



Abschlussbericht

Start.Mobil

Erhöhung der Mobilität von Arbeitssuchenden

05 - 12/2014

Klima- und Energiefonds

Jahresprogramm 2013, Programmlinie Verkehr

„Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“

KR13MV3S11386

Projekträger:



Beauftragung Machbarkeitsstudie:



Besondere Anmerkungen	<p>Der Endbericht wurde gemeinsam mit dem Auftragnehmer zur Erstellung der Machbarkeitsstudie, der Energieregion Oststeiermark GmbH erstellt, wobei für folgende Inhalte jeweils verantwortlich sind:</p> <p>Kapitel 1 bis 3: Qualifizierungsagentur Oststeiermark GmbH (QUA)</p> <p>Kapitel 4 bis 7: Energieregion Oststeiermark GmbH (EROM) in Abstimmung mit der QUA</p> <p>Kapitel 8: QUA in Absprache mit EROM</p> <p>Kapitel 9: gemeinsamer Anhang</p>
Verfasst von	<p>Birgit Trummer, Dietmar Fuchs (QUA) Harald Messner (EROM)</p>
Kontaktadresse	<p>Qualifizierungsagentur Oststeiermark GmbH Grazerstraße 1, 8350 Fehring Tel. +43 664 / 96 44 160 Fax +43 3155 / 33 0 30 office@qua.or.at, www.qua.or.at</p>

Inhaltsverzeichnis

1	Start.Mobil – Erhöhung der Mobilität von Arbeitssuchenden	1
1.1	Das Projekt im Überblick	1
1.2	Projekttablauf und –inhalte	2
1.2.1	Datenerhebung.....	2
1.2.2	Bedarfserhebung	2
1.2.3	Machbarkeitsstudie.....	3
1.2.4	Regionale Vernetzung & Öffentlichkeitsarbeit.....	3
1.2.5	Arbeits- und Zeitplan	3
2	Analyse der regionalen Strukturen	4
2.1	Lage	4
2.1.1	Periphere Oststeiermark (Oberes Feistritz- und Lafnitztal)	4
2.1.2	Mittlere Oststeiermark (Almenland, Kernland, Thermenland, Wechselland)	4
2.1.3	Südliche Oststeiermark (Weiz-Gleisdorf-Sinabelkirchen-Ilz-Fürstenfeld).....	5
2.2	Bevölkerung in Zahlen	5
2.2.1	EinwohnerInnenzahl.....	5
2.2.2	Altersstruktur	5
2.2.3	Einkommen/Kaufkraft	5
2.2.4	Entwicklung der jungen Wohnbevölkerung	5
2.2.5	Zuzug aus dem Ausland	6
2.3	Wirtschaft	7
2.3.1	Wirtschaftsstruktur	7
2.3.2	Wirtschaftliche Entwicklung.....	8
2.3.3	Tourismus	9
2.3.4	Fachkräfteausbildung	9
2.4	Arbeitsmarkt.....	10
2.4.1	Vergleich Arbeitsmarkt Oststeiermark – Steiermark	10
2.4.2	Betroffene Branchen	10
2.4.3	Altersstruktur der unselbstständig Beschäftigten und Arbeitssuchenden	11
2.4.4	Analyse der Pendlerstruktur Hartberg-Fürstenfeld.....	12
2.5	Verkehrsinfrastruktur.....	15
2.5.1	Straßennetz Oststeiermark	15

2.5.2	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20
2.5.3	Tarifmodell Verbund	25
2.6	Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken in der Oststeiermark	29
3	Bedarfserhebung.....	35
3.1	Befragungsziele.....	35
3.2	Entwicklung Fragebogen	36
3.2.1	Befragungsebenen.....	36
3.2.2	Form der Befragung.....	36
3.2.3	Fragebogendesign	36
3.3	Durchführung der Befragung	37
3.3.1	Differenzierung nach Befragtengruppe.....	37
3.3.2	Grundgesamtheit und Stichprobengröße	37
3.3.3	Befragungszeitraum	38
3.4	Befragungsergebnisse – Zusammenfassung	39
3.4.1	Arbeitssuchende.....	39
3.4.2	BeraterInnen.....	40
4	Anforderungen an die Machbarkeitsstudie	41
4.1	Festlegung der Region für die Machbarkeitsstudie.....	41
4.2	Regionale Vernetzung	42
4.2.1	Befragung von Arbeitssuchenden und BeraterInnen des AMS.....	42
4.2.2	Befragung der Betriebe	45
4.2.3	Workshop mit den Gemeinden	52
4.2.4	Workshop mit der Rogner Therme Bad Blumau	53
4.2.5	Abschlussveranstaltung.....	54
5	Analyse des bestehenden ÖV-Systems in der Region.....	56
5.1	Erreichbarkeit Bad Waltersdorf / Sebersdorf	57
5.2	Erreichbarkeit Bad Blumau	58
5.3	Verbindung Bad Waltersdorf – Bad Blumau	59
6	Best-Practice-Beispiele	61
6.1	Bewertungsmatrix für Best-Practice-Beispiele	61
6.2	Beschreibung ausgewählter Best-Practice-Beispiele.....	63
6.2.1	kombiBus – UVG Uckermärkische Verkehrsgesellschaft.....	63

