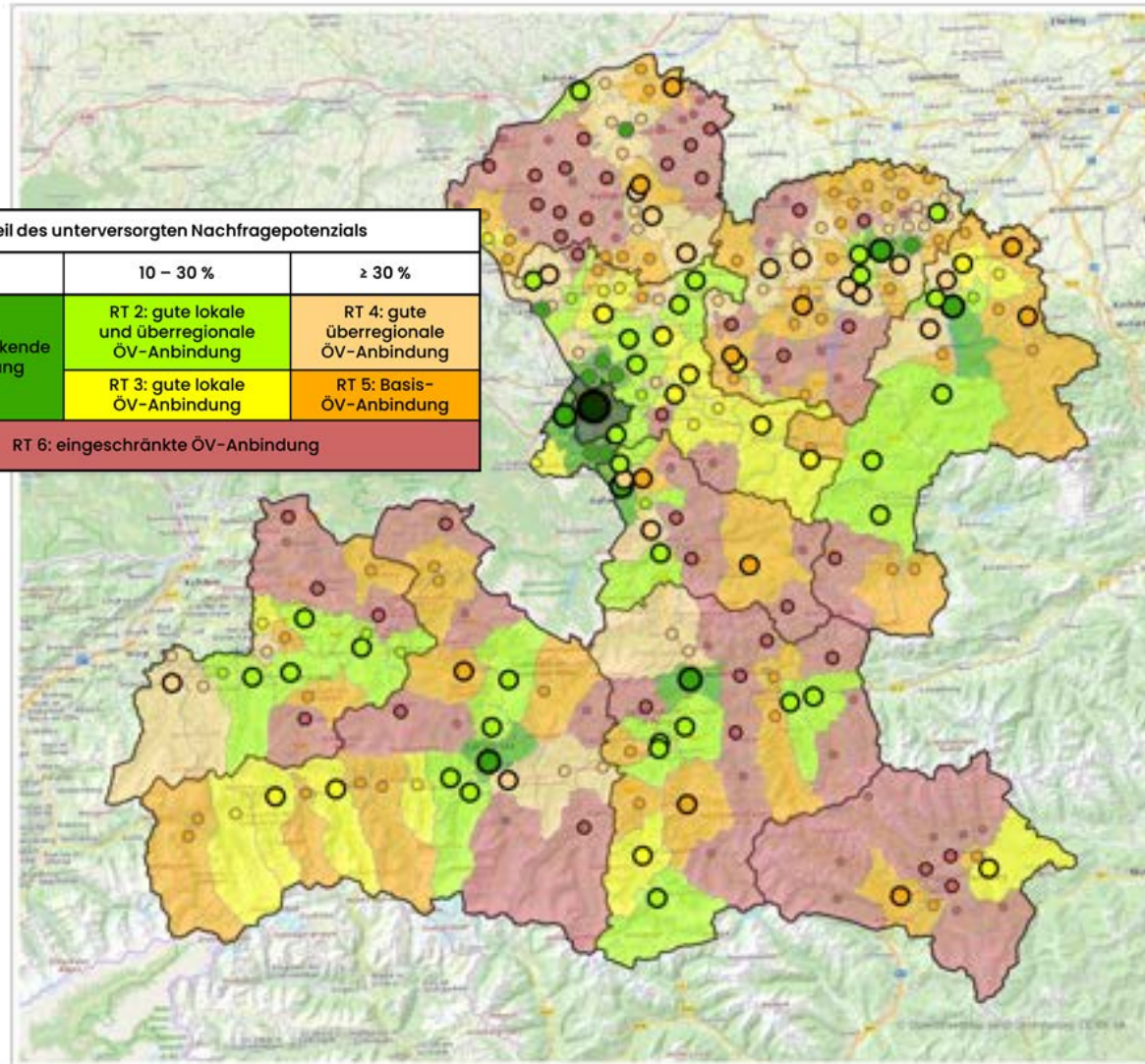






# ABLEITUNG VON RAUM / GEMEINDE-TYPEN

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



## Konzept Raumtypen für Bedarfsverkehr

### Raumtypenvorschlag iSpace

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

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

Bezirke

Gemeinden (Schwerpunkte)

Raumtypen nach Anbindung

- 0.2 Grundstufe
- 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/mittlere Gemeinden)
- 6.2 eingeschränkte ÖV-Anbindung (kleine Gemeinden)

Rechnerische Bezugswerte: 1990, 1994, 1998, 2000

Skala: 0 10 20 30 km

Projekt: iSpace

Auftraggeber: iSpace

Bearbeitung: 1. Platz, 1. Herbst, 1. Semester, Juni 2008

Bearbeitet: 2008 (Bismarck), 2009 (Pöschel), 2010 (Bismarck)

