

Elektromobilität in der Praxis

(Nachhaltige Mobilität in der Praxis)

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1. Projektdaten

Projekttitel	Mikro-ÖV Handbuch 2.0 – digitale Anlaufstelle für die Implementierung von bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten	
Projektnummer	C142907	
Programm	Nachhaltige Mobilität in der Praxis (Ausschreibung 2021)	
Beauftragter	mobyome KG Projektleitung: Isabel Apel	
Projektpartner	<ul style="list-style-type: none"> • Barbara Bilderl (VOR – Verkehrsverbund Ostregion) • Ute Estermann (Bundesministerium für Klimaschutz Abteilung II/4 – Personenverkehr) • Andreas Friedwagner (Verracon GmbH Verkehr – Erreichbarkeit · Raum · Consulting, Wien) • Roman Klementschatz (Senior Lecturer, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien) • Hubert Zamut (Regionales Mobilitätsmanagement RMOÖ – Geschäftsstelle Mühlviertel) 	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 01.01.2022	Dauer: 12 Monate
<p>Synopsis: Das Mikro-ÖV <i>Handbuch 2.0</i> ist eine digitale Anlaufstelle die Gemeinden und Regionen, die unterstützende Informationen für die Implementierung eines bedarfsgesteuerten Mobilitätsangebots bietet. Es ermöglicht den Einstieg mit und ohne Vorkenntnisse und bietet konkrete Informationen und Ansprechpersonen für das jeweilige Bundesland sowie Verweise auf Good-Practice-Beispiele aus der Praxis. Die Inhalte wurden auf der Grundlage von qualitativen und quantitativen Recherchen zu bestehenden Mikro-ÖV-Angeboten in Österreich und im regen Austausch mit Fachpublikum und zukünftigen Nutzer*innen entwickelt. Das digitale Format ermöglicht eine leichte Aktualisierung und eine interaktive Gestaltung. Mit dem <i>Handbuch 2.0</i> wird die Rolle von Mikro-ÖV in der Mobilitätswende gestärkt.</p>		

2. Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung

Um die Klimaziele zu erreichen, benötigt es nicht nur eine Elektrifizierung der Fahrzeuge, sondern auch eine Verlagerung der alltäglichen Wege vom MIV auf alternative Verkehrsmittel. Damit diese Verhaltensänderung gelingen kann, braucht es ein lückenloses Angebot, das in seiner Qualität in Konkurrenz mit dem eigenen Auto treten kann. Gerade im ländlichen Raum entstehen ein Großteil der Emissionen der Personenmobilität in Österreich.¹ Hier spielt bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs besonders die Überwindung der „ersten und letzten Meile“ eine entscheidende Rolle. Eine Mobilitätsform, die hervorragend dazu geeignet ist, diese Lücke zu schließen, sind bedarfsgesteuerte Angebote des öffentlichen Verkehrs, sogenannte Bedarfsverkehre oder Mikro-ÖV. In Österreich existieren zur Zeit 263 Bedarfsverkehre in mehr als 758 österreichischen Gemeinden². Der Fokus dieser Angebote liegt stark auf der Daseinsvorsorge. Ziel ist es, ein Mindestangebot für Menschen zur Verfügung zu stellen, die ansonsten nur eingeschränkt mobil sein können. Das ökologische Potenzial von Bedarfsverkehr, der als qualitatives Angebot in dichter besiedelten Gebieten durch eine erhöhte Nutzung Fahrgäste wirksam bündeln könnte, wird noch nicht entfaltet.

Was die Einführung von Bedarfsverkehrangeboten angeht, wird das Rad immer noch in vielen Gemeinden wieder neu erfunden. Daher gilt es jetzt, die Einführung neuer Angebote zu beschleunigen, bestehende Angebote zu verbessern und auszubauen und das Potenzial eines ökologisch wirksamen Bedarfsverkehrs in den Fokus zu rücken. Dafür braucht es eine leicht verfügbare Ressource, die die bisher gemachten Erfahrungen zusammenträgt, über die aktuellen Möglichkeiten informiert und konkreten Handlungsanweisungen liefern kann. Das *Handbuch On-Demand*³ soll einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende in Österreich leisten, indem es Gemeinden dabei unterstützt, Mikro-ÖV-Angebote zu implementieren, die eine ökologische Wirkung haben.

Mobyome beschäftigt sich schon seit einigen Jahren mit dem Thema Bedarfsverkehr. Seit 2014 existiert die Plattform *bedarfsverkehr.at*. Diese bietet unter anderem eine so bislang nicht vorhandene Übersicht über die bestehenden Bedarfsverkehr-Angebote in Österreich. Diese Datenbank bildet die Grundlage des Projektes. Sie wurde aktualisiert, so dass möglichst alle laufenden Projekte von Bedarfsverkehren darin verzeichnet sind. Diese wurden angeschrieben und mit einer Online-Erhebung zu den allgemeinen Daten, ihren Erfahrungen und Kennzahlen zu den Projekten abgefragt. Ein weiterer digitaler Fragebogen (Online-Konsultation) ging an Akteur*innen im Bereich Bedarfsverkehr um deren Erfahrungen zu Information und Beratung, Umsetzung und Konzeption sowie Betrieb von Bedarfsverkehren zu sammeln. Um mehr über die Zielgruppe für das *Handbuch On-Demand*, Gemeinden und Regionen zu erfahren, wurde eine Online-Konsultation für Gemeinden erstellt, die an einem Bedarfsverkehr interessiert wären. Eine dritte Online-Konsultation ging an Gemeinden mit eingestellten Bedarfsverkehr-Angeboten.

¹ Eigene Berechnung von mobyome auf Grundlage der Daten der bundesweiten Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2014/2014“ und der Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts.

² <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Hauptseite>, abgerufen am 02.02.2023

³ „Handbuch On-Demand“ ist der finale Titel des Projektes unter dem es auch in der Öffentlichkeit besprochen wird. Dieser ersetzt den Titel „Handbuch 2.0“ aus der Antragsstellung.

Durch 30 qualitative Interviews mit Verkehrsverbänden, Abteilungen der Länder, Gemeindevertreter*innen, Regionalmanagements, Verkehrsplanungsbüros, Systemanbietern, Personen aus der Forschung u.a. wurden wichtige Inhalte für das *Handbuch On-Demand* gesammelt und gegen geprüft. Workshops und Konsultationen mit Expert*innen vertieften diesen Vorgang. Die Prototypen des *Handbuch On-Demand* wurden in Feedbackschleifen mit Nutzer*innen getestet.

Entstanden ist das digitale *Handbuch On-Demand*. Es besteht aus einem allgemeinen Teil, der die einzelnen Schritte zur Einführung eines Bedarfsverkehrs und entscheidende Erfahrungen zusammenfasst sowie in einzelnen Themenkapiteln einen ausführlichen Überblick darüber gibt, was bei der Gestaltung eines Angebotes zu beachten ist, welche Möglichkeiten es gibt und welche Fragen aufkommen. Ein zweiter Teil ist bundeslandspezifisch und listet die Möglichkeiten der Modelle im Bundesland, die Fördermöglichkeiten und konkreten Ansprechpersonen. Die einzelnen Seiten verweisen aufeinander und Theorie ist mit anschaulichen Beispielen aus der Praxis verbunden.

Das *Handbuch On-Demand* ist auf einer digitalen Struktur aufgebaut die eine kontinuierliche Überarbeitung und Aktualisierung einfach ermöglicht.

Das Projekt ermöglichte den Austausch mit wichtigen Akteur*innen in Österreich und erlaubte uns das Thema eines ökologisch wirksamen Bedarfsverkehrs immer wieder in den Fachkreisen zu positionieren. Außerdem konnten wir durch Workshops und die Endpräsentation den Austausch der Akteur*innen untereinander fördern.

Österreichweit braucht es eine Harmonisierung und Standardisierung der bisherigen Vielfalt von Bedarfsverkehren. Auch die rechtliche Situation muss klarer werden, damit Gemeinden sich für Bedarfsverkehre entscheiden. Um einen ökologisch wirksamen Bedarfsverkehres erfolgreich zu planen, braucht es ein besseres Verständnis von Erfolgsfaktoren auf der Grundlage von Kennzahlen aus dem Betrieb der einzelnen Projekte.

Das Projekt hat dafür erste Schritte gesetzt und wichtige Vorarbeit geleistet. Mobyome wird diese Punkte, aufbauend auf das *Handbuch On-Demand*, in kommenden Vorhaben weiterhin bearbeiten.

2.2. Projektinhalte und Resultate

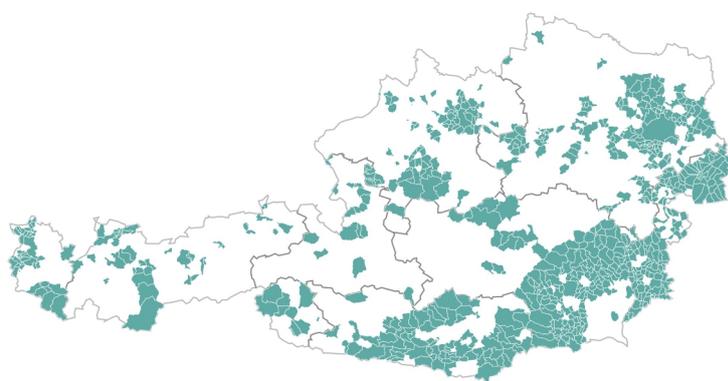
2.2.1. Ausgangssituation und Motivation

Der Erfolg einer Mobilitätswende in Österreich wird sich im ländlichen Raum entscheiden, wo ein Großteil der Emissionen in der Personenmobilität entstehen.

Wie auch der Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamts⁴ zeigt, ist die Antriebswende, d.h. die Elektrifizierung der Fahrzeuge, eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung zur Erreichung der Klimaziele. Zusätzlich bedarf es massiver Anstrengungen, um Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern oder diesen sogar zu vermeiden. Eine entscheidende Herausforderung besteht dabei in der ersten und letzten Meile. Eine Mobilitätsform, die hervorragend dazu geeignet ist, diese Lücke zu schließen, sind bedarfsgesteuerte Angebote des öffentlichen Verkehrs, für die sich in Österreich der Begriff „Mikro-ÖV“ oder auch „Bedarfsverkehr“ etabliert hat.

Zur Zeit existieren 263 Bedarfsverkehre in mehr als 758 österreichischen Gemeinden.

Status Quo



258 Angebote
752 Gemeinden

10% über **App** bestellbar

19% arbeiten mit **Freiwilligen**

60% haben **Einschränkungen**
(in Bezug auf Zielgruppe oder Betriebszeiten)

Status quo der aktuellen Angebote von Bedarfsverkehr österreichweit

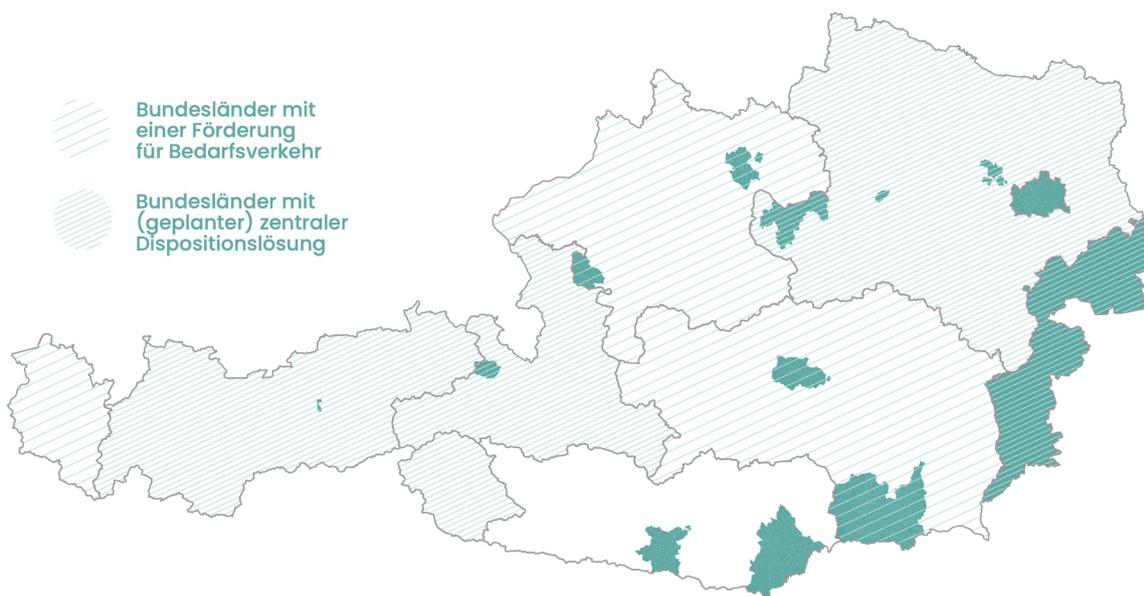
Der Fokus dieser Angebote liegt stark auf der Daseinsvorsorge. Ziel ist es, ein Mindestangebot für Menschen zur Verfügung zu stellen, die ansonsten nur eingeschränkt mobil sein können. Das ist wichtig für periphere Gebiete, wo regulär öffentlicher Linienverkehr nicht sinnvoll betrieben werden kann. Für dichter besiedelte Gebiete besteht auch ein großes Potential für einen ökologisch wirksamen Bedarfsverkehr. In diesen Fällen müsste ein Angebot geschaffen werden, das qualitativ in Konkurrenz mit dem eigenen Fahrzeug treten kann und somit in Kombination mit einem lückenlosen Verbund von Mobilitätsangeboten, auch die Nutzer*innen überzeugt, die nicht auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

⁴ <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0688.pdf>, abgerufen am 02.02.2023

Das Team von mobyome hat im Jahr 2013 begonnen, sich in Forschungsprojekten mit dem Thema Bedarfsverkehr zu beschäftigen. Auf der seit 2014 existierenden Plattform *bedarfsverkehr.at* wurden Recherche- und Forschungsergebnisse systematisch zusammengetragen und eine so bislang nicht vorhandene Übersicht über die bestehenden Mikro-ÖV-Angebote geschaffen und als Open Data öffentlich verfügbar gemacht. Die Plattform wird seither laufend ausgebaut und erweitert und wurde 2016 bei der *open4data challenge* des Bundeskanzleramts als beste Einreichung in der Kategorie Datensätze ausgezeichnet.

Die bestehenden Bedarfsverkehre kennzeichnet eine außerordentlich große Vielfalt, beispielsweise in Hinblick auf Bedienform, Betreiberkonstellation oder Preisgestaltung. Auch die Qualität der Angebote ist sehr unterschiedlich, fast die Hälfte hat Einschränkungen in Bezug auf Betriebszeiten oder Zielgruppe. Die Harmonisierung und Standardisierung dieser Vielfalt ist eine Voraussetzung für eine bessere Integration von Bedarfsverkehren. Das ist nicht nur für die Schaffung einheitlicher Schnittstellen und die Einbindung in digitale Informations- und Buchungssysteme („Mobility as a Service“) relevant, sondern verbessert auch die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der Angebote für die Nutzer*innen sowie für interessierte Gemeinden.

Es ist erfreulich zu sehen, wie sehr sich des Themas in vielen Bundesländern in den letzten Jahren angenommen wurde. Alle Bundesländer, mit Ausnahme von Kärnten, bieten eine passende Förderung an.



Aktuelle Entwicklungen bei Förderung und Dispositionslösungen österreichweit

Die Gesamtverkehrsstrategie des Landes Burgenland sieht unter dem Arbeitstitel »Burgenland.mobil« die schrittweise Einführung eines flächendeckend verfügbaren Bedarfsverkehrs vor.

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) befand sich 2022 zum ersten Mal im Ausschreibungsprozess einer integrierten Angebotsplanung für Linien- und Bedarfsverkehr in der Region Mostviertel West und mit dem Regioflink Wattens startete im März 2022 das erste Pilotprojekt des Verkehrsverbunds Tirol.

2.2.2. Projektziele

Mit der Erstellung des *Handbuch On-Demand* waren folgende Ziele verbunden:

- Ausschöpfen des ökologischen Potenzials von Mikro-ÖV als Baustein der Mobilitätswende
- Vollständiger Überblick über bestehende Mikro-ÖV-Angebote in Österreich und die Identifikation von Erfolgsbeispielen und -faktoren
- Unterstützung einer Harmonisierung und Standardisierung von Mikro-ÖV-Angeboten
- Unterstützung von Gemeinden und Initiativen bei der Umsetzung und laufenden Verbesserung von Mikro-ÖV-Projekten

Ausschöpfen des ökologischen Potentials von Bedarfsverkehr als Baustein der Mobilitätswende

Bisher wird Mikro-ÖV in Österreich eher als ein Angebot für die soziale Fürsorge gesehen. Für ein Gelingen der Mobilitätswende gilt es dieses Bild zu erweitern. Auch hier bleibt der Mikro-ÖV eine Maßnahme um für alle sicherzustellen, dass sie am sozialen Leben teilhaben können. Um aber die Emissionen im ländlichen Raum Österreichs und den suburbanen Kleinstädten zu verringern, brauchen wir einen durch E-Mobilität getragenen Mikro-ÖV, der die aufkommenden Fahrten innerhalb der Gemeinde bündelt, die letzte Meile für den Pendel- und Freizeitverkehr schließt und sich in einen Verbund alternativer Mobilitätsformen einfügt.