6.2.2	TALENTEmobil	64
6.2.3	Inmod	65
6.2.4	ISTmobil	66
6.2.5	Sozialagentur – Jobcenter OVP und TÜV Nord Schulungszentrum.....	68
6.2.6	Carsharing24/7	69
6.2.7	fliinc	70
6.2.8	MYEGO.....	71
6.2.9	Ernsti-Mobil	72
6.2.10	Anrufsammeltaxi Trixi	74
6.2.11	Gmoabus Pöttlaching.....	76
6.2.12	OSIRIS	78
6.3	Eignung der Modelle für die Region	81
7	Ergebnisdarstellung Bausteine Mikro-ÖV	82
7.1	Herangehensweise	82
7.2	Beschreibung der 9 Bausteine für ein Mikro-ÖV-System	82
7.2.1	Baustein Betreiberkonstellation.....	83
7.2.2	Baustein Bedienungsform	85
7.2.3	Baustein Bedienungsgebiet	87
7.2.4	Baustein Betriebszeit.....	88
7.2.5	Baustein Fahrzeug / Transportkapazität	89
7.2.6	Baustein Personal	90
7.2.7	Baustein Tarifmodelle	91
7.2.8	Baustein KundInnen-Service / Disposition	92
7.2.9	Baustein Marketing / Information.....	93
8	Ergebnisse und Perspektiven für ein Mikro-ÖV-System	94
8.1	Zukunftsperspektive Rundkurs Bad Waltersdorf/Bad Blumau	95
8.2	Zukunftsperspektive „Zubringer“	99
8.3	Zukunftsperspektive „Mobilitätsberatung“	99
8.4	Zukunftsperspektive „Vernetzung mit dem Tourismus“	100
9	Anhang.....	101
9.1	Fragebogen Arbeitssuchende	101
9.2	Ergebnisse Arbeitssuchende	101
9.2.1	Ergebnisse Arbeitssuchende allgemein.....	101

9.2.2	Ergebnisse Arbeitssuchende in Abhängigkeit der Verfügbarkeit eines Autos	101
9.3	Fragebogen BeraterInnen.....	101
9.4	Ergebnisse BeraterInnen	101
9.5	Fragebogen Betriebe	101
9.6	Ergebnisse Betriebe.....	101

1 Start.Mobil – Erhöhung der Mobilität von Arbeitssuchenden

1.1 Das Projekt im Überblick

Die Region Oststeiermark weist insgesamt ein sehr schwaches Angebot im öffentlichen Verkehr auf. Die größte Herausforderung liegt dabei im Nahverkehr bzw. in der Erreichbarkeit der Hauptachsen und Zentralorte durch entsprechende Zubringer.

Ganz speziell zeigen sich diese Schwächen, wenn Menschen aus dem ländlichen Raum arbeitssuchend sind und öffentliche Verkehrsmittel nutzen müssen oder nutzen wollen.

Es fehlt in der Regel an der Versorgung im ersten Teil der Strecke oder an kurzen gemeindeübergreifenden Starthilfen in Form von Nahverkehrsangeboten - es fehlt an der Startmobilität.

Im Rahmen dieses Projektes wurden nun einerseits die speziellen Bedürfnisse von Arbeitssuchenden an Mikro-ÖV Systeme in der Region erhoben und andererseits in der darauf aufbauenden Machbarkeitsstudie diese Ergebnisse mit den allgemeinen Bedürfnissen verknüpft.

Um vielen kleinen Untersuchungen vorzubeugen, wurde eine Bedarfsanalyse für die Region erstellt, um dann in einem bestimmten Bereich Machbarkeiten zu entwerfen.

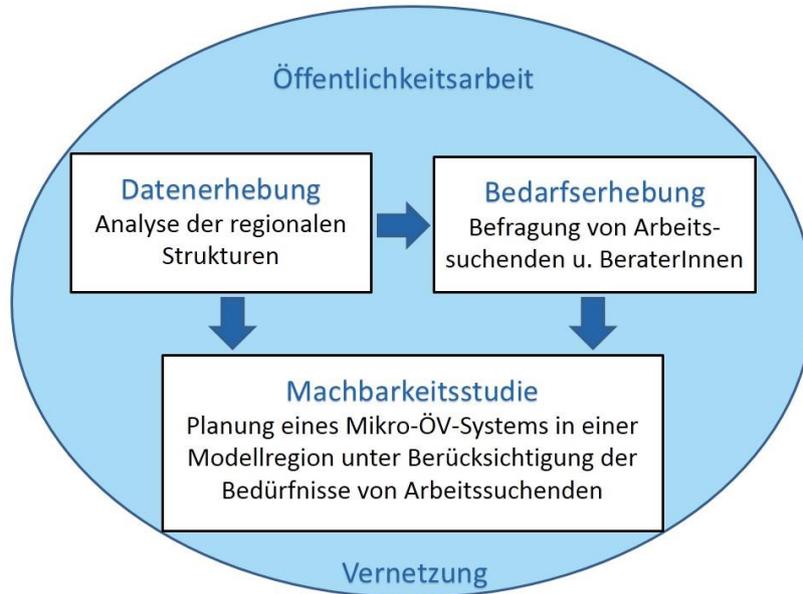
Im Mittelpunkt der Bedarfserhebung standen die Bedürfnisse von Arbeitssuchenden und auch die Frage, inwieweit Arbeitssuchende bei der Umsetzung eines Mikro-ÖV Konzeptes mitwirken können.

Die Machbarkeitsstudie verknüpfte dann die Bedürfnisse der Arbeitssuchenden und die Anforderungen der Gemeinden eines ausgewählten Gebietes als Grundlage dafür, wo, wann und wie Mikro-ÖV Systeme umgesetzt werden sollen.

Die nachhaltige Umsetzung bzw. Weiterverarbeitung der Ergebnisse wurde durch eine gute Verankerung des Projektes in der Region erreicht. Dazu wurden Betriebe, Gemeinden und öffentliche Institutionen (Arbeitsmarktservice, Arbeiterkammer, Regionalentwicklung Oststeiermark), sowie thematisch relevante Organisationen (Oststeiermark Tourismus, Thermenland Steiermark) in das Projekt eingebunden.

1.2 Projektablauf und -inhalte

Um dem Ziel der Einbindung Arbeitssuchender in die Planung von Mikro-ÖV-Systemen gerecht zu werden, erfolgt die Aufarbeitung des Themas in vier Arbeitspaketen: der Datenerhebung, der Bedarfserhebung, der Machbarkeitsstudie und als Verankerung des Projekts begleitend die Vernetzung und Öffentlichkeitsarbeit.



1.2.1 Datenerhebung

Im ersten Schritt wurden Daten zur Infrastruktur der Region (Lage, Bevölkerung, Wirtschaft, Bildung) erfasst und dargestellt. Nach bisherigen Recherchen sind keine Daten zu Mobilitätsproblemen von Arbeitssuchenden vorhanden. Daher wurden Informationen aus den Arbeitsmarktdaten und den bestehenden ÖV Grundlagen für das Verständnis der regionalen Struktur und als Input für die Bedarfserhebung aufbereitet (z.B. bestehende regionale Angebote, Tarifmodelle, etc.).

Weiters wurden der Adressatenkreis der Bedarfserhebung im Detail festgelegt und deren Erreichbarkeit abgeklärt.

1.2.2 Bedarfserhebung

Die Ergebnisse der Datenerhebung wurden abgestimmt mit den Bedürfnissen der Arbeitssuchenden auf der einen Seite und den Anforderungen an ein Mikro-ÖV-System auf der anderen.

Fehlende Daten zu den Bedürfnissen der Arbeitssuchenden werden dazu durch eine Befragung auf zwei Ebenen ermittelt:

- Befragung der betroffenen Personen in Form einer Online-Befragung oder durch Ausfüllen des Fragebogens in Papierform
- Befragung von Personen, die mit Personen mit Mobilitätsproblemen in Kontakt stehen (AMS-BeraterInnen und BeraterInnen von AMS-Partner-Organisationen) in Form einer Online-Befragung

1.2.3 Machbarkeitsstudie

Im Rahmen des gesamten Prozesses wurde mittels Recherchen, persönlicher Gespräche, Fragebögen sowie Workshops eine Vielzahl von Informationen gesammelt, welche es im Rahmen der Machbarkeitsstudie gilt, hinsichtlich einer praxisorientierten Lösung einzuflechten.

Es wird eine Analyse des bestehenden Angebotes des öffentlichen Verkehrs durchgeführt. Weiters werden mögliche Best-Practice-Modelle analysiert, welche hinsichtlich ihrer Eignung auf das Studiengebiet bewertet werden.

Anschließend erfolgt eine Betrachtung der einzelnen Bausteine einer möglichen Mikro-ÖV-Lösung unter Berücksichtigung jener Best-Practice-Beispiele, die hinsichtlich ihrer Bewertung am ehesten für das Studiengebiet geeignet erscheinen.

Abschließend erfolgte die Formulierung einer Empfehlung.

1.2.4 Regionale Vernetzung & Öffentlichkeitsarbeit

Die regionale Vernetzung erfolgte durch folgende Maßnahmen:

- Auftaktveranstaltung mit AMS-LeiterInnen und regionalen Partnern
- Projektbegleitung durch Einbindung des Projektes in Arbeitsgruppen
- Erstellung von Informationsmaterial / Öffentlichkeitsarbeit
- Abschlussveranstaltung
- Folder zur Kommunikation der Befragungsergebnisse

1.2.5 Arbeits- und Zeitplan

Arbeitspaket	Tätigkeiten	Verantwortlich	Start	Ende
1. Datenerhebung	1.1. Literaturrecherche	QUA	05/2014	05/2014
	1.2. Zusammenfassung der Ergebnisse	QUA	05/2014	12/2014
2. Bedarfserhebung	2.1. Konzeption der Befragung	QUA, EROM	06/2014	07/2014
	2.2. Umsetzung in SurveyMonkey	QUA	07/2014	07/2014
	2.3. Durchführung der Befragung	QUA	07/2014	09/2014
	2.4. Auswertung der Befragung	QUA	09/2014	10/2014
3. Machbarkeitsstudie	3.1. Ausschreibung zur Angebotslegung	QUA	05/2014	06/2014
	3.2. Mitarbeit Konzeption Bedarfserhebung	EROM	06/2014	07/2014
	3.3. Machbarkeitsstudie	EROM	08/2014	12/2014
4. Vernetzung & Öffentlichkeitsarbeit	4.1. Auftaktveranstaltung	QUA	05/2014	06/2014
	4.2. Info-Folder zum Projekt	QUA	05/2014	08/2014
	4.3. Abschlussveranstaltung	QUA, EROM	10/2014	12/2014
	4.4. Folder Befragungsergebnisse	QUA	11/2014	12/2014
	4.5. Vernetzung / GF- jour fixe	QUA	lfd	lfd

2 Analyse der regionalen Strukturen

2.1 Lage

Als Oststeiermark wurde ursprünglich das Gebiet östlich der Mur mit den Bezirken Feldbach, Fürstenfeld, Hartberg, Radkersburg und Weiz bezeichnet. Diese Bezeichnung fand Eingang in die Regionseinteilung der Europäischen Union, nach der sich die statistische (NUTS 3) Region Oststeiermark von Norden nach Süden zwischen Rettenegg und Bad Radkersburg erstreckt. Mit dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz 2010 wurde die statistische Region Oststeiermark in die Planungsregion Südoststeiermark mit dem Bezirk Südoststeiermark im Süden und die Planungsregion Oststeiermark mit den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld im Norden festgelegt.¹

Die Regionalentwicklung Oststeiermark teilt die Oststeiermark aufgrund der strukturellen Gegebenheiten in drei Teile:²

2.1.1 Periphere Oststeiermark (Oberes Feistritz- und Lafnitztal)

Der Teil umfasst jene Gebiete der Oststeiermark, die eine Fahrtstunde oder mehr von den Arbeitsplätzen im Grazer Ballungsraum entfernt sind. Sie liegen im oberen Lafnitz- und Feistritztal und deren Einzugsgebieten. Je nach Kleinregion nahm dort die Bevölkerung in den letzten 20 Jahren um -6% (Kleinregion Birkfeld) bis -14% (Kleinregion Erholungsregion Joglland) ab. Diese negative Entwicklung wird voraussichtlich aufgrund der vorherrschenden Alterspyramide auch weiter fortschreiten. Parallel zur Bevölkerungsentwicklung haben auch die verfügbaren Arbeitsplätze in den letzten Jahren abgenommen. Deren Anzahl je 1000 EinwohnerInnen hat sich vor allem aufgrund des Rückgangs der Landwirtschaft und der fehlenden Kompensation durch andere Branchen in den letzten 30 Jahren in allen peripheren Kleinregionen verringert. Vor allem wegen der schlechteren Erreichbarkeit dieser Gebiete und einem hohen Anteil an Auspendlern, weniger gut bestellt ist als im zweiten Teilraum, der Mittleren Oststeiermark.

2.1.2 Mittlere Oststeiermark (Almenland, Kernland, Thermenland, Wechselland)

In jeder Hinsicht in der Mitte liegen jene Gebiete der Oststeiermark, von denen aus Graz in einer halben bis einer Stunde mit dem eigenen PKW erreichbar ist. Dazu gehören alle Gebiete zwischen dem oberen Lafnitz- und Feistritztal und den oststeirischen Industriestädten Weiz, Gleisdorf und Fürstenfeld. Diese Region zeichnet sich durch eine relativ stabile Entwicklung aus. Die Bevölkerungsentwicklung schwankte in den letzten 20 Jahren je nach Kleinregion zwischen -5% (Kleinregion Steirisches Wechselland) und +5% (Kleinregion Hartberg). Die Arbeitsplätze entwickelten sich in der mittleren Oststeiermark leicht positiv (z.B. Naturpark Pöllauer Tal mit +3,5% zwischen 1981 und 2010); der Rückgang an Arbeitsplätzen in einzelnen Betrieben wirkt sich allerdings auch hier massiv auf die gesamte Kleinregion aus (z.B. im Falle des Polstermöbelerzeugers ADA in der Kleinregion Anger oder des Neudauer Textilbetriebs Borckenstein im Lafnitztal). Dem besonders starken Rückgang der Arbeitsplätze im Steirischen Wechselland (-21,6% zwischen 1981 und 2010) steht dessen relative Nähe zu überregionalen Verkehrsachsen gegenüber (Autobahn A2 und Thermenlandbahn).

¹ Leitbild Oststeiermark, S. 8, Regionalentwicklung Oststeiermark

² Leitbild Oststeiermark, S. 9f, Regionalentwicklung Oststeiermark

2.1.3 Südliche Oststeiermark (Weiz-Gleisdorf-Sinabelkirchen-Ilz-Fürstenfeld)

Die größte wirtschaftliche Dynamik entfaltet sich im oststeirischen Halbmond, der von Weiz über Gleisdorf und Sinabelkirchen bis nach Fürstenfeld reicht. Das stärkste Bevölkerungswachstum wies in den letzten 20 Jahren jene Kleinregion auf, die dem steirischen Zentralraum am nächsten ist, nämlich Gleisdorf mit +19%. Die Kleinregion Gleisdorf sticht auch mit dem höchsten Wachstum an Arbeitsplätzen in den letzten 30 Jahren mit 251 zusätzlichen Arbeitsplätzen je 1000 EinwohnerInnen heraus.

2.2 Bevölkerung in Zahlen³

2.2.1 EinwohnerInnenzahl

Die Oststeiermark ist eine von sieben steirischen Planungsregionen. Hier leben 177.234 Menschen (2013), ein Siebtel der steirischen Bevölkerung. Die EinwohnerInnenzahl hat in den letzten 20 Jahren um 3% zugenommen und damit ist damit etwas stärker gewachsen als die der gesamten Steiermark mit 2%.

2.2.2 Altersstruktur

Von 1.000 EinwohnerInnen sind in der Oststeiermark (2012) 202 Personen unter 20 Jahre alt, 328 zwischen 20 und 45 Jahre, 290 zwischen 45 und 65 Jahre, 154 zwischen 65 und 85 Jahre und 26 über 85 Jahre. Obwohl die älteren Jahrgänge die jüngeren überwiegen, ist die Oststeiermark damit die Region mit dem höchsten Kinder- und Jugendanteil in der Steiermark.

2.2.3 Einkommen/Kaufkraft

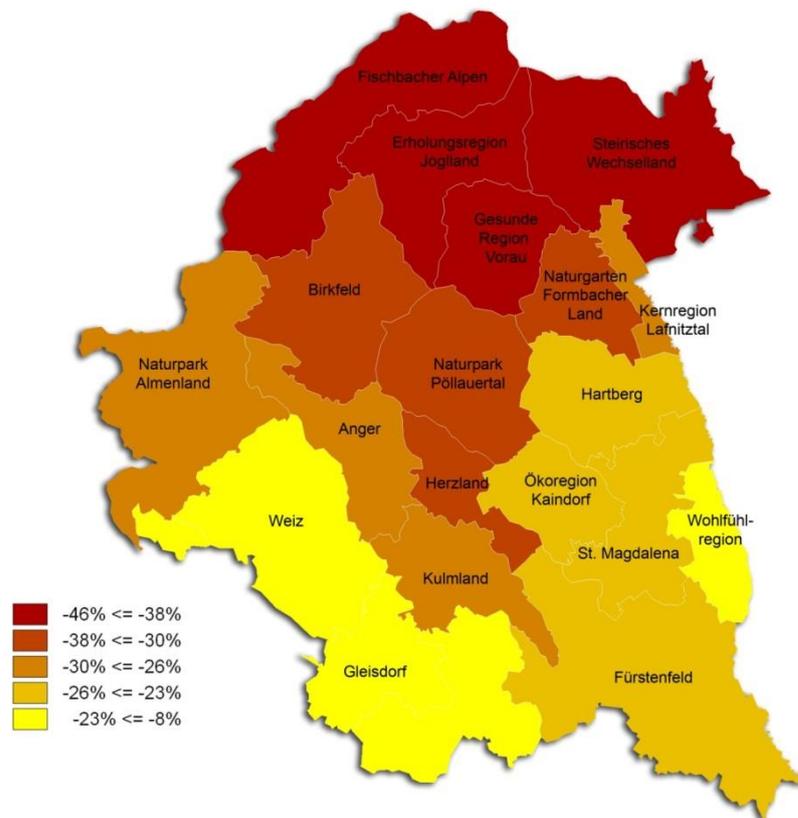
Im Durchschnitt verdiente jed/e beschäftigte/r OststeiererIn im Jahr 2011 für eine Ganztagsbeschäftigung 1827 Euro netto pro Monat (zuzüglich anteilige Sonderzahlungen). Das ist um 133 Euro weniger als im steirischen Durchschnitt. Oststeirische Männer verdienen im Schnitt 1.962 Euro, oststeirische Frauen 1.524 Euro. Die Arbeitslosenquote ist mit 5,2% (2012) die niedrigste der ganzen Steiermark. Ein durchschnittlicher Oststeierer oder eine Oststeierin (quer über alle Altersgruppen) verfügte im Jahr 2011 über eine Kaufkraft von 16.628 Euro (im Vergleich zum Steiermarkdurchschnitt von 17.860 Euro). In Summe können die OststeiererInnen pro Jahr rund 3 Milliarden Euro ausgeben, das ergibt ein Siebtel der steirischen Kaufkraft.

2.2.4 Entwicklung der jungen Wohnbevölkerung

Zwischen 1991 und 2013 sind in der Oststeiermark 26% der Jugendlichen unter 20 Jahren abhanden gekommen. Dieser prozentuelle Rückgang liegt ungefähr im Mittelfeld aller steirischen Regionen. Wenn wir die Entwicklung in den Kleinregionen betrachten, zeigt sich allerdings, dass der Rückgang sehr unterschiedlich verteilt ist. Während er in der Kleinregion Gleisdorf nur 8% beträgt, hat die Kleinregion Joglland innerhalb einer Generation (1991-2013) 46 % ihrer jungen Leute verloren.

³ Leitbild Oststeiermark, S. 8-12, Regionalentwicklung Oststeiermark

Veränderung der Anzahl der unter 20jährigen Wohnbevölkerung zwischen 1991 und 2013



Veränderung der Anzahl der unter 20jährigen Wohnbevölkerung zwischen 1991 und 2013

2.2.5 Zuzug aus dem Ausland

Die Oststeiermark ist auch Zuwanderungsgebiet. Der Anteil der AusländerInnen in der Oststeiermark ist heute 18 Mal höher als vor 32 Jahren. Trotzdem ist ihr relativer Anteil mit 3,6% noch immer um Vieles geringer als im Steirischen Zentralraum mit 11,4% der EinwohnerInnen. Naturgemäß ist der Anteil der ausländischen MitbürgerInnen in den wirtschaftsstarken Städten mit 4,9% in Weiz oder 5,8% in Gleisdorf etwas höher, während der in den nördlichen Kleinregionen zwischen 1,5 und 2,1% beträgt.

2.3 Wirtschaft⁴

2.3.1 Wirtschaftsstruktur

Wichtigster Arbeitgeber für die Oststeiermark ist die gewerbliche und industrielle Produktion mit 30% aller ArbeitnehmerInnen (im Vergleich zu 14% im steirischen Zentralraum). Auch die Bauwirtschaft mit 11% (im Vergleich zu 5% im steirischen Zentralraum) und der Tourismus mit 6% aller ArbeitnehmerInnen (im Vergleich zu 4% im steirischen Zentralraum) sind besonders ausgeprägt.

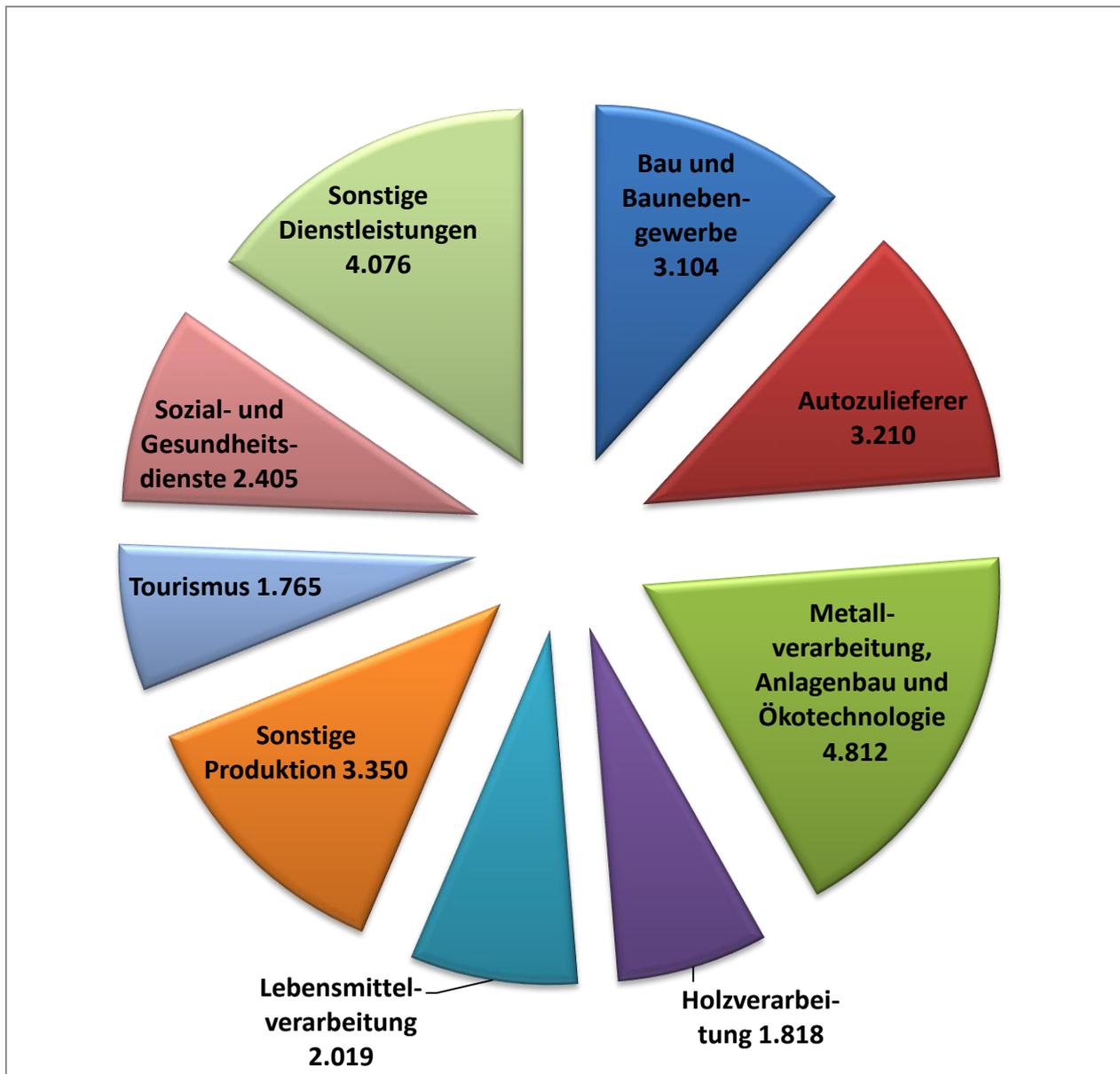
Besonders gering ist in der Oststeiermark der Anteil öffentlich finanzierter Arbeitsplätze in Bereichen wie öffentliche Verwaltung, Unterricht und Gesundheit. Dort sind nur 16% aller ArbeitnehmerInnen beschäftigt, während es im Steirischen Zentralraum 34% sind. Noch stärker zeigt sich die Diskrepanz, wenn man die Zahlen im Verhältnis zur Bevölkerung analysiert. Je 1000 EinwohnerInnen finanziert die öffentliche Hand im steirischen Zentralraum 129 Arbeitsplätze, in den anderen steirischen Regionen zwischen 65 und 81 und in der Oststeiermark nur 55 Arbeitsplätze. Das hat zwar den Vorteil, dass mehr Fachkräfte für die Unternehmen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig fördert es aber auch die Abwanderung jener, die in den Bereichen Verwaltung, Unterricht und Gesundheit tätig sein möchten.

Die produzierende Wirtschaft hat in der Oststeiermark mit Abstand die größte Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Existenzsicherung der Bevölkerung. Die Bruttowertschöpfung im produzierenden Sektor hat sich von 1995 – 2011 mit einer Steigerung von 93,2% beinahe verdoppelt.

Eine Erhebung der Regionalentwicklung Oststeiermark von insgesamt 163 Betrieben mit 26.559 MitarbeiterInnen (alle Betriebe mit mehr als 50 MitarbeiterInnen) in der Region ergab, dass mehr als die Hälfte aller großen Betriebe dem Produktionsbereich zugeordnet werden können.

Hier dominiert die Metallverarbeitung (einschließlich der Autoindustrie) mit mehr als 10.000 Beschäftigten in Betrieben über 50 MitarbeiterInnen. Weitere Produktionsschwerpunkte liegen in den Wertschöpfungsgefügen Lebensmittel und Holz. Daneben sticht auch der Tourismus als Sektor mit vielen großen Betrieben heraus. Erneuerbare Energie, Energieeffizienz und Ökotechnologie haben sich über die letzten Jahrzehnte als herausragende Querschnittskompetenz herausgebildet. Ihr können in der Metall- und Holzverarbeitung, in der Lebensmittelproduktion, in Handel und Bauindustrie in der Oststeiermark zwischen 2.500 und 3000 Arbeitsplätze (in Betrieben mit über 50 MitarbeiterInnen) direkt zugeordnet werden.

⁴ Leitbild Oststeiermark, S. 13ff, Regionalentwicklung Oststeiermark
Die wirtschaftliche Entwicklung der NUTS-3-Regionen 1995-2011, S. 5f, Landesstatistik Steiermark,
www.statistik.steiermark.at



MitarbeiterInnen in Betrieben mit mehr als 50 MitarbeiterInnen nach Branchen

2.3.2 Wirtschaftliche Entwicklung

Konkret am nominellen Wachstum des regionalen BIP gemessen, ist die Oststeiermark eine Gewinnerin der wirtschaftlichen Entwicklung in den Jahren 1995–2011. Ihr Anteil am Bruttoinlandsprodukt Österreichs ist von 2,0 auf 2,2% in den Jahren 1995 bis 2011 gestiegen. Die jährliche Zuwachsrates in diesem Zeitraum lag mit durchschnittlich 4,0% deutlich über dem Bundes- und Landesschnitt von 3,4%.

Je OststeirerIn (inklusive Südoststeiermark) werden pro Jahr Waren und Dienstleistungen im Wert von 24.300 Euro (2010) produziert. Das ist zwar um einiges weniger als im steirischen Schnitt, der 29.600 Euro beträgt. Allerdings ist die Wirtschaft der Oststeiermark in den letzten 10 Jahren nominell mit 44 % wesentlich stärker gewachsen als die der Steiermark insgesamt mit 34%.

2.3.3 Tourismus

In der gesamten Region, in den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld wurden im Kalenderjahr 2013 insgesamt 1.801.187 Nächtigungen und 634.006 Ankünfte gezählt. Davon verzeichnete der Bezirk Weiz 364.953 Nächtigungen und 121.453 Ankünfte und der Bezirk Hartberg-Fürstenfeld 1.436.234 Nächtigungen und 512.553 Ankünfte. Das bedeutet einen Anteil in der Höhe von rd. 16% an den Nächtigungen (11.309.596) und 18,2% der Ankünften (3.485.103) der gesamten Steiermark. Der Bezirk Hartberg-Fürstenfeld verzeichnete nach dem Bezirk Liezen die größten Nächtigungszahlen. Die Durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug im Bezirk Weiz 3,0 Tage, im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld 2,8 Tage, der Steiermark-Durchschnitt liegt bei 3,2 Tagen.

Gegenüber dem Jahr 2012 bedeutet dies einen Rückgang der Nächtigungen um -3,7% und der Ankünfte um -1,8%. In der Steiermark konnte insgesamt eine Steigerung der Nächte um 1,3% und der Ankünfte um 2,5% festgestellt werden.

Der Anteil an Nächtigungen ausländischer Gäste beträgt 11,3%, an Ankünften 10,1% (Vergleich Steiermark 37,6%). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ausländischer Gäste in den Bezirken Hartberg-Fürstenfeld und Weiz beträgt jeweils 3,2 Tage, der Steiermark Wert liegt bei 3,7 Tage.

Schwerpunkte des touristischen Angebots stellen der Gesundheitstