

Wege zum erfolgreichen Bedarfsverkehr für ...

B Raumtyp B

In Raumtyp B befinden sich Gemeinden unterschiedlicher Größe, die über eine weitreichende oder zumindest gut ausgebaute lokale und überregionale Anbindung im öffentlichen Verkehr (ÖV) verfügen. Trotz dieser umfassenden ÖV-Versorgung gibt es ein geringes, unterversorgtes Nachfragepotenzial von weniger als 30 %. Dies bietet die Möglichkeit, den bestehenden ÖV durch Bedarfsverkehr gezielt zu ergänzen, um etwaige Lücken im System zu schließen und Randzeiten abzudecken.



Zielsetzung: Mobilitätswende

In diesem Raumtyp 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.



Zusatzfaktor: Tourismus

In Tourismusgemeinden können einzelne Erfolgsfaktoren des Bedarfsverkehr von der Nutzung durch Tourist:innen beeinflusst werden. Bei den betreffenden Faktoren werden diese Synergien und Potenziale zusätzlich benannt.



Organisationsmodell

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).



Bediengebiet

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.



Touristische Ziele innerhalb und in geringer Distanz außerhalb des Bediengebietes liegend, sollen mit Haltepunkten ins Bediengebiet integriert werden.



Bedienform

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")



Bei touristischen Zielen sollten auf jeden Fall Haltepunkte hingelegt werden.



Haltepunktqualität

Grundsätzlich wird ein Haltepunkttraster von 300 m in der Kernzone empfohlen. Für dezentralere Siedlungseinheiten können die Haltepunkte in größeren Abständen zueinander liegen, jedoch sollte die Distanz von Tür zu Haltepunkt nie mehr als 400 m betragen. Außerdem sollen Points of Interest, die außerhalb des Bediengebietes liegen, mit Haltepunkten integriert werden (z.B. Bahnhof). In der Haltepunktplanung sollte zudem ein Blick auf Raumwiderstände gelegt werden und das Haltepunkttraster gegebenenfalls dahingehend angepasst werden (z.B. Höhenmeter, 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 (auch Bodenmarkierungen sind möglich). Grundsätzlich empfehlen wir auch bestehende Haltestellen mitzunutzen, da diese bereits über Ausstattungsqualität verfügen. Außerdem sollten die Haltepunkte möglichst flexibel bleiben, damit sie im Laufe des Betriebes gegebenenfalls verschoben und angepasst werden können.



Integrierte Buchungsmöglichkeit

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).



Eine Buchung über Tourismusbüros vor Ort sollte leicht möglich sein (Schulungen für Mitarbeiter:innen, Tablets für eigenständige Buchung, ...).



Engagement der Politik

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 Kompetenz zu nachhaltigen Mobilitätslösungen erfordert.



Tarifgestaltung

Die grundsätzliche Empfehlung zur Tarifgestaltung ist ein möglichst einfaches und durchsichtiges Tarifmodell (nicht zu viele unterschiedliche Preiskategorien). Der Bedarfsverkehr soll in den ÖV-Tarif integriert sein (z.B. Klimaticket-Anerkennung, Koppelung von Sondertarifen an Top-Jugendtickets, ..), wobei bei Anerkennung von Zeitkarten ein Komfortzuschlag empfohlen wird (min. 1€). Dieser Komfortzuschlag kann bei jeder Einzelfahrt, monatlich oder jährlich als Pauschale verrichtet werden. Komfortzuschläge werden von Fahrgästen weitestgehend gut akzeptiert und haben einen starken Beitrag dazu, dass Fahrten nicht unnötig stattfinden (z.B. durch spontane Stornierungen oder nicht Auftauchen zur Fahrt).

Neben einem spezifischen Tarifangebot für Pendler:innen (Zeitkarten für die Last-Mile zum Bahnhof) sollte es Vergünstigungen für die kombinierte Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing) geben. Begünstigte Tarife für Gruppen können zudem dazu beitragen, dass die Bündelung und Auslastung erhöht wird.



Gästekarten und/oder Liftkarten sollen in den Bedarfsverkehrstarif integriert werden.



Zielgruppen

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 dennoch zu empfehlen.



Durch die Zielgruppe der Tourist:innen können weitere Einnahmen generiert werden, welche wiederum zu Erhöhung der Servicequalität beitragen können.



Finanzierung

Es wird empfohlen, die Basis-Infrastruktur (z.B. Dispositionssoftware, ...) 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)



Eine Mitfinanzierung des Tourismusverbandes trägt zu einer stärkeren Identifizierung des Angebotes als touristisches Mobilitätsangebot bei und das Interesse zur Bewerbung des Systems durch den Tourismusverband steigt.



Zeitliche Parameter

Grundsätzlich empfehlen wir für beim Festlegen von zeitlichen Parametern einen interaktiven Ansatz, der erlaubt, die Parameter je nach Nutzungsentwicklung anzupassen. 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).

Folgende Parameter können richtungsweisend herangezogen werden:

Extern (nach Außen kommuniziert):

Betriebszeiten (Mindestempfehlung):

Mo - Do	5-21 Uhr
Fr - Sa	5-24 Uhr
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.

Vorbestellzeit: 30 min

In der Basiszone kann die Vorbestellzeit auf 30 min ausgeweitet werden.