Geographische: 1990, 1994, 1998, 2000, 2008

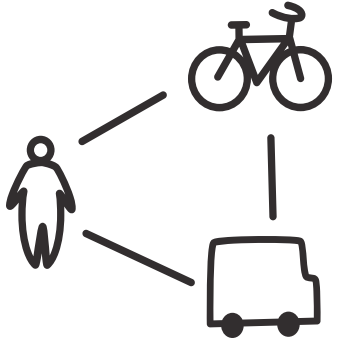
© 2008

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung.





# 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- / GEMEINDETYPE



# ERFOLGSCANVAS



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

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

Zell am See

Der Gemeindetyp der Gemeinde entspricht:



Empfohlene Zielsetzung für diesen Gemeindetyp:

Mobilitätswende

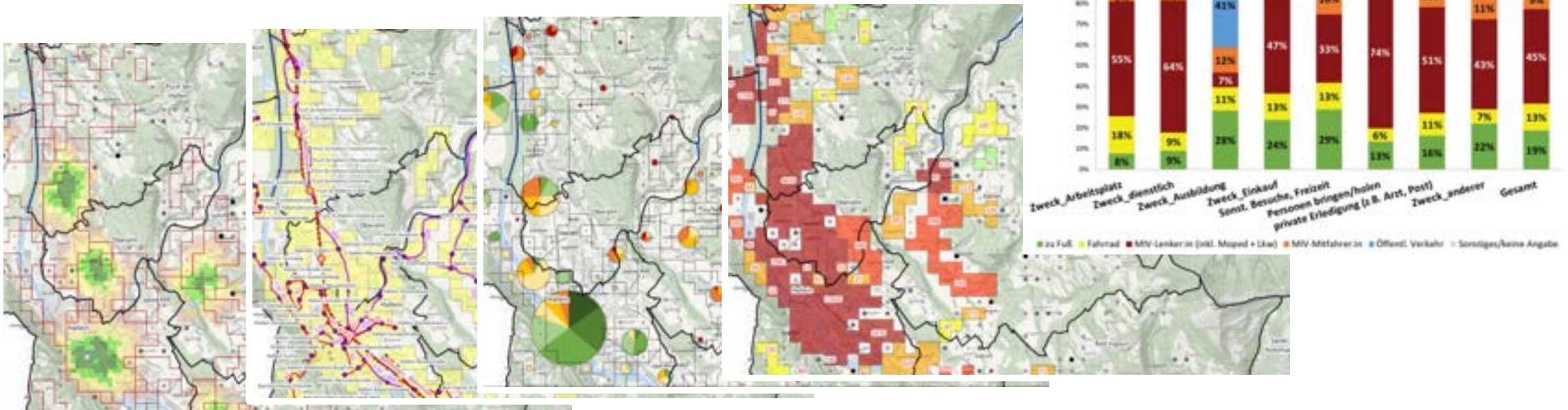




# INTEGRATION IN PLANUNGSPROZESSE

Kleinräumige Abbildung von Nachfrageindikatoren als Grundlage für Planer:innen

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







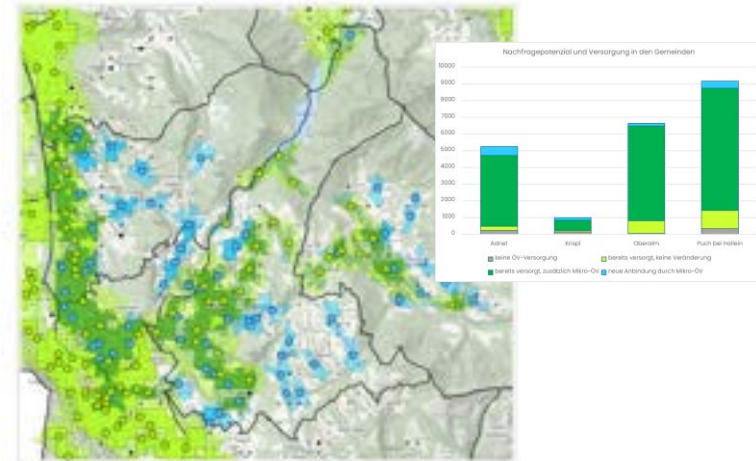
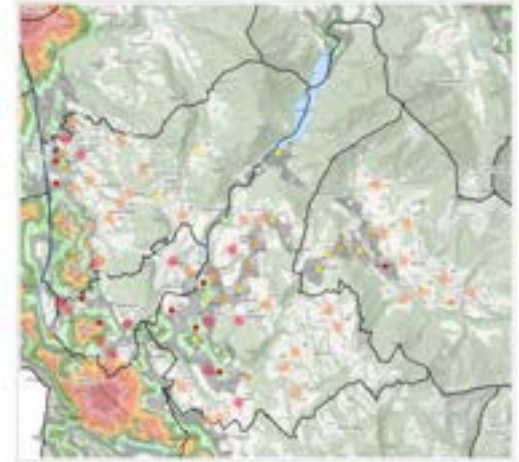
# WEITERFÜHRENDE ANALYSEN