Das bedeutet eine breiter aufgestellte Nutzer*innengruppe und ein höheres Fahrtaufkommen als sie bei heutigen Mikro-ÖV-Angeboten die Regel sind. Nicht jede Gemeinde erfüllt die Voraussetzungen dafür. Die Aufgabe des *Handbuches On-Demand* ist es daher, die unterschiedlichen Möglichkeiten aufzuzeigen und klar die jeweiligen Voraussetzungen zu benennen. Gleichzeitig muss herausgestellt werden, dass ein funktionierender Bedarfsverkehr von vielen Faktoren abhängig ist, die eine gute Planung und den Einsatz von Ressourcen benötigen. Es soll gezeigt werden, wie ein Bedarfsverkehr sein ökologisches Potenzial entfalten kann. Dabei geht es uns außerdem darum, ein Verständnis für eine Mobilität zu stärken, welche aus einem verzahnten Verbund von Angeboten besteht. Diese Angebote entstehen aus einer lokalen und überregionalen Struktur von Unternehmen und Arbeitsplätzen, die dadurch gestärkt und ausgebaut werden.

Dafür verfolgten wir folgende operative Ziele:

- Sammeln von Kennzahlen um die Wirtschaftlichkeit und ökologische Wirksamkeit von Bedarfsverkehren mit unterschiedlichen Voraussetzungen zu ermitteln
- Positionierung des Themas eines ökologisch konzipierten Bedarfsverkehrs in den digitalen Fragebögen, den Interviews und den Workshops
- Abfragen von Erfahrungen hinsichtlich der Angebotsgestaltung von Bedarfsverkehren mit dem Ziel der Daseinsvorsorge und dem Ziel der Mobilitätswende

Vollständiger Überblick der bestehenden Mikro-ÖV-Angebote in Österreich und die Identifikation von Erfolgsbeispielen und -faktoren

Die bereits in Österreich umgesetzten bedarfsgesteuerten Mobilitätsangebote haben Pioniercharakter. Es ist daher entscheidend, diese Beispiele und ihre Erfahrungen für andere zugänglich zu machen, um eine Skalierung von Bedarfsverkehren auf weitere Gemeinden in Österreich zu forcieren und zu unterstützen. Die Erfahrungen wurden gesammelt und konsolidiert, um evidenzbasierte Empfehlungen für die Umsetzung und Weiterentwicklung von Mikro-ÖV-Angeboten zur Verfügung stellen zu können.

Durch unsere, von der SCHIG beauftragte, Evaluierung laufender Bedarfsverkehrprojekte in 15 Gemeinden mithilfe einer von uns entwickelten Aufzeichnungs-App und unsere Arbeit an der Plattform *bedarfsverkehr.at* standen wir bereits im regen Austausch mit Gemeinden, in denen aktuell ein bedarfsgesteuertes Mobilitätsangebot verfügbar ist. Dadurch sind wir in der Lage eine beachtliche Menge an Wissen über Mikro-ÖV zu sammeln und haben uns entschlossen dieses zu bündeln und öffentlich zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen des Projektes *Handbuch On-Demand* war es uns möglich, diesen Austausch zu intensivieren und dadurch präzise, aktuelle und umfassende Informationen aus den einzelnen Gemeinden zu erfassen.

Dafür verfolgten wir folgende operative Ziele:

- Aktualisierung und Erweiterung der **Datenbank** von *bedarfsverkehr.at*
- Identifikation von wichtigen **Learnings** für Umsetzung und Betrieb eines Bedarfsverkehrs
- Abbildung aller möglichen **Modelle**, geordnet nach Bundesländern

Unterstützung einer Harmonisierung und Standardisierung von Mikro-ÖV-Angeboten

Die Flexibilität bedarfsgesteuerter Angebote macht es möglich, diese sehr individuell zu gestalten und an lokale Voraussetzungen und Bedürfnisse anzupassen. Das ist prinzipiell positiv zu bewerten, die große Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Angebote führt aber zu Herausforderungen in der Kommunikation und auch bei der Integration in digitale Auskunftssysteme. Die Etablierung gemeinsamer Standards – von der Ausgestaltung der Angebote bis hin zu den Schnittstellen für die digitale Integration – wird die Implementierung neuer Angebot erleichtern und ihre Zugänglichkeit verbessern.

Ein wichtiger Aspekt der Standardisierung, der auch für die Wirkungsmessung von hoher Relevanz ist, ist dabei die Definition aussagekräftiger Leistungskennzahlen, mit denen die Systemeffizienz der Angebote beurteilt und verglichen werden kann. Das beinhaltet auch möglichst präzise Anweisungen zur Methodik ihrer Erhebung, um eine hohe Qualität der Daten und eine gute Vergleichbarkeit zwischen den Projekten zu gewährleisten.

Dafür verfolgten wir folgende operative Ziele:

- **Vernetzung** und Austausch innerhalb des Netzwerkes fördern
- Erhebung von Kennzahlen

- prominente Platzierung des Themas [Evaluierung](#) und der Notwendigkeit der Verfügbarkeit von Kennzahlen für die Forschung

Unterstützung von Gemeinden und Initiativen bei der Umsetzung und laufenden Verbesserung von Mikro-ÖV-Projekten

Wir sind der Überzeugung, dass der Mikro-ÖV eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätswende und der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum Österreichs spielt. Um Gemeinden bei der Einführung und Umsetzung eines solchen Angebotes zu unterstützen, werden wir eine Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Implementierung schaffen. Genauso können die vorhandenen Inhalte aber auch die Projekte unterstützen, die sich weiterentwickeln und verbessern wollen.

Das Gelingen von Inklusion, Deckelung der entstehenden Kosten und Emissionsreduktion hängt entscheidend von der Konzeption des Mikro-ÖV-Angebots ab. Der digitale Charakter des *Handbuch On-Demand* macht es möglich, die Gemeinden bei diesem Prozess individuell und umfassend zu unterstützen. Das *Handbuch On-Demand* beantwortet Fragen zu den einzelnen Bausteinen (Betriebsform, Preisgestaltung, Bedienungsform, u.a.) und verknüpft diese mit Good-Practice-Beispielen. Außerdem liefert das *Handbuch On-Demand* eine bundeslandspezifische Orientierung zum Thema Implementierung von Bedarfsverkehr. Es erleichtert nicht nur den Zugang zu diesen Informationen und beantwortet die vielen Fragen, die während eines solchen Prozesses auftauchen, sondern verringert auch entscheidend die Hürde, sich überhaupt einer solchen Idee zu widmen. Als Nachschlagewerk und Plattform erlaubt es außerdem, sich ein Bild von den vielseitigen Möglichkeiten und Potentialen von Mikro-ÖV-Systemen zu machen.

Dafür verfolgten wir folgende operative Ziele:

- Erstellung eines nutzerorientierten digitalen [Handbuches](#), welches mit der Datenbank von *bedarfsverkehr.at* verknüpft ist
- bundeslandspezifische Aufbereitung von Umsetzungsmodellen, Förderungen und Ansprechpersonen (hier am Beispiel vom [Burgenland](#))
- österreichweite Bekanntheit des Projektes

2.2.3. Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Tätigkeit	Methode	Ergebnisse
Analyse des Systems „Bedarfsverkehr in Österreich“ und Identifikation von Akteur*innen	System Change Analyse (5-R-Framework), Verschlagworten der Kontaktdatenbank	<ul style="list-style-type: none"> • Kontaktdatenbank mit 285 Akteur*innen
Informations- und Wissenssammlung zum Thema Bedarfsverkehr	Desk Research und Analyse	<ul style="list-style-type: none"> • Fragebogen für Interviews • Hypothesen zu Bedarfsverkehr, die in den Interviews validiert werden können
Aktualisierung und Erweiterung der Datenbank <i>bedarfsverkehr.at</i>	persönliche Kontaktaufnahme und nachfolgend digitale Erhebung in drei Teilen: 1) Aktualisierung der Daten auf <i>bedarfsverkehr.at</i> 2) Abfrage von Erfahrungen zu Bedarfsverkehr-Angeboten 3) Abfrage von Kennzahlen (Fahrgäste, Fahrzeugkilometer, Herstellungskosten, Abgang und Fahrgeldeinnahmen)	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme von 165 aktiven Angebote an der Erhebung • Identifizieren von Ansprechpersonen bei den Projekten • aktualisierte Daten die als Open Data auf <i>bedarfsverkehr.at</i> für die Community zur Verfügung stehen • quantitative Angaben über die laufenden Projekte, für die Inhalte des <i>Handbuch On-Demand</i>