Bediengarantie: innerhalb 60 min

Stornierung: kostenlos bis 60 min vor Fahrtantritt

Intern (im Algorithmus festgelegt):

Umweg: max. 10 min

Durchschnittliche Abweichung des gewünschten Zeitpunkts: 10 min

Pünktlichkeit: durchschnittlich 5 min (bei Verpassen eines gewünschten Ankunftszeitpunkts kostenlose/vergünstigte Fahrt)



Fahrzeuge

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. Außerdem wird empfohlen, auch ein größeres Fahrzeug anzuschaffen (16 Sitze), um das Nachfrage- und Bündelungspotenzial ausschöpfen zu können.



Fahrer:innen

Die Fahrer:innen sollten in Bezug auf anderer Mobilitätsangebote geschult werden, um gegebenenfalls auf Rückfragen Auskunft geben zu können.



Disposition

Eine automatisierte Disposition (per Software) mit Buchung über eine Telefonzentrale oder App ist beim Einsatz mehrerer Fahrzeuge notwendig. Bei größeren Distanzen (z.B. regional organisierte Angebote) sollte der Fokus mehr auf Bündelung als auf Servicequalität liegen.



Sichtbarkeit im öffentlichen Raum

Eine Sichtbarmachung des Bedarfsverkehrs im Öffentlichen Raum kann die Nutzer*innenzahlen erheblich steigern. An wichtigen ÖV Umstiegs-knoten sollten dezidiert markierte Haltebereiche für den Bedarfsverkehr eingerichtet werden. Außerdem wird empfohlen, die Fahrzeuge mit Werbematerialien, die das Image kommunizieren, zu bekleben und im öffentlichen Raum abzustellen.



Evaluierung & Qualitätssicherung

Eine regelmäßige externe Evaluierung wird empfohlen (alle 3 Jahre bzw. in Abhängigkeit der Beauftragungszeiträume). Neben der Erhebung und Auswertung von Zahlen zum System (Fahrgastzahl, Bedienzeit, Besetzungsgrad, ...) sollte eine Befragung der Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innen durchgeführt werden.



ÖV-Angebotsintegration

Der Bedarfsverkehr soll gemeinsam mit dem Öffentlichen Linienverkehr ausgeschrieben und geplant werden. Der Bedarfsverkehr soll nicht in Konkurrenz zum ÖV stehen, jedoch sollen die ÖV-Umstiegsregeln locker gehalten werden, damit das System attraktiv bleibt. Z.B. 15min Prüfzeitraum in eine Richtung, ob es eine andere zumutbare ÖV-Fahrt gäbe (z.B. bei Wunschabfahrtszeit Prüfung ob 15min 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 500m Fußweg oder mehr als ein Umstieg sind nicht zumutbar.



Bei vorhandenen touristischen Verkehren (Wanderbus, Skibus, etc.) ist eine integrierte Planung und Kommunikation zentral für den Erfolg sowie die zweckmäßige Verwendung der einzelnen Angebote.



Integrierte Beauskunftung

Der Fokus soll auf digitale und integrierte Beauskunftung gelegt werden. So soll der Bedarfsverkehr in gängige Beauskunftungsplattformen integriert werden (VAO über den jeweiligen Mobilitätsverbund). Zusätzlich soll der Bedarfsverkehr über digitale Gemeindeplattformen, wie die Gemeindeapp oder Gemeindefwebseite 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.



Ergänzende Sharingangebote

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.



Kümmerer:innen

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 Bedarfsverkehrsystems.



Fahrer:innen

Die Fahrer:innen sollten in Bezug auf anderer Mobilitätsangebote geschult werden, um gegebenenfalls auf Rückfragen Auskunft geben zu können.



Lokale Multiplikator:innen

Lokale Multiplikator:innen sind Menschen, die eine gewisse Prominenz und Ansehen in der Gemeinde haben. Wenn diese Personen das Angebot selbst nutzen und bewerben, wird dieses allgemein besser akzeptiert und genutzt. Evtl. ist es notwendig, diese auch räumlich und die Nutzer:innengruppen hinweg gut verteilt zu aktivieren, damit eine breite Gruppe an Menschen sich angesprochen fühlt.



Kooperation mit lokalen Betrieben

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 Nutzungsgruppen- und Zwecke mitkommuniziert werden. Folgende Akteur:innen sollten einbezogen werden: Zivilbevölkerung, lokale Wirtschaft, Vereine, Politik, ...



Touristische Akteur:innen (Hotels, Seilbahnbetriebe, Gastronomie, Tourismusverband, ...) sollten ebenfalls in den Prozess einbezogen werden.



Einbeziehung lokaler Akteur:innen

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 Nutzungsgruppen- und Zwecke mitkommuniziert werden.

Folgende Akteur:innen sollten einbezogen werden: Zivilbevölkerung, lokale Wirtschaft, Vereine, Politik, ...



Die Kooperation mit touristischen Betrieben führt (z.B. Hotels, Seilbahnbetrieben, ...) zu einer besseren Reichweite bei der Zielgruppe der Tourist:innen. Kombiangebote, wie der Eintritt bei einem touristischen Ziel plus die Fahrkarte dorthin sind attraktive Kooperationsmöglichkeiten für touristische Betriebe und Bedarfsverkehrsanbieter.



Barrierefreiheit

Der Fokus in der barrierefreien Ausgestaltung des Bedarfsverkehrsystems sollte in der Beauskunftung und Buchung liegen. Es sollten Informationen über barrierefreie Fahrzeuge und deren Buchung in barrierefreier Form über die Webseite und App angeboten werden.

Eine Minimalanzahl von einem barrierefreien Fahrzeug wird dringend empfohlen!

Kontakt

Christoph Kirchberger

christoph.kirchberger@mobyome.at

+43 681 81961989

www.mobyome.at

www.bedarfsverkehr.at