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



- 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 Sitzplätzen bzw. 6 Sitzplätze und ein Rollstuhlplatz
- Zukünftig ein barrierefreies Fahrzeug und ein Allrad Fahrzeug



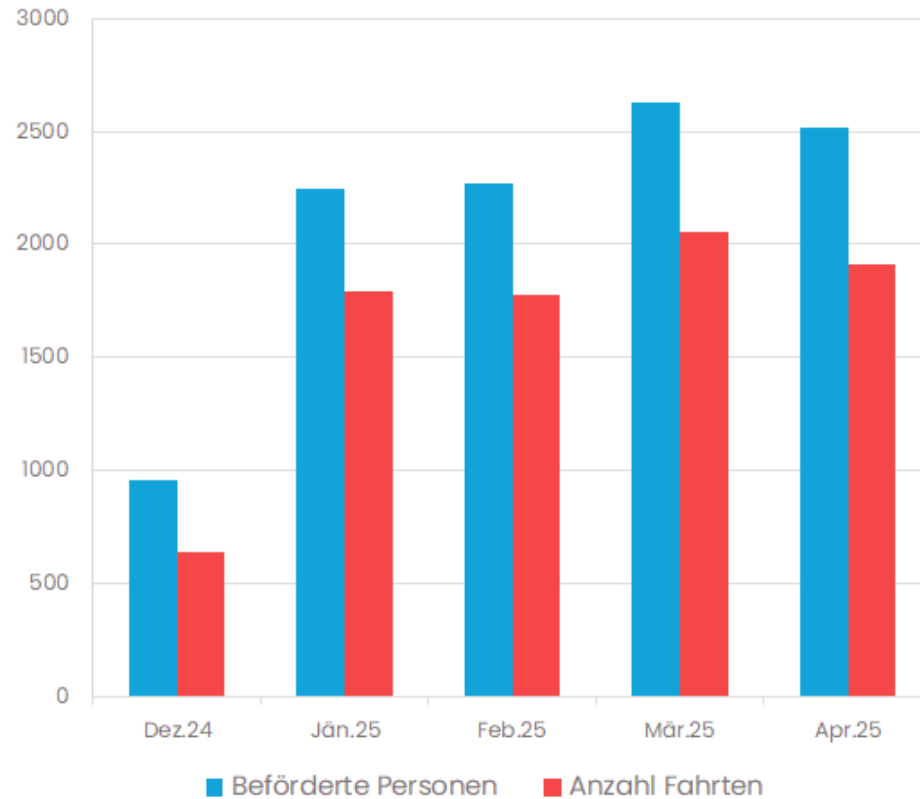




# TENNENGAU SHUTTLE

## Zahlen

Zeitraum: 15.12. - 30.04.

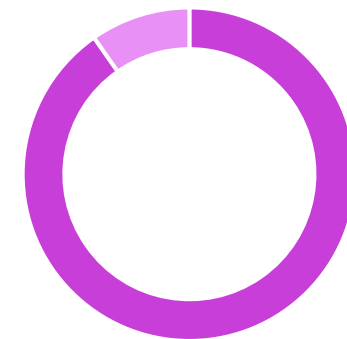


- Beförderte Personen gesamt: 10 618
- Fahrten gesamt: 8 172
- Besetzungsgrad\* gesamt: 1,3

\* (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 Steakholder
- Selbst bei Beschwerden über Verspätungen/Ausfälle, Dankbarkeit für das Angebot
- Es gibt bereits Wünsche zur Ausweitung (Gebiet & Zeiten)

➡ Hohe Wertschätzung des Angebots





# KONTAKT



Research Studio iSPACE

Stefan Herbst

[stefan.herbst@researchstudio.at](mailto:stefan.herbst@researchstudio.at)



Madita Mostetschnig

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

Gefördert durch



PROJEKT-  
WEBSEITE



# LOI PARTNER