<p>Digitale Befragung drei verschiedener Gruppen:</p> <p>1) Online-Konsultation für Gemeinden, die noch keinen Bedarfsverkehr haben, aber interessiert wären. Hier soll die Zielgruppe des <i>Handbuch On-Demand</i> besser kennengelernt werden.</p> <p>2) Online-Konsultation für Gemeinden, die einen Bedarfsverkehr hatten, der wieder eingestellt wurde. Hier sollen wichtige Erfahrung aus der Einstellung gesammelt werden.</p> <p>3) Online-Konsultation für Akteur*innen im Bereich Bedarfsverkehr. Hier sollen verschiedene Erfahrung zu den Bereichen Information und Beratung, Umsetzung und Konzeption sowie Betrieb von Bedarfsverkehren gesammelt werden.</p> <p>→ <i>Die Fragebögen der Online-Konsultationen finden sich im Anhang ab Seite 29</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• quantitativ auswertbare Fragebögen• qualitative Ergänzung durch freie Textfelder• Fragen passend zum Arbeitsfeld der Personen	<ul style="list-style-type: none">• 104 Teilnehmende bei den Online-Konsultationen
---	---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Einblick in die jeweiligen Situationen in den Ländern über Kontaktaufnahme mit allen Verkehrsverbänden und zuständigen Abteilungen der Länder • Erfahrungen verschiedener Akteur*innen sammeln (Gemeinden, Regionalmanagement, Systemanbieter, Forschung, Verkehrsplanungsbüros...) • Mikro-ÖV mit ökologischer Zielsetzung thematisieren • Wünsche ans <i>Handbuch On-Demand</i> sammeln 	<ul style="list-style-type: none"> • qualitative Interviews, Inhalte je nach Fragebogen 	<ul style="list-style-type: none"> • 30 geführte Interviews (je circa 60-90 Minuten)
<p>Austausch mit dem Projekt „Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV“ der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck</p>	<p>Interviews mit Arnold Autengruber zum Projekt und rechtlichen Fragen zu Bedarfsverkehr für das <i>Handbuch On-Demand</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung der Seite „Rechtliches“
<p>Austausch mit den <i>Critical Friends</i> zum Entstehungsprozesses</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konsultationen zu Themen des <i>Handbuch On-Demand</i> • Diskussionsrunden • iterative Feedbackschleife zum Prototypen 	<ul style="list-style-type: none"> • zwei Workshops in Präsenz (je ein Halbtage)

<p>Austausch mit Expert*innen zur Frage „Was kann Bedarfsverkehr zur Mobilitätswende beitragen?“ und Positionierung dieser Frage in Fachkreisen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vermittlung von und Arbeit mit Methoden der Systemwandel-Analyse (5-R-Framework, Targeted System Change) • Präsentation und Feedback kleinerer Aufgaben in Kleingruppen und in der gesamten Gruppe 	<ul style="list-style-type: none"> • zwei digitale Workshops mit Expert*innen (insg. 17 Teilnehmende) aus Verbänden, Regionalmanagement, Abteilungen der Länder, Forschung, Systemanbieter und Verkehrsplanung
<p>Nutzer*innenorientierte Aufbereitung und Vermittlung des erarbeiteten Wissens</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desk Research und Analyse von analogen und digitalen Handbüchern • Clustern der Themen • Design Thinking • Arbeit mit Personas • Prototypen • iterative Feedbackschleifen zu Gestaltung und Inhalt • „thinking out loud“ mit Nutzer*innen des Prototyps 	<ul style="list-style-type: none"> • Struktur in bundeslandspezifische Seiten und allgemeine Themen zu Bedarfsverkehr • Verlinkung mit Beispielen aus <i>bedarfsverkehr.at</i> • Verlinkung der Themen innerhalb des <i>Handbuch On-Demand</i>
<p>Erstellung einer digitalen Struktur als Basis für eine erleichterte zukünftige Überarbeitung des <i>Handbuch On-Demand</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche von Ansprechpersonen • Erstellen von mit <i>bedarfsverkehr.at</i> direkt verknüpften Eingabemasken für die Erhebung aktualisierter Daten bei laufenden Projekten • Programmierung innerhalb des Semantic-Media-Wiki Frameworks 	<ul style="list-style-type: none"> • fein gegliederte Struktur für digitales <i>Handbuch On-Demand</i> • technische Basis für ein erleichterte Aktualisieren durch die Community und weiteren Erhebungen bei Bedarfsverkehr-Systemen

Critical Friends

Um die Qualität der Fragebögen an die Gemeinden und der Interviews sowie deren Übertragung in das *Handbuch On-Demand* zu sichern, begleitete uns eine Gruppe *Critical Friends* als engere Vertraute. Diese haben den Blick von mobyome erweitert und erstes Feedback zu unserer Arbeit gegeben. Die *Critical Friends* sind Expert*innen auf dem Gebiet des Mikro-ÖV und wurden regelmäßig um ihr Feedback gebeten.

Die Gruppe bestand aus:

- Barbara Bilderl arbeitet als Verkehrsplanerin beim VOR und ist dort für die Planung des integrativen Angebotes VORFlex zuständig. Sie betreute die Einführung des Pilotprojektes VORFlex in Melk.
- Ute Estermann ist die zuständige Stelle für das Thema Mikro-ÖV im Bundesministerium für Klimaschutz in der Abteilung II/4 – Personenverkehr.
- Andreas Friedwanger und seine Kolleg*innen von Verracon verfügen ebenfalls über langjährige Erfahrung und haben als Planungsbüro Vorzeigeprojekte wie den Ortsbus und das W3-Shuttle in Werfenweng oder den EMA-Bus in Enzersdorf an der Fischa implementiert. Im Auftrag des Klima- und Energiefonds haben sie außerdem geförderte Mikro-ÖV-Projekte wissenschaftlich begleitet. Aktuell arbeiten sie gemeinsam mit dem Land Burgenland am Konzept für ein landesweit einheitliches Mikro-ÖV-Angebot.
- Roman Klementsitz forscht am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur seit vielen Jahren zum Thema und hat durch die Teilnahme an zahlreichen europäischen Projekten zu Bedarfsverkehr (u.a. ARTS, Flipper oder zuletzt LAST MILE und SMACKERS) eine ausgezeichnete Kenntnis nicht nur der österreichischen, sondern auch der internationalen Mikro-ÖV-Landschaft.
- Hubert Zamut ist im Regionalmanagements Oberösterreich tätig und arbeitet an einer Mikro-ÖV-Lösung für das Mühlviertel. Dies ein zentrales Thema beim Mobilitätsmanagement Oberösterreich, hier konnten viele Erfahrungswerte aus der direkten Arbeit mit Gemeinden eingebracht werden.

Erstellung einer digitalen Struktur als Basis für zukünftige Projekte

Uns ist es wichtig die Vorteile eines digitalen Handbuch zu nutzen. Einmal erarbeitete Strukturen können hier stetig aktuell gehalten oder problemlos zyklisch überarbeitet und aktualisiert werden. Dadurch veraltet das *Handbuch On-Demand* nicht, sondern kann immer wieder zeitgemäß informieren. Die Arbeit, welche in die Programmierung und Erstellung der Struktur floss, kann somit auch zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen und verwendet werden. Durch das Projekt wurden bereits Strukturen etabliert, welche die kontinuierliche Aktualisierung der Daten mit geringem Arbeitsaufwand möglich machen.

2.2.4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine

AP1: Recherche und Erhebung

Zentrales Element des Arbeitspakets war die Erhebung bei den knapp 270 bisher in Österreich bestehenden Mikro- ÖV-Projekte sowie die Online-Konsultation für Akteur*innen im Bereich Bedarfsverkehr an der fast 100 Personen teilnahmen.

In qualitativen Interviews wurden Erfahrungen von bestehenden Projekten und anderen Akteur*innen gesammelt. Besonders wichtig war hier der Kontakt zu den Verbänden und Ländern, um spezifische Charakteristika der einzelnen Bundesländer im *Handbuch On-Demand* berücksichtigen zu können.

M 1.1 Fragebogen für die digitale Erhebung erstellt

In der Vorbereitung wurde zusammengetragen, welche Informationen aus laufenden Projekten für das *Handbuch On-Demand* nützlich wären und welche Kennzahlen wir benötigen um eine Aussage über die wirtschaftliche Gestaltung von Angeboten besonders in Hinblick auf die ökologische Wirksamkeit zu treffen. Der Fragebogen wurde in die Plattform *bedarfsverkehr.at* eingearbeitet, so dass eine direkte Aktualisierung der Daten über den Fragebogen möglich wurde.

M 1.2 Kontaktdaten erhoben (bestehende Mikro-ÖV-Angebote und Stakeholder*innen)

Alle in *bedarfsverkehr.at* geführten Angebote wurden persönlich angeschrieben und auf das Projekt hingewiesen, sowie eine zuständige Ansprechperson bestätigt oder recherchiert. Mit vielen Angeboten gab es auch einen persönlichen Austausch und telefonische Rückfragen. Gleichzeitig wurde nach Angeboten recherchiert, die bisher noch nicht in unserer Datenbank verzeichnet waren.

Aus der Analyse des Netzwerkes von Bedarfsverkehr in Österreich wurde eine Liste aller relevanten Stakeholder*innen erstellt.

Alle Länder und Verbände wurden angeschrieben um die zuständigen Ansprechpersonen zu ermitteln und sie über das Projekt zu informieren und um ihre Unterstützung zu bitten.

M 1.3 Literaturrecherche abgeschlossen

Alle Projektmitarbeiter*innen hatten sich gemeinsam in die wichtigsten Quellen eingearbeitet und jeweils weitere für ihren Arbeitsbereich relevante Quellen erschlossen.

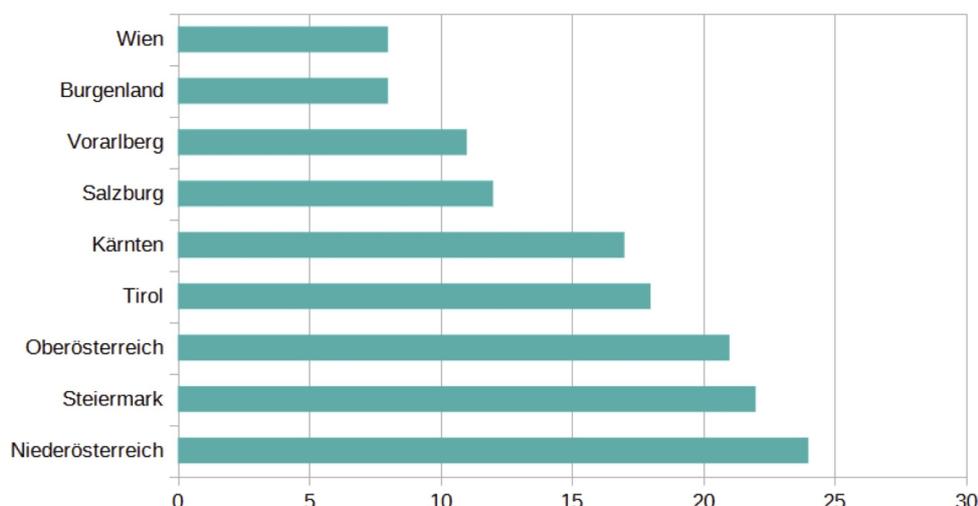
M 1.4 Erhebung abgeschlossen

Die Erhebung erfolgte per persönlicher Mailaussendung an die recherchierten Ansprechpersonen. Die drei Teile des Fragebogens wurden unterschiedlich häufig ausgefüllt. 165 aktive Angebote haben an der Erhebung teilgenommen.

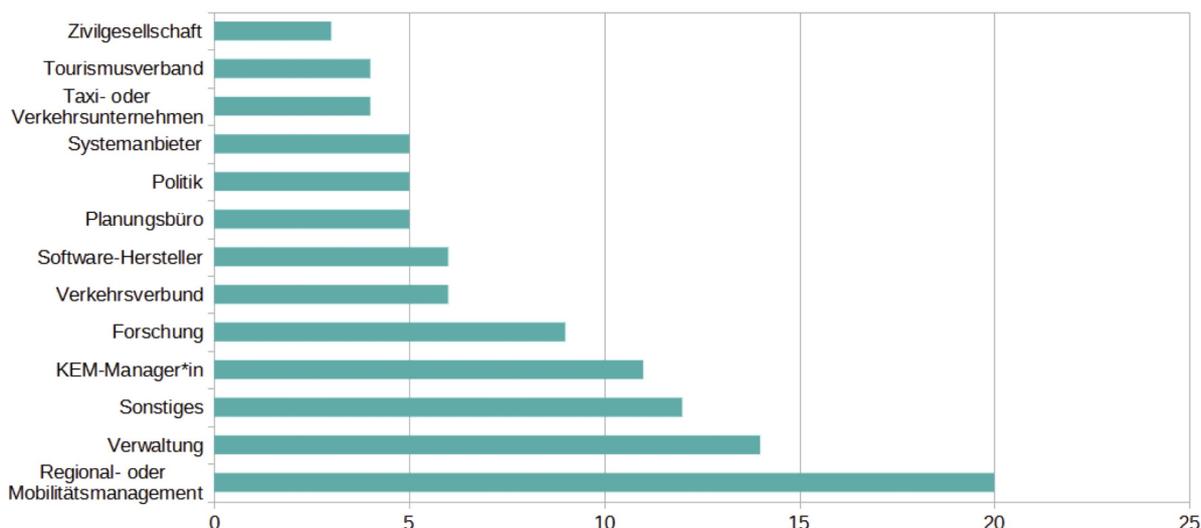
M 1.5 Online-Konsultation abgeschlossen

Die Online-Konsultationen für Akteur*innen wurden erarbeitet, um für das *Handbuch On-Demand* relevantes Wissen von den Stakeholder*innen einzuholen. Sie wurden zu verschiedenen Fragestellungen um ihre Einschätzung als Expert*innen gebeten, wobei der Fragebogen einen allgemeinen und einen für die jeweilige Stakeholder-Gruppe spezifischen Teil enthielt. Zwei weitere Online-Konsultationen gingen an Gemeinden. Eine für Gemeinden, die ein Angebot für Bedarfsverkehr in der Vergangenheit betrieben und dann eingestellt hatten. Die andere an Gemeinden, die sich für die Einführung eines Bedarfsverkehr interessieren würde.

Auf welche Bundesländer beziehen sich Ihre Aktivitäten im Bereich Bedarfsverkehr?

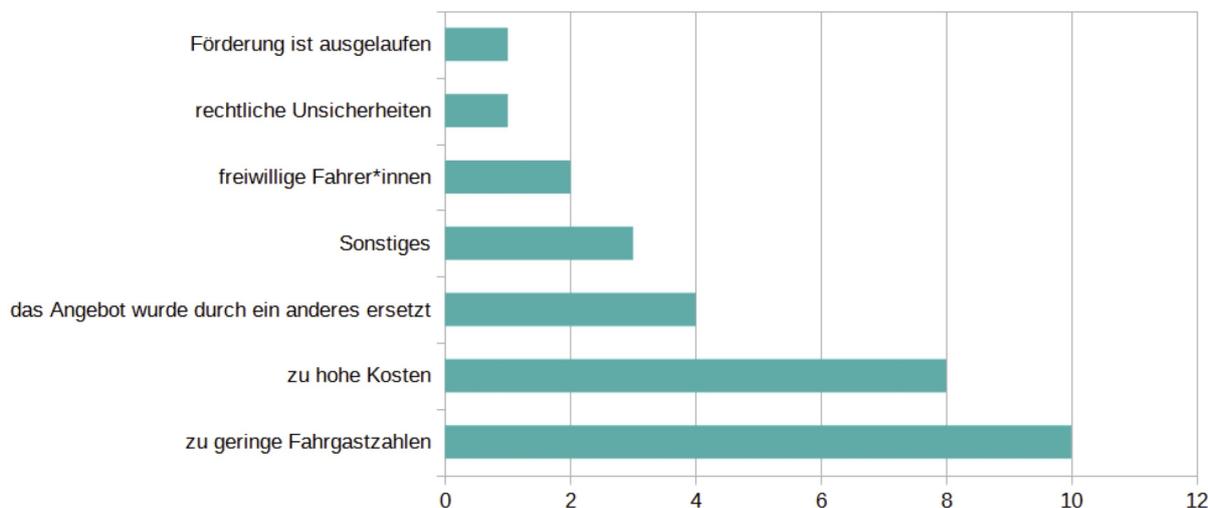


Welcher dieser Gruppen würden Sie sich zuordnen?



*Aus der Online-Konsultation für Akteur*innen*

Warum wurde der Bedarfsverkehr eingestellt?



Aus der Online-Konsultation für Gemeinden mit einem eingestellten Angebot

M 1.6 Interviews durchgeführt

Es wurden Interviews mit 30 verschiedenen Akteur*innen geführt. Wir sprachen mit fast allen Verkehrsverbänden (mit Ausnahme der Verbundlinie und dem VVV) und den zuständigen Abteilungen aller Ländern (mit Ausnahme Wien). Wir führten weitere Interviews mit Personen aus der Forschung, der Verkehrsplanung, dem ARGE ÖVV, der Arbeitsgruppe „Alternative Bedienformen“, dem Regionalmanagement, Systemanbietern und potentiellen Nutzer*innen.

AP2 Austausch mit Fachpublikum

Der Austausch mit dem Fachpublikum führte zu einem hohen Bekanntheitsgrad unseres Projektes in den Fachkreisen. Er ermöglichte außerdem das Thema eines ökologisch wirksamen Bedarfsverkehrs prominent in den Fachkreisen zu positionieren. Wir erhielten wichtige Einblicke in die Arbeitsweisen verschiedener Intermediäre und ihrer Schnittstellen zur Nutzer*innengruppe des *Handbuch On-Demand*. Der Austausch mit den *Critical Friends* gab die Möglichkeit zur kritischen Hinterfragung verschiedener Ansätze des *Handbuch On-Demand* und unterstützte uns maßgeblich bei der Entwicklung der Handbuchstruktur.

M 2.1 erster Workshop mit *Critical Friends*

Der erste Workshop mit den *Critical Friends* fand zu Beginn des Projektes statt. Es wurden Hypothesen über das ökologische Potential von Bedarfsverkehr und die Wünsche an das *Handbuch On-Demand* besprochen.

M 2.2 zweiter Workshop mit *Critical Friends*

Der zweite Workshop mit den *Critical Friends* diente dem Feedback zum ersten Prototypen des *Handbuch On-Demand*. Hier waren zeitlich noch Änderung an Struktur und Inhalt möglich, die auf Grundlage des Feedbacks stattfanden.

M 2.3 Expert*innen-Workshop

Der Expert*innenworkshop fand zweimal online mit 17 verschiedenen Akteur*innen aus dem Feld zu der Frage „Was kann Bedarfsverkehr zur Mobilitätswende beitragen?“ statt. Mithilfe der Werkzeuge der Systemwandel-Analyse fand ein Austausch der Teilnehmenden dazu statt.

AP3 Konzeption und Umsetzung des Handbuches

Ausgehend von den bei der Erhebung identifizierten Bedürfnissen und Herausforderungen wurden die Inhalte so aufbereitet und strukturiert, dass sie die verschiedenen Zielgruppen bei der Implementierung und Weiterentwicklung von Mikro-ÖV-Angeboten bestmöglich unterstützen. In einem iterativen Prozess entstand die nutzer*innenorientierte Struktur des *Handbuch On-Demand*. Es entstand ein eigenes Design.

M 3.1 Grobkonzept erstellt

Die Analyse des Mikro-ÖV-Handbuches des Klima- und Energiefonds sowie ähnlich gelagerter Unterlagen aus dem In- und Ausland legte die Grundlage für eine erste Struktur. Zusätzlich wurde das gesammelte Wissen über Informationsvermittlung und erfolgreiche (analoge und digitale) Handbücher auch aus anderen Zusammenhängen auf unser Projekt übertragen. Die Ergebnisse der Recherche mündeten in ein erstes Grobkonzept für das *Handbuch On-Demand*. Diese Skizzen eines möglichen inhaltlichen Aufbaus wurden besprochen und iterativ weiterentwickelt und verfeinert.

M 3.2 Texte, Visualisierungen, interaktive Elemente fertig

Für die identifizierten Themenfelder wurden Texte geschrieben, die auch mit den *Critical Friends* und Expert*innen noch einmal zur Diskussion gestellt und auf ihre Plausibilität geprüft wurden. Die Inhalte und Struktur wurden grafisch aufbereitet. Die Themen wurden untereinander verlinkt um ein schnelles Nachschlagen zu ermöglichen.

M 3.3 Testing abgeschlossen

Unterschiedlich Stadien des finalen *Handbuch On-Demand* wurden mit potentiellen Nutzer*innen und Expert*innen getestet.

M 3.4 Veröffentlichung Handbuch

Das *Handbuch On-Demand* wird bei einer digitalen Präsentation einem breiten Fachpublikum präsentiert und geht online.

AP 4 Öffentlichkeitsarbeit

Das *Handbuch On-Demand* wird bei der Nutzer*innengruppe (Gemeinden und Regionen) und den Intermediären, besonders in beratenden Positionen, bekannt gemacht.

M 4.1 bedarfsverkehr.at-Newsletter

In der Laufzeit des Projektes erschien zweimal der *bedarfsverkehr.at*-Newsletter. Dieser hat einen Abonnent*innenkreis von 230 Personen. Hier wurde die Arbeit am Projekt vorgestellt sowie die Veröffentlichung und Präsentation des *Handbuch On-Demand* angekündigt.

M 4.2 Online-Abschlusspräsentation

Etwa 130 Personen nahmen an der Abschlusspräsentation teil. Das digitale Format bot eine niedrigschwellige Möglichkeit zur Teilnahme. Das *Handbuch On-Demand* wurde vorgestellt sowie Erkenntnisse aus dem Entstehungsprozess geteilt.

M 4.3 ÖA- und Presseaussendungen durchgeführt

Der Presstext zur Veröffentlichung des *Handbuch On-Demand* wurde an verschiedene zuständige Personen ausgesandt, u.a. beim Falter, Standard, Kurier, Salzburger Nachrichten, Die Presse und diversen Regionalzeitungen.

M 4.4 Infopaket erstellt und verteilt

Eine Postkarte zur Bewerbung des *Handbuch On-Demand* wurde gedruckt und an verschiedene Stellen, zum Beispiel Regional- und KEM-Management, verteilt.

AP 5 Projektmanagement

Dieses Arbeitspaket umfasste die allgemeine Betreuung und Begleitung des Projektes über den Zeitraum von einem Jahr. Darunter zählten alle administrativen und koordinierenden Aufgaben im Zuge der Projektabwicklung, wie die Kommunikation mit der Abwicklungsstelle, die laufende Kosten- und Terminkontrolle, die Organisation und Dokumentation von Projektbesprechungen, die Bereitstellung von Werkzeugen zum Projektmanagement, die Sicherstellung eines guten Kommunikationsflusses im Projektteam und die Qualitätssicherung der inhaltlichen Ergebnisse.

2.2.5. Beschreibung der Schwierigkeiten bei der Zielerreichung

Folgende Schwierigkeiten traten bei der Zielerreichung auf:

- Anzahl der Projekte, die Kennzahlen angegeben haben, war nicht repräsentativ für eine Auswertung
- Rücklaufquoten der Online-Konsultationen bei Gemeinden fielen sehr gering aus
- Unterschiede in der Handhabung der Fördermodelle und Modelle für Bedarfsverkehre in den jeweiligen Bundesländern

Anzahl der Projekte, die Kennzahlen angegeben haben, war nicht repräsentativ für eine Auswertung

Die Frage nach den Kennzahlen blieb bei vielen der laufenden Bedarfsverkehr-Angebote, welche die Erhebung ausfüllten, leider unbeantwortet. Kennzahlen aus dem internen Betrieb zu teilen, schien vielen nicht möglich zu sein. Dadurch erhielten wir keine repräsentative Menge an Daten aus denen sich allgemeine Faktoren ableiten ließen. Allerdings entstand eine erste Grundlage, die wir in einem weiteren Forschungsprojekt vertiefen werden. Zudem unterstrichen wir im *Handbuch On-Demand* die Wichtigkeit der Erhebung von Kennzahlen des Angebotes durch eine laufende Evaluierung.

Rücklaufquoten der Online-Konsultationen bei Gemeinden fielen sehr gering aus

Trotz einer hohen Verteilerquote der Online-Konsultationen für Gemeinden über Newsletter und KEM-Management, war die Beteiligung nicht so hoch wie erhofft. Von daher vertieften wir unseren Austausch mit den Akteur*innen die in ihrer Arbeit in direkten Kontakt mit Gemeinden stehen, um mehr über die Bedürfnisse bei der Zusammenarbeit mit der Zielgruppe zu erfahren.

Unterschiede in der Handhabung der Fördermodelle und Modelle für Bedarfsverkehre in den jeweiligen Bundesländern

Die Verbände und Abteilungen der Länder sind unterschiedlich stark aktiv, was die Etablierung von Bedarfsverkehr und Förderschienen betrifft. Auch sind historisch in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Modelle gewachsen. Um die Orientierung für die einzelnen Gemeinden zu erleichtern, erhielt das *Handbuch On-Demand* einen bundesländerspezifischen Teil, der die jeweiligen Modelle, Fördermöglichkeiten und Ansprechpersonen enthält.

2.2.6. Beschreibung der Projekt-“Highlights“

Highlights im Projekt waren:

- Durchführung der zwei online Expert*innen-Workshops zur Frage „Was kann der Bedarfsverkehr zur Mobilitätswende beitragen?“
- Ausbau und Aktualisierung der Plattform *bedarfsverkehr.at*
- Endpräsentation mit Visionen zur Zukunft des Bedarfsverkehrs in Österreich
- „Selbstständige“ Verbreitung des *Handbuch On-Demand* durch stärker eingebundene Akteur*innen im Sinne einer Co-Ownership
- Erweiterung von *bedarfsverkehr.at* um eine [Kontaktdatenbank](#)

Durchführung der zwei online Expert*innen-Workshops zur Frage „Was kann der Bedarfsverkehr zur Mobilitätswende beitragen?“

Die Expert*innenworkshops erlaubten einen wichtigen Austausch zum ökologischen Potential von Bedarfsverkehr und gaben uns die Möglichkeit dieses Frage noch einmal prominent beim Fachpublikum zu positionieren. Der Workshop vermittelte auch das Werkzeug der Systemwandel-Analyse. Damit wird es möglich, seine eigene Arbeit besser in einem System einordnen und reflektieren zu können. Das ist entscheidend, um wirksame Arbeit leisten zu können. Die österreichweiten Teilnehmenden aus verschiedenen Akteur*innengruppen profitierten auch von den gegenseitigen Einblicken in die anderen Arbeitswelten. Es konnte ein Raum für Austausch und Reflexion gegeben werden, der auch uns wertvolle Einblicke für das *Handbuch On-Demand* und unsere weitere Arbeit brachte.

Ausbau und Aktualisierung der Plattform *bedarfsverkehr.at*

Durch die Arbeit am Projekt ist auch die Plattform *bedarfsverkehr.at*, in welche das *Handbuch On-Demand* eingebettet ist, gewachsen. *bedarfsverkehr.at* dient der Förderung des Mikro-ÖV-Ökosystems insgesamt und versteht sich als offene Plattform. Schon bisher waren vereinzelt externe Redakteur*innen in die Erstellung von Inhalten eingebunden. Die als Open Data zur Verfügung gestellten Daten werden in der intermodalen Beauskunftung (z.B. von *wegfinder*), für Publikationen (z.B. einer Studie des Planungsbüros *verkehrplus* für die arge ÖVV) oder in Forschungsprojekten genutzt. Diese Kooperationen wurden im Rahmen des Projekts weiter ausgebaut. In der Kommunikation des Projekts wurden die verschiedenen Stakeholder-Gruppen explizit dazu eingeladen, *bedarfsverkehr.at* etwa als Datenquelle, Kommunikationsmittel oder Forschungsplattform zu nutzen.

Endpräsentation mit Visionen zur Zukunft des Bedarfsverkehrs in Österreich

In der Endpräsentation des *Handbuch On-Demand* gaben wir Einblicke in den Status quo von Bedarfsverkehr in Österreich, teilten Erkenntnisse aus dem Entstehungsprozess und präsentierten das fertige *Handbuch On-Demand*. Außerdem waren vier Sprecher*innen eingeladen aus ihrer Sicht eine Vision der Zukunft von Bedarfsverkehr darzustellen. Es sprachen Barbara Bilderl vom VOR, Andreas Friedwagner von verracon, Lina Mosshammer vom VCÖ und Norbert Rainer vom Klimabündnis. Wir konnten damit zeigen, dass das *Handbuch On-Demand* kein in sich geschlossenes Projekt sondern Teil einer Bewegung ist, die Bedarfsverkehr als wichtigen Baustein für eine Mobilitätswende sieht. Die Präsentation fand in Kooperation mit dem Klimabündnis Österreich statt.

„Selbstständige“ Verbreitung des Handbuches durch stärker eingebundene Akteur:innen im Sinne einer Co-Ownership

Die intensive Beteiligung einzelner Akteur:innen (RMM-OÖ, VOR, ...) über die gesamte Projektlaufzeit erzeugt auch ein Gefühl der Co-Ownership. Dieses erleichterte (abseits des klaren Mehrwerts in der Beratung von Gemeinden) auch die Dissemination des *Handbuch On-Demand*.

Erweiterung des Handbuches um eine Kontaktdatenbank

Anlässlich der Veröffentlichung des *Handbuch On-Demand* entstand eine [K Kontaktdatenbank](#) auf [bedarfsverkehr.at](#) in die sich alle Akteur*innen selbstständig eintragen können. Bisher sind über 30 Personen verzeichnet. Dieses Angebot erweitert die bundesländerspezifischen Ansprechpersonen sowie die Kontakte der laufenden Angebote um weitere mögliche Ansprechpartner*innen für Unterstützung und Zusammenarbeit.

2.2.7. Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Laut Antrag sollte die Struktur des *Handbuch On-Demand* so gestaltet sein, dass eine Gemeinde Schritt für Schritt durch die einzelnen Entscheidungen einer Angebotsgestaltung geleitet wird. Dabei sollte vornehmlich die für die Ausgangssituation der Gemeinde passende Möglichkeit vorgeschlagen werden. Abhängig von der getroffenen Entscheidungen sollten weitere Möglichkeiten vorgeschlagen werden. Das *Handbuch On-Demand* hätte damit die Funktion eines digitalen Planungstools gehabt. Aus verschiedenen Gründen haben wir uns gegen diese Struktur entschieden.

Die Handhabung wäre eine chronologische gewesen, die eine kontinuierliches Abarbeiten vonseiten der interessierten Gemeinde benötigt hätte. Angesichts der Tatsache, dass die Gemeinden eine Vielzahl von Aufgabenfeldern zu bewältigen haben und einen schnellen Zugang zu den Informationen brauchen, die sie gerade akut benötigen, schien uns diese Form nicht nutzer*innenfreundlich genug.

Um passend zu den Ausgangssituationen der Gemeinden Empfehlungen treffen zu können, hätten wir mehr Kennzahlen aus den laufenden Angeboten benötigt, auf deren Grundlage die Empfehlungen basieren würden.

Im Gespräch mit verschiedenen Expert*innen wurden wir darauf hingewiesen, dass die erfolgreiche Implementierung eines Bedarfsverkehrangebotes von sehr individuellen Faktoren abhängt, die für jede Gemeinde konkret herauszufinden sind. Die Erwartung der meisten Gemeinden schnell und mit wenig Ressourcen einen funktionierenden Bedarfsverkehr aufzubauen, hatte in der Vergangenheit bereits zu nicht erfolgreichen Projekten geführt, die dann häufig als Negativbeispiel herangezogen wurden. Deswegen war es uns wichtig, die Komplexität des Prozesses abzubilden und auf beratende Stellen zu verweisen.

Unsere Hypothese, dass sich die Zielstellungen bei einem Bedarfsverkehr klar in Daseinsvorsorge und Baustein der Mobilitätswende einteilen lassen, konnten wir in den Interviews und Erhebungen nicht ausreichend validieren, um sie als Startpunkt für die Entscheidungen zur Angebotsgestaltung auszumachen. Trotzdem stellen wir die Differenzierungen im *Handbuch On-Demand* dar und arbeiten in den einzelnen Kapiteln das Potential eines ökologischen Bedarfsverkehrs heraus.

Das Feedback der *Critical Friends* zum ersten Prototypen des *Handbuch On-Demand* beinhaltete ebenfalls, dass die ursprünglich geplante Struktur schwierig für die Zielgruppe gewinnbringend einzusetzen sei. Eine Konzentration auf die Unterschiede der Bundesländer war hier eine klare Empfehlung.

Wir haben uns deswegen für eine Struktur entschieden, die es bei jedem Wissens- und Planungsstand und mit unterschiedlichen Zeitressourcen ermöglicht, an der Stelle im *Handbuch On-Demand* mit den benötigten Informationen einzusteigen. Individuell abgestimmte Informationen erhalten die Gemeinden über den bundesländerspezifischen Teil. Außerdem haben Sie durch den Verweise auf Good-Practice-Beispiele und über die Datenbank von *bedarfsverkehr.at* die Möglichkeit, Gemeinden mit einer ähnlichen Ausgangssituation zu finden.

Handbuch On-Demand  [Der Weg zum Bedarfsverkehr](#) [Bedarfsverkehr in Niederösterreich](#)

Handbuch On-Demand

Dieses Handbuch richtet sich an Gemeinden und Regionen und alle anderen, die an Bedarfsverkehr („Mikro-ÖV“) interessiert sind.

Unter Bedarfsverkehr verstehen wir in diesem Handbuch Mobilitätsangebote, die nur dann fahren, wenn sie zuvor bestellt wurden und bei denen kein Anspruch auf Individualbeförderung besteht.

 <h3>Der Weg zum Bedarfsverkehr</h3> <p>Hier gibt es einen Überblick zu allen Themen, die rund um die Planung und den Betrieb eines Bedarfsverkehrs auftauchen.</p> <p>Der Weg zum Bedarfsverkehr →</p>	 <h3>Bedarfsverkehr in meinem Bundesland</h3> <p>Hier finden Sie für jedes Bundesland die relevanten Modelle von Bedarfsverkehr, Informationen zu Fördermöglichkeiten und Ansprechpersonen.</p> <p>Bedarfsverkehr in Niederösterreich →</p> <p>Bundesland ändern</p>
--	---

Startseite des Handbuch On-Demand

2.1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Das *Handbuch On-Demand* hat das Potenzial langfristig als wichtige Instanz für Fragen rund um die Implementierung von Bedarfsverkehr zu gelten.

Es braucht eine bundesländerübergreifende Verständigung zur Standardisierung und Harmonisierung von Bedarfsverkehr sowie den rechtlich damit verbundenen Fragen. Letzteres ist bereits im Fokus des BMK. Das *Handbuch On-Demand* kann sich den zukünftigen Veränderungen anpassen und mit ihnen mitwachsen.

In einigen Bundesländern wird Bedarfsverkehr bereits als ein wichtiger Baustein in einem Verbund von Mobilitätsalternativen gesehen. Hier wird an qualitativen Angeboten gearbeitet, die einen Umstieg vom MIV auf den Verbund ermöglichen. Diese Entwicklung muss weiter unterstützt und vorangetrieben werden. Dabei gilt es besonderes Augenmerk auf das darin enthaltene ökologische Potenzial zu haben. Bedarfsverkehr ist zwar auch ein wichtiges Werkzeug für die Daseinsvorsorge, darf dabei aber nicht weitere Zersiedlung unterstützen.

Weitere Schritte, welche vom Projektteam anhand der Resultate gesetzt werden:

- Verbreitung des Tools unter Intermediären in den Regionen mit Unterstützung der Bundesländer

- Planung der Folgerhebung (voraussichtlich April 2023)
- Abstimmung mit Akteuren auf nationaler Ebene (BMK, UBA, Austriatech, ...) bzgl. Weiterentwicklung des *Handbuch On-Demand* sowie Verankerung in Prozessen
- Weitergehende automatisierte Analysen der Datensätze der Erhebung

Zielgruppen, welche relevante und interessante Schlussfolgerungen aus den Projektergebnissen ziehen und auf den Projektergebnissen weiter aufbauen können:

- Regionalmanagements, KEM-Regionen, Mobilitätsmanagements
- Anbieter:innen von technischen/organisatorischen Lösungen im Bereich Bedarfsverkehr
- Forscher*innen (z.B. Folgeprojekt PRIMA im Land Salzburg)
- Interessierte Personen für die Verknüpfung anderer offener Datensätze
- Bevölkerung als Übersicht bzgl. der in der eigenen Gemeinde verfügbaren Angebote (Endnutzer*innen)
- Zusammenarbeit mit dem Projekt SLIMobility bzgl. Innovationshürden bei Bedarfsverkehren

2.2. Ausblick

2.4.1. mittelfristiger Ausblick über positive Effekte für die nachhaltige Mobilität in Österreich

Die mittelfristig positiven Effekte des Projektes sind:

- Unterstützung der Arbeit von Intermediär*innen bei der Einführung von und Aufklärung zu Bedarfsverkehren
- dauerhaft aktuelle Übersicht der Möglichkeiten einer Umsetzung von Bedarfsverkehr für alle Bundesländer, die feedbackoffen (und dementsprechend veränderlich und zukunftsfähig) ist
- Orientierungspunkt für alle geschaffen, die sich über Bedarfsverkehr informieren wollen (von Gemeinde bis Forschung)
- Werkzeuge der System Change Analyse an Akteur*innen vermittelt, die sie in ihrer Arbeit unterstützt
- Vernetzung unter Akteur*innen im Bereich Bedarfsverkehr und nachhaltige Mobilität geschaffen

2.4.2. potentielle langfristige Effekte für die nachhaltige Mobilität in Österreich

Die langfristig potentiellen Effekte des Projektes sind:

- Bewusstsein für das ökologische Potential von Bedarfsverkehr geschaffen
- langfristig haltbare Strukturen etabliert (Datenbank von Ansprechpersonen, digitale Erhebungsseiten die jährlich verschickt werden können)
- Vernetzung von Akteur*innen über Ansprechpersonen und Kontaktdatenbank
- Unterstützung einer Standardisierung von Lösungen durch die Institution eines aktuellen Handbuches
- Wissensaustausch zwischen den Bundesländern ermöglichen
- Anstoß bzgl. der Veränderung des rechtlichen Rahmens durch das Aufzeigen von Herausforderungen bei dem Betrieb von Bedarfsverkehren

3. Auswertung

3.1. Publikationen

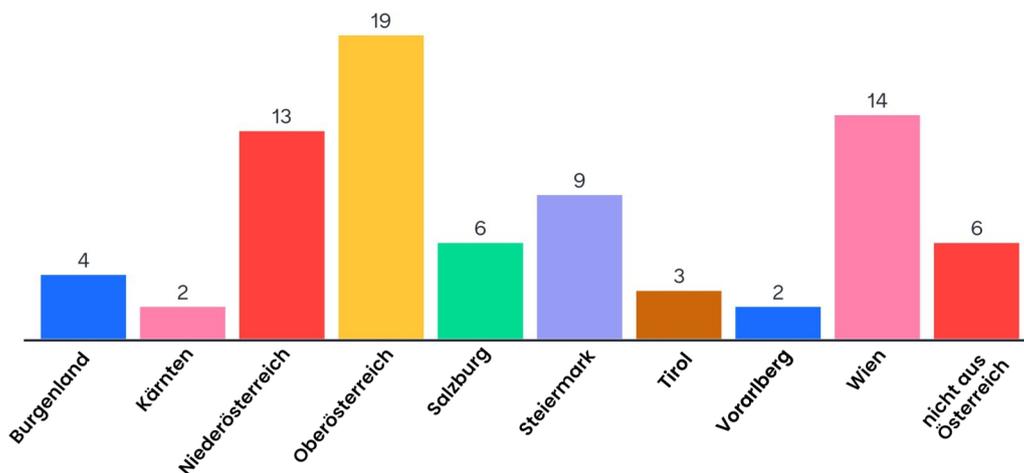
Folgende Publikationen fanden im Rahmen des Projektes statt:

- Bewerbung des Projektes im Newsletter von mobyome und im Newsletter von *bedarfsverkehr.at* (233 Abonnent*innen)
- Bewerbung des *Handbuch On-Demand* auf *bedarfsverkehr.at*-Newsletter (233 Abonnent*innen)
- prominente Verlinkung des *Handbuch On-Demand* auf der Website *bedarfsverkehr.at* (3.500 Besucher*innen im Januar 2023)
Bewerbung des *Handbuch On-Demand* über Postkarten (3.000 Stück) und social media (2713 Anzeigen bei LinkedIn und 146 Follower bei Instagram)
- Durchführung von zwei digitalen Expert*innen-Workshops (insgesamt 17 Teilnehmende)
- digitale Abschlusspräsentation (mit circa 130 Teilnehmenden)
- Versand der Folien und der Videoaufzeichnung der Abschlusspräsentation (an 250 Personen)

- Bewerbung der Präsentation durch das Klimabündnis und den [Oberösterreichischen Gemeindebund](#)

Aus welchem Bundesland kommen Sie?

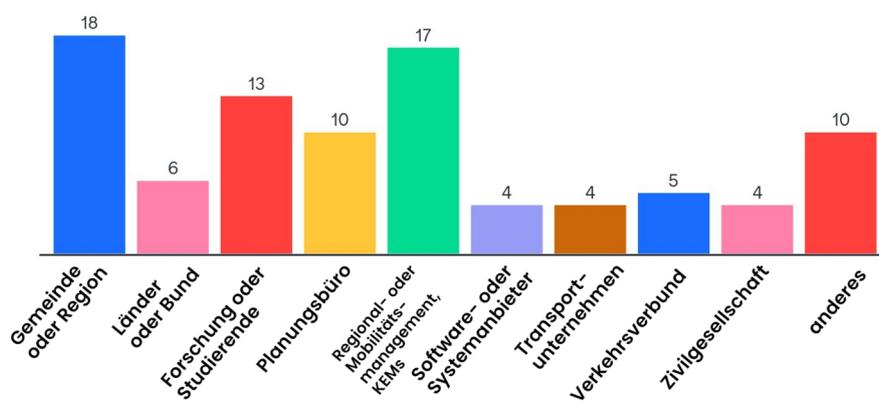
Mentimeter



Umfrage unter den Teilnehmenden der Online-Präsentation
(78 Angaben)

Welcher Gruppe würden Sie sich zuordnen?

Mentimeter



Umfrage unter den Teilnehmenden der Online-Präsentation
(78 Angaben)

Postkartenmotiv



3.2. weitere Dokumente

Die im Projekt gesammelten Informationen sind im [Handbuch On-Demand – Ein digitaler Leitfaden für bedarfsorientierte Mobilitätsangebote](#) aufbereitet. Die Daten, welche zu den konkreten Bedarfsverkehrangeboten in Österreich gesammelt wurden, finden sich auf der Plattform [bedarfsverkehr.at](#)

Weitere Informationen zum Thema Bedarfsverkehr in Österreich erscheint jährlich im [Statusreport](#) und halbjährlich im [Newsletter](#) von [bedarfsverkehr.at](#)

Die Präsentation wurde aufgezeichnet. Anschließend an die Präsentation und die Expert*innenworkshops wurden Handouts an die Teilnehmenden versendet.

4. Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien am 06.02.2023

Ort, Datum

Christoph Kirchberger

mobyome KG - Lerchenfelder Straße 65/4, 1070 Wien