

Mikro-ÖV Systeme Förderungen bedarfsangepasster Verkehre

Ute Estermann

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

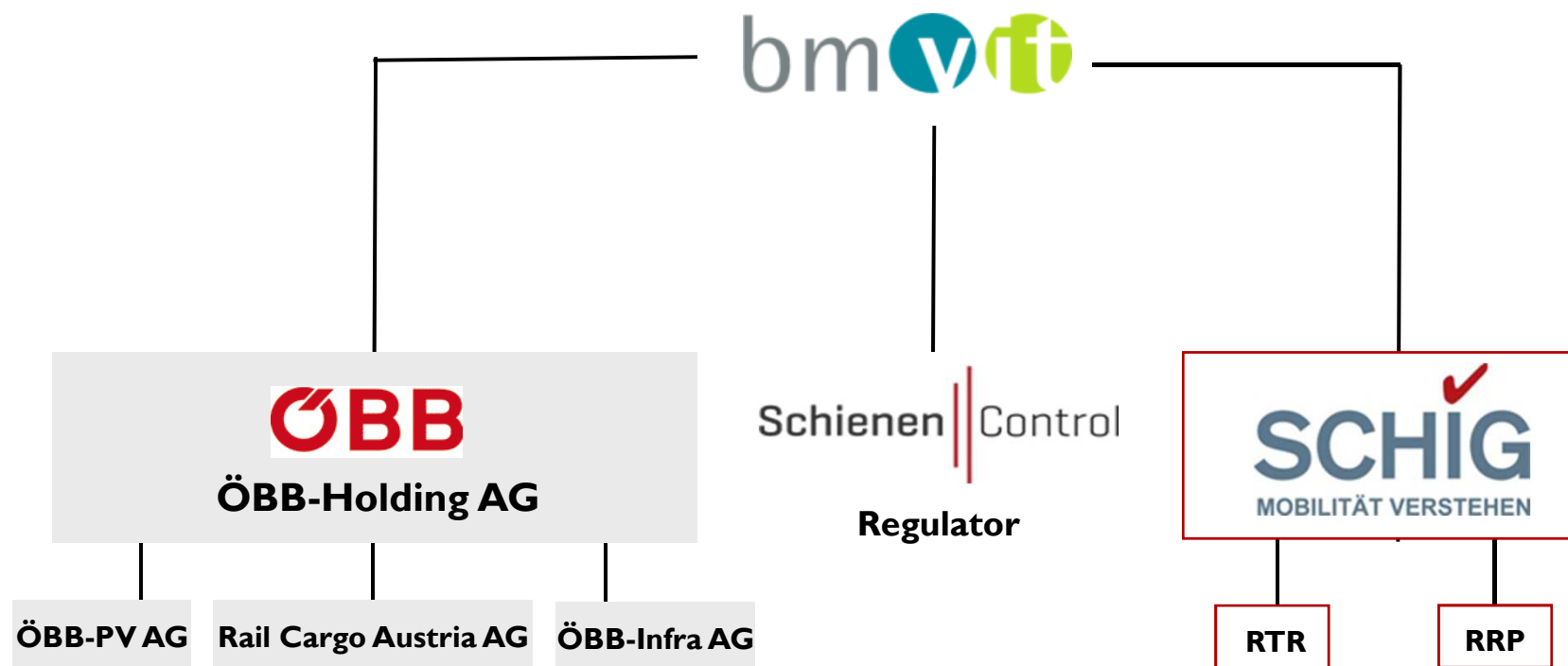
netzwerk zukunftsraum land

Werfenweng, 30.10.2018

Was erwartet Sie?

- Zur SCHIG mbH
- Wie kam es zur Mikro-ÖV Förderung des Bundes?
- Was ist ein Mikro-ÖV System?
- Bedarf an Mikro-ÖV Lösungen?
- Wie plant man ein Mikro-ÖV System?
- Erkenntnisse aus dem Mikro-ÖV JP seit 2011
- Aktuelle Entwicklungen und Blick in die Zukunft

Die SCHIG mbH im österreichischen Eisenbahnwesen



Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft

- ✓ Gegründet 1996 als -Finanzierungsgesellschaft
- ✓ 2005 Abspaltung / Umgründung zur -Dienstleistungsgesellschaft
- ✓ SCHIG als Behörde:
 - Triebfahrzeugsführerschein, Fahrerlaubnisregister
 - Fahrzeug Einstellregister
 - Trassenzuweisungsstelle für integrierte Unternehmen
 - Führung nationales Infrastrukturregister
- ✓ SCHIG als Dienstleister des BMVIT:
 - Benannte Stelle, Seilbahnsachverständige
 - Support BMVIT: Rahmenplan, Zuschussverträge (§42), MIP
 - Finanzierungs- & Förderungsabwicklung

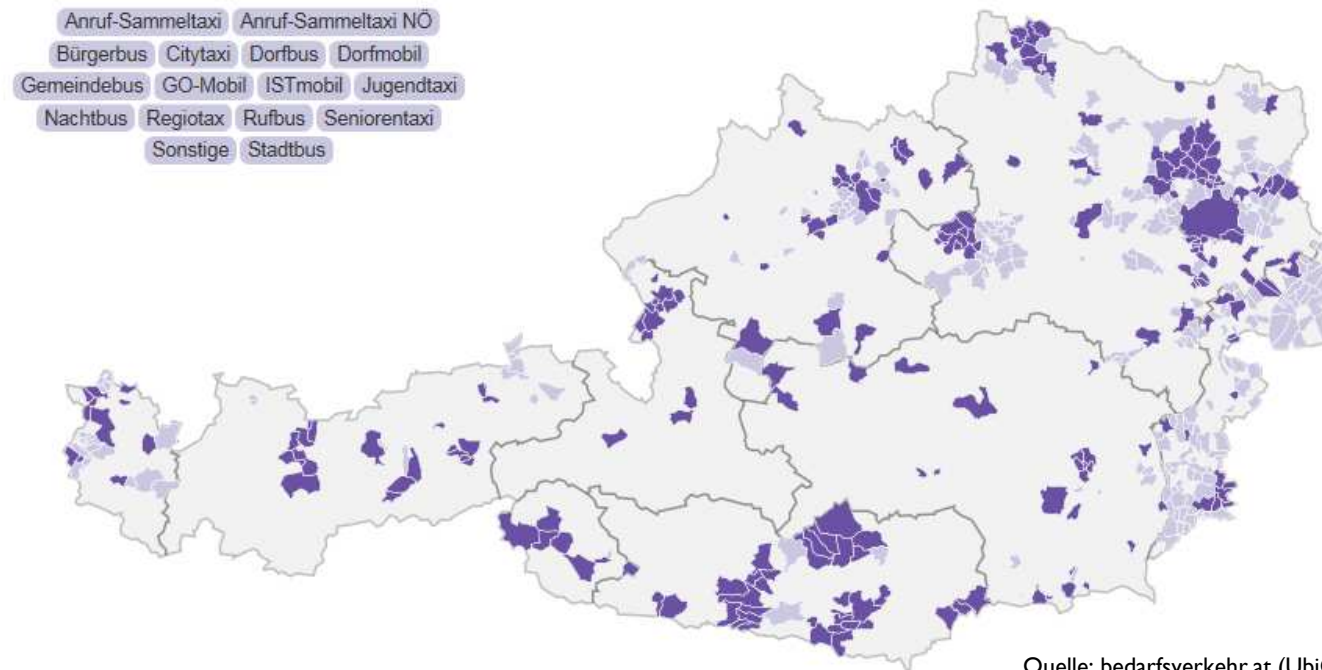
Wie kam es zur Mikro-ÖV Förderung des Bundes?

- ✓ Erfahrungen aus den Projekten „Bestellerförderung“ (2007 – 2010):
 - Insgesamt rund 40 Projekte, Gesamtvolumen EUR 65 Mio.
(Fördersumme: rund EUR 22 Mio.)
 - Ergebnisse und Erfahrungen aus der Wissenschaftlichen Begleitung
- ✓ Vorstudie und Erstellung des Handbuches im Jahr 2010 gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds (KLI.EN) & BMVIT
- ✓ Förderaktion des KLI.EN (Ausschreibungen 2011 – 2014)
 - Grundlagenstudien (u.a. Machbarkeitsstudien)
 - Umsetzungsprojekte (Neuimplementierungs- und Erweiterungsprojekte)
- ✓ Seit 2016 Abwicklungsstelle des BMVIT für das Förderprogramm „Mikro-ÖV für den Nahverkehr im ländlichen Raum“

Was ist ein Mikro-ÖV System?

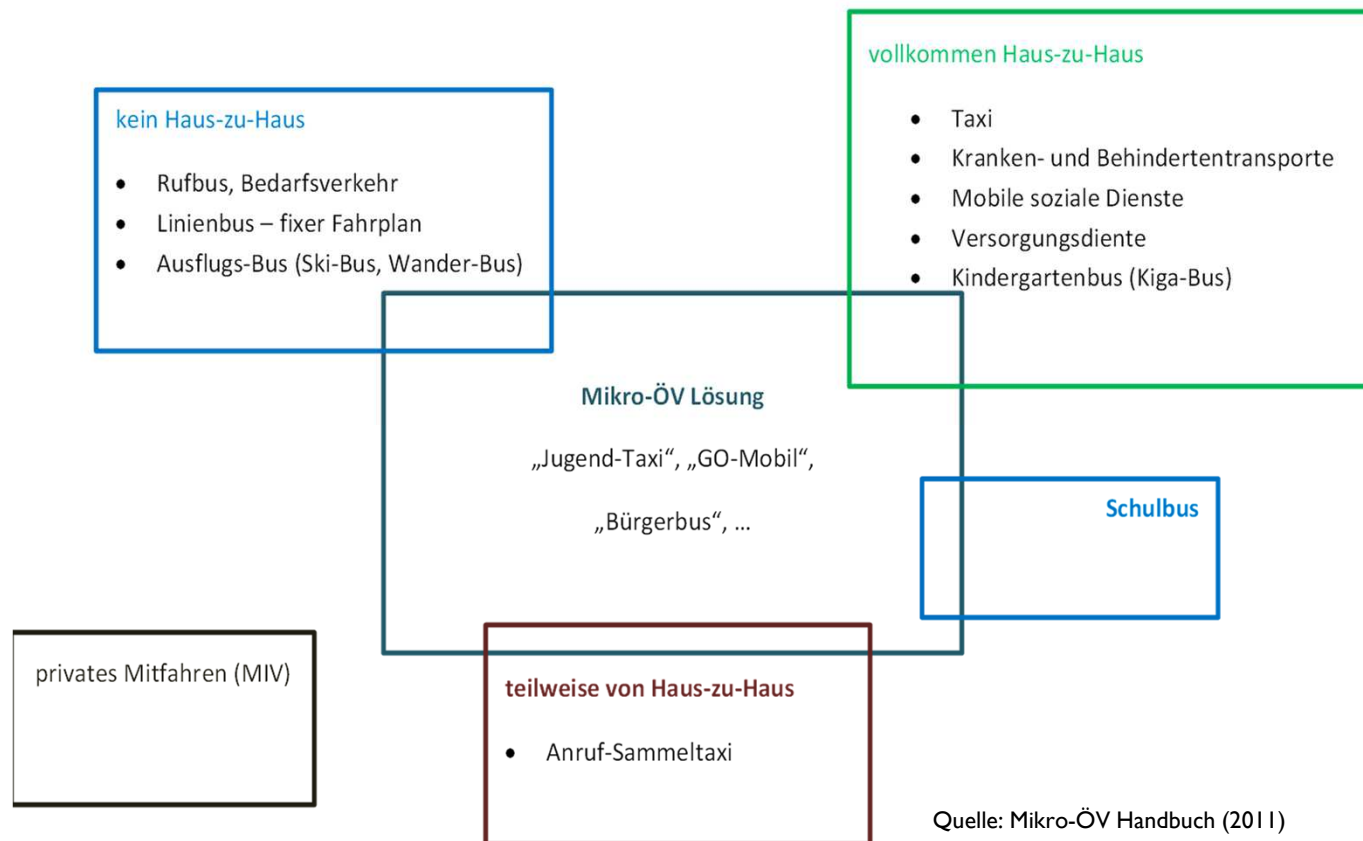
bedarfsverkehr.at

innovative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum



Quelle: bedarfsverkehr.at (UbiGo)

Was ist ein Mikro-ÖV System?



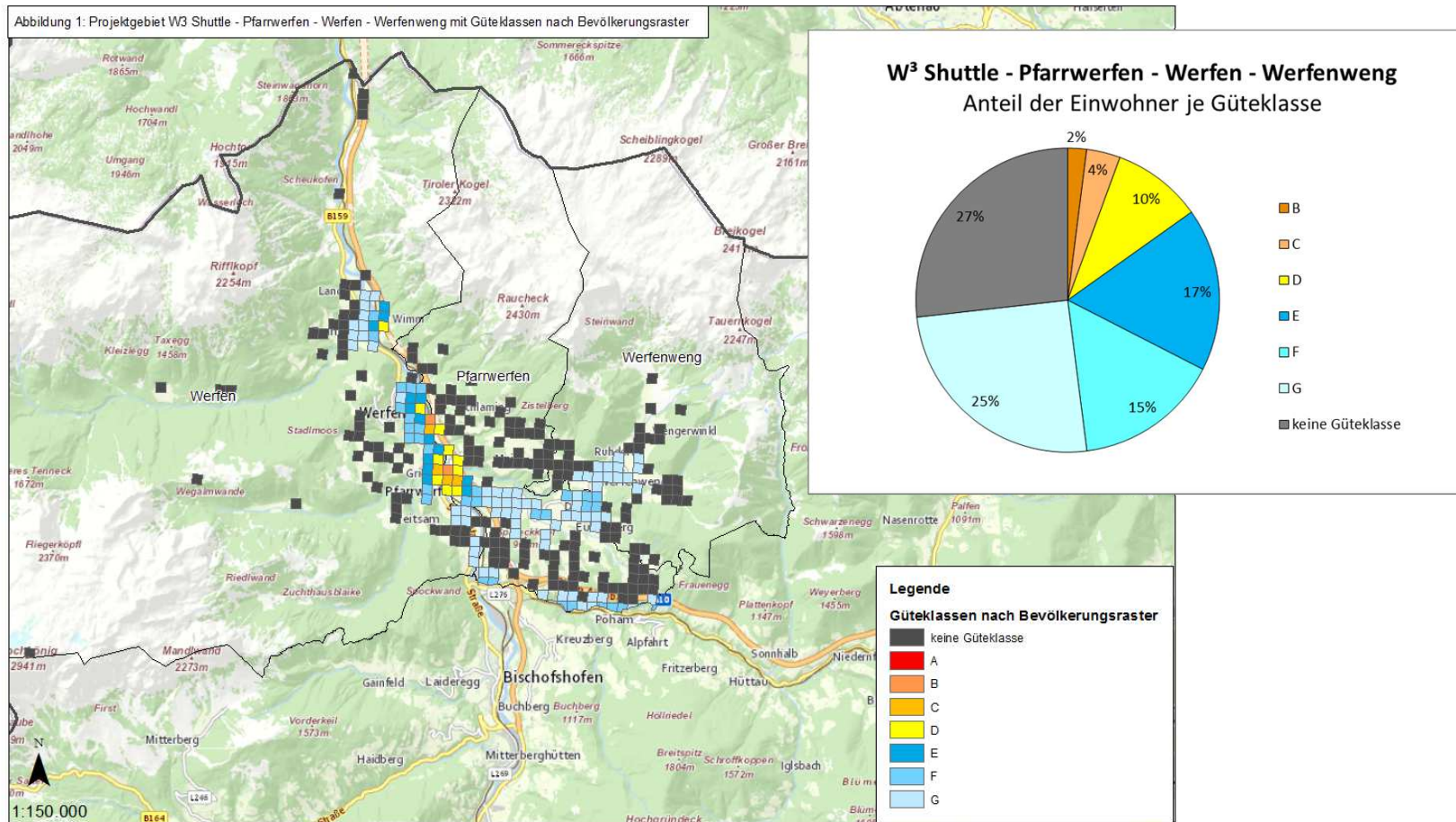
Welche Funktionen erfüllen Mikro-ÖV Systeme?

- ✓ Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs durch die **Zubringerfunktion**
- ✓ Sicherung der Daseinsvorsorge durch die **Versorgungsfunktion**
- ✓ Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenoptimierung im ÖV
Ersatzfunktion von „klassischen“ Linienangeboten mit niedrigem Kostendeckungsgrad

Für alle gilt: Mikro-ÖV nicht nur als verkehrliche und finanzielle Maßnahme verstehen, sondern als regional- und gesellschaftspolitischer Impulsgeber nutzen!

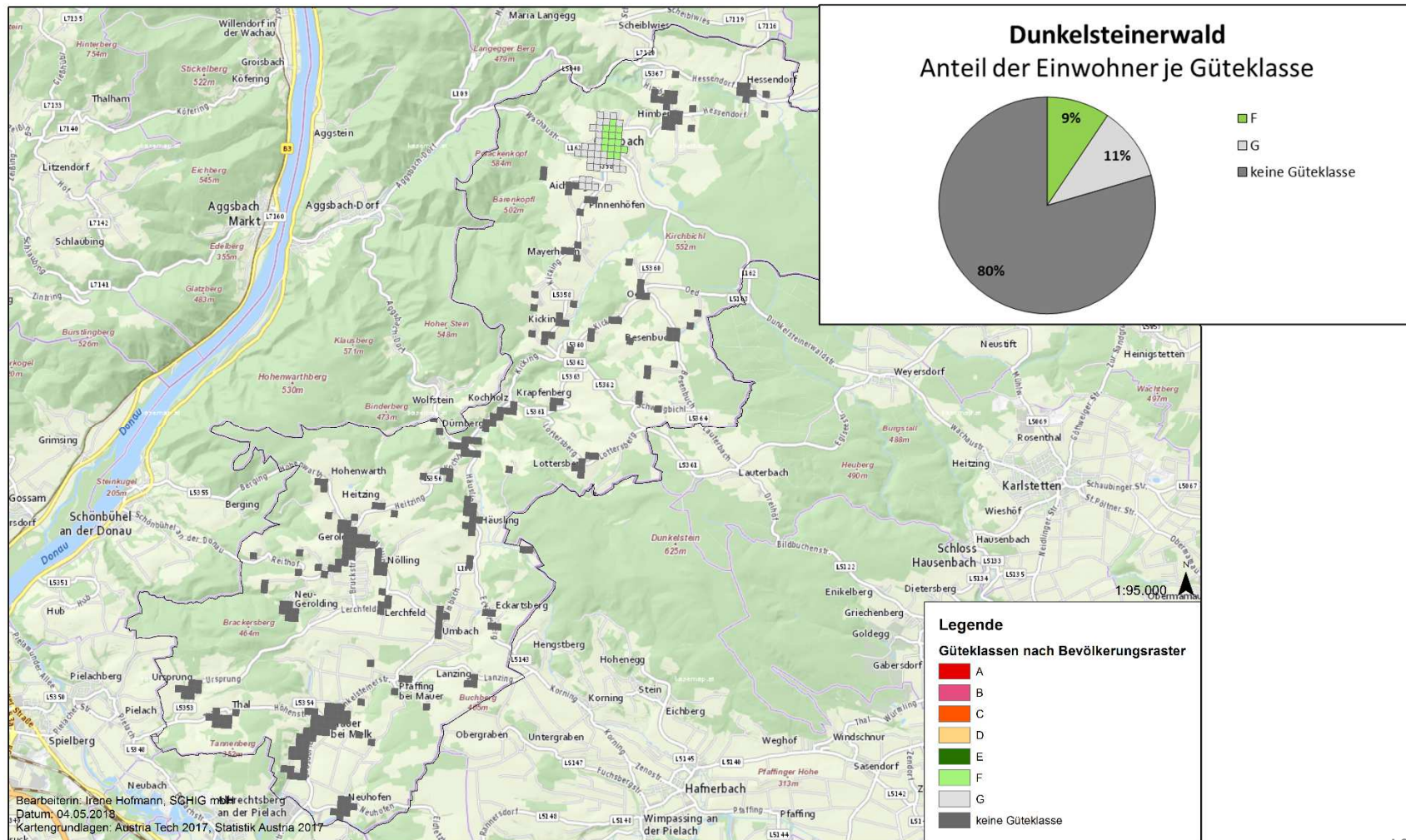
Bedarf an Mikro-ÖV Lösungen?

W³ Shuttle – Pfarrwerfen – Werfen - Werfenweng



Bedarf an Mikro-ÖV Lösungen?

NÖ - Dunkelsteinerwald

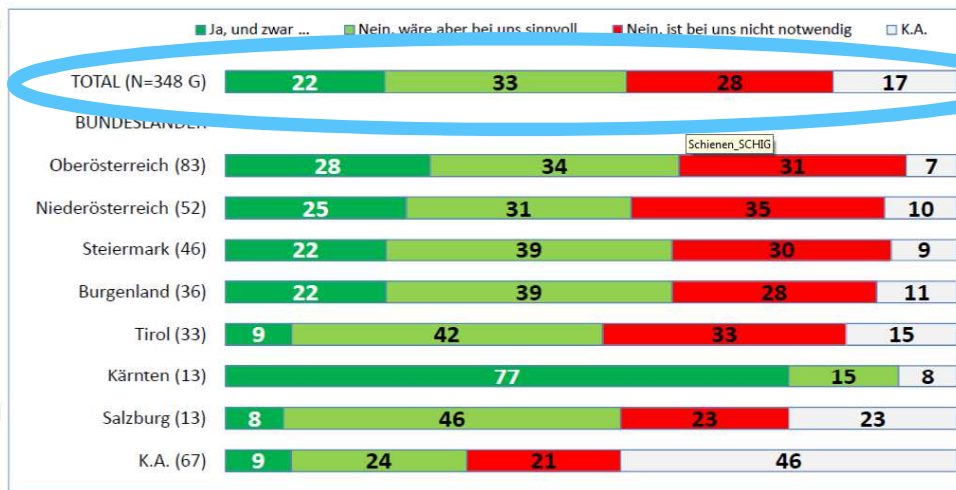


Bedarf an Mikro-ÖV Lösungen?

33% der Gemeinden haben kein Mikro-ÖV System im Einsatz, aber erachten es als sinnvoll*:

Frage 8: In manchen Gemeinden gibt es flexible Verkehrsangebote wie z.B. Gemeindebus oder spezielle (Ruf-)Taxi-systeme, die den öffentlichen Verkehr ergänzen und für Wege von der Bevölkerung genutzt werden. Haben Sie in Ihrer Gemeinde auch ein solches oder ein ähnliches System im Einsatz?

N= 348 Angaben in %



Für Siedlungskerne mit weniger als 251 EW sollte eine Bedienung durch bedarfsorientierte Angebote erfolgen:**

Siedlungskerne in Österreich

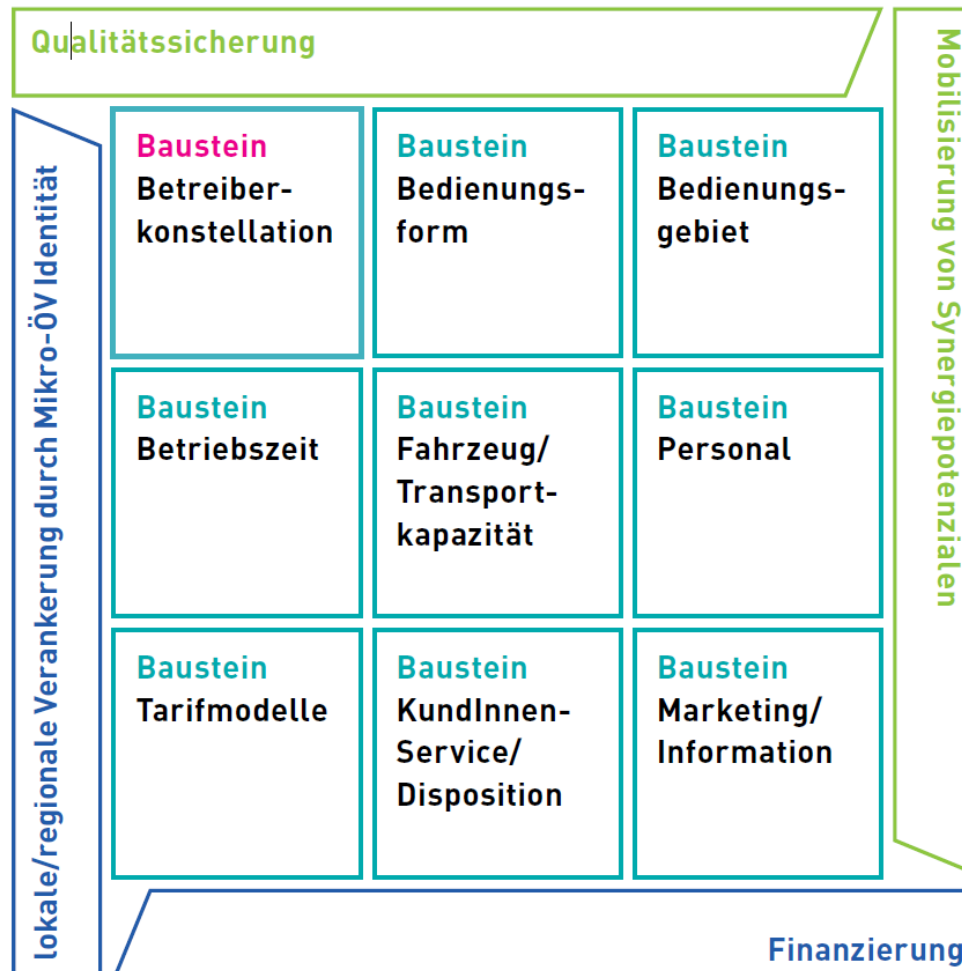
Siedlungskern-klassen	Siedlungskerne		EinwohnerInnen	
	abs.	%	abs.	%
unter 51 EW	41	41	1.342.729	20
51 – 100 EW	533	9	43.986	1
101 – 250 EW	2.741	44	451.862	7
251 – 500 EW	1.222	21	1.151.111	7
501 – 1.000 EW	757	12	529.281	8
1.001 – 2.500 EW	528	9	815.172	12
2.501 – 5.000 EW	188	3	650.912	10
mehr als 5.000 EW	132	2	2.407.967	36
Gesamt (ohne Wien)	6.156	100	6.687.713	100

¹⁾ werden nicht als Siedlungskerne definiert

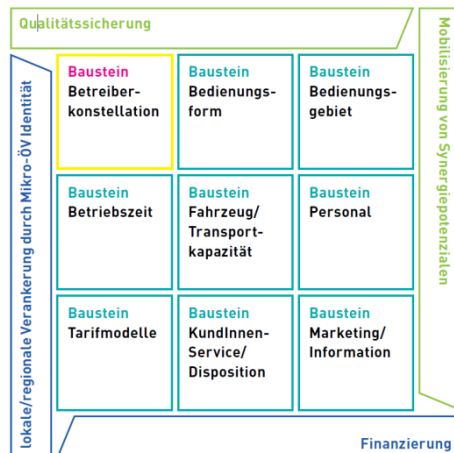
* Quelle: KLIEN (2011)

** Quelle: ÖV AG der Länder (2014)

Wie plant man ein Mikro-ÖV System?

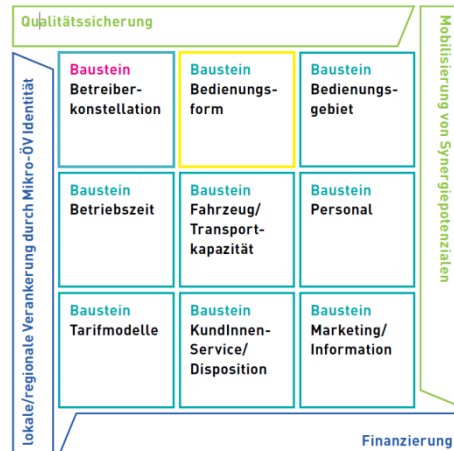


*4 Außenfaktoren und
9 Bausteine bilden das
Mikro-ÖV Gesamtsystem*



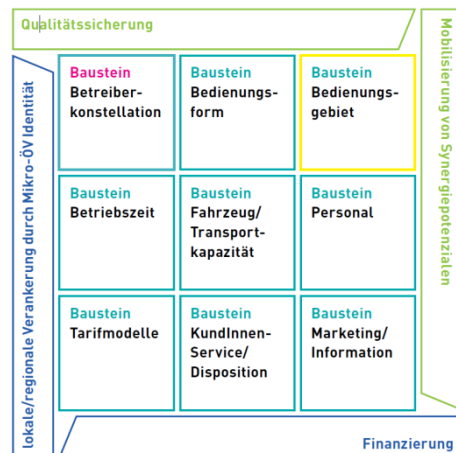
Baustein Betreiberkonstellation

Mögliche Betreiberkonstellationen	
gewerbliches Transportunternehmen (Taxibetrieb, Busunternehmen, Verkehrsunternehmen)	Vasti (Vasoldsberg) gMeinbus (Reitingblick) EMA-Bus (Enzersfeld)
eigener Betrieb der Gemeinde (kommunaler Eigenbetrieb)	Assling Mobil (Assling) WW-Shuttle (Werfenweng)
gemeinnütziger Verein	Ernsti-Mobil (Ernstbrunn) Falkmobil (Falkenstein) BUMO (Buch)



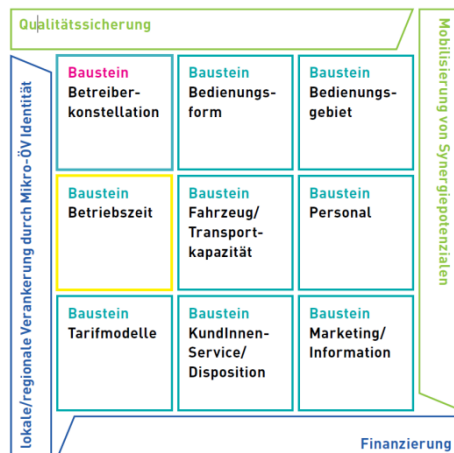
Baustein Bedienungsformen

Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu	Beispiele
Linienbetrieb		ja	nein			Einkaufsbus Schwanenstadt
Rufbus		ja	ja			Gesäuse Xeismobil
Anruf-Sammel-Taxi (AST)		ja	ja			Fahrtendienst Pöchlarn
Zubringer		ja	ja			SPA-Mobil Stetteldorf
Flächen-bedienung		nein	ja			Ortstaxi Mannersdorf



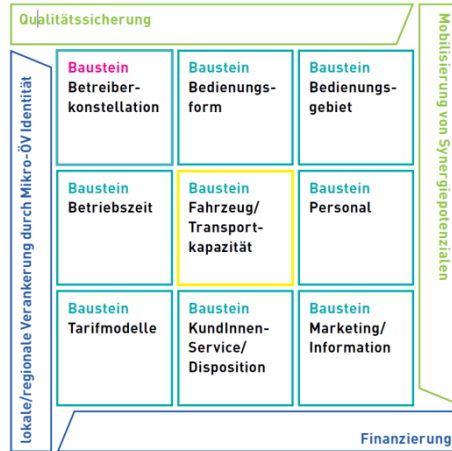
Baustein Bedienungsbereich

Räumliche Abgrenzung (Bedienungsgebiet)	
Teil einer Gemeinde	WW-Shuttle (Werfenweng) Oberaicher Bus (Bruck a.d. Mur)
Gesamte Gemeinde	Assling Mobil (Assling) Gästebus Purbach (Purbach)
Gemeindeübergreifendes Gebiet/Region	Kleinregion Reitingblick (gMeinBus) ÖkoTrip (Pinka- und Stremtal)



Baustein Betriebszeit

Zeitliche Abgrenzung (Bedienungsgebiet)	
täglich	ELOIS (Werfenweng)
nur an bestimmten Tagen (zum Beispiel werktags, einmal wöchentlich)	Falkmobil (Di, Do, Sa) Purbach (Do bis So)
nur zu bestimmten Zeiten (zB 6.30 bis 19.00 Uhr, nur nachts oder saisonal unterschiedlich)	Assling (6:30 bis 18:00) Nachtbusliner (Fr und Sa in der Nacht)



Baustein Fahrzeug/ Transportkapazität

Entscheidungskriterien

Fahrzeug (PKW, Kleinbusse und größere Busse)

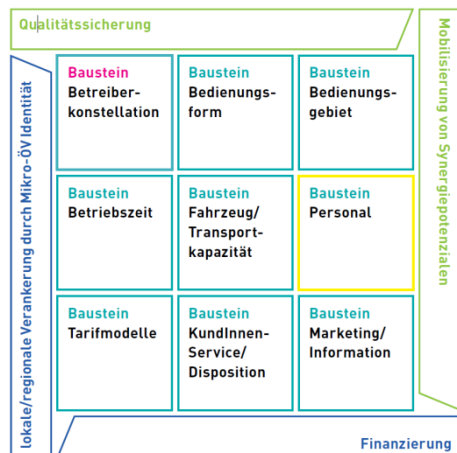
Umweltgerechte Fahrzeuge

Automatikgetriebe (einfach zu bedienen auch bei Ablenkung des Lenkers)

Fernsteuerbare Türen (erhöht die Sicherheit)

Barrierefreiheit (unabhängige Nutzung durch Personen mit Behinderungen)

Mitnahmemöglichkeit von größerem Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, Warentransport



Baustein Personal

LenkerInnen

Angestellte

Geringfügig Beschäftigte

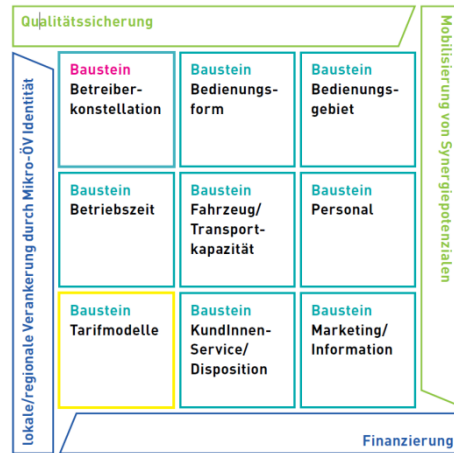
Freiwillige

Sonstige MitarbeiterInnen

Angestellte

Geringfügig Beschäftigte

Freiwillige



Baustein Tarifmodelle

Tarifmodelle

Nulltarif (für spezielle Nutzergruppen)

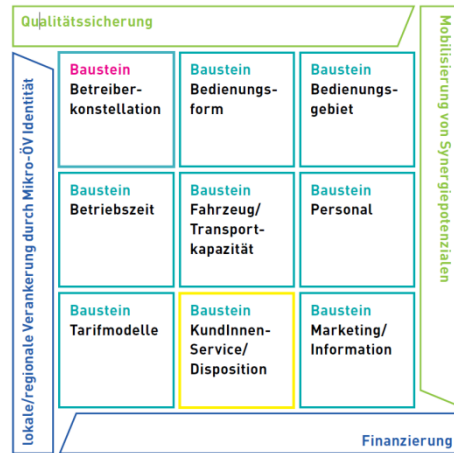
Nulltarif Tarifintegration in den bestehenden ÖPNV

Zahlung pro Fahrt unabhängig von Dauer und Länge

Entfernungsabhängige Tarife

Zeitabhängige Tarife

Vielnutzungstarife (Mehrfahrtenkarten, Zeitkarten)



Baustein KundInnen-Service/ Disposition

Kundenbindungsfaktoren

Komfortfahrzeuge, umweltfreundliche Fahrzeuge

Eingehen auf Kundenbedürfnisse (Tragen von Taschen, etc.)

Zuverlässigkeit, Garantie minimaler Wartezeiten, Pünktlichkeit bei Terminen

Vertrauenswürdige Fahrer (sicherheitsorientierter Fahrstil)

Gut gewartete und behindertengerechte Fahrzeuge

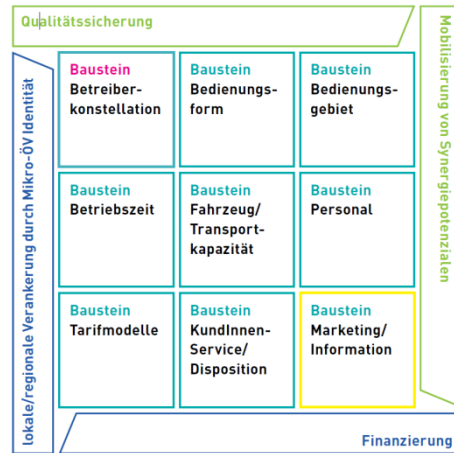
Gutes Kundenservice

Freundlichkeit der FahrerInnen und anderer MitarbeiterInnen (Bestellservice)

Sauberkeit im Fahrzeug

Erreichbarkeit von Ansprechpersonen

Information über das Angebot



Baustein Marketing/Information

Beispiele

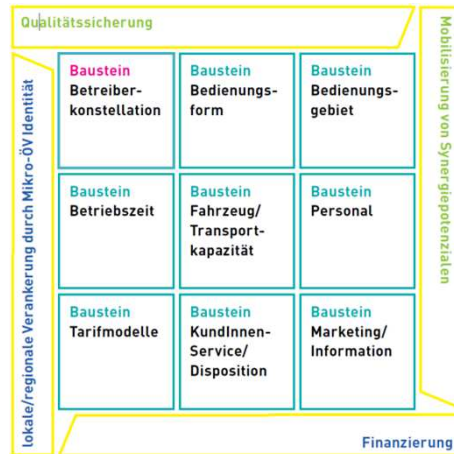
Gemeindezeitungen, Informationsbroschüre

Veranstaltungen (Eröffnung, 100te Fahrgast, ...)

Kooperationen (zB mit Unternehmen, Ärzten, ...)

Gratisticketaktionen

Gewinnspiele



4 Außenfaktoren

- Finanzierung
- Lokale/regionale Verankerung durch Mikro-ÖV Identität
- Mobilisierung von Synergiepotenzialen
- Qualitätssicherung

Erkenntnisse aus dem Mikro-ÖV JP seit 2011



Learnings und Blick in die Zukunft

- ✓ Rechtliche Rahmenbedingungen
 1. Konzessionspflicht nach KfllG ?
 2. Konzessionspflicht nach GelverkG ?
 - gewerbsmäßige Personenbeförderung
 - nicht gewerbsmäßige Personenbeförderung
- ✓ Best Practice Beispiele gehören kommuniziert
- ✓ Keine Konkurrenz für den bestehenden Linienverkehr und die regionalen Taxiunternehmer
- ✓ Abgestimmte Lösungen und genügend Akzeptanz (Verkehrsverbünde, Länder)
- ✓ Mikro-ÖV muss ein Teil einer gesamten ÖV-Strategie sein

Blick in die ganz nahe Zukunft....

- ✓ Ausschreibung 2018 „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“
- ✓ Förderungsgegenstand, Förderquote und Förderhöhe

Förderungsgegenstand	Förderquote	Förderhöhe
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	Förderung der Betriebskosten Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %	min. EUR 5.000 (für drei Betriebsjahre)
Erweiterung von Mikro-ÖV-Systeme	Förderung der Betriebskosten der Erweiterungsmaßnahme Betriebsjahr 1 max. 50 % Betriebsjahr 2 max. 40 % Betriebsjahr 3 max. 30 %	min. EUR 5.000 (für drei Betriebsjahre)

- ✓ Budget: max. EUR 700.000
- ✓ Informationen auf unserer Homepage: <https://www.schig.com/>

Kontakt

Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH

DI Ute Estermann

T.: +43 (0) 1 812 73 43 – DW 1314

@ mikrooev@schig.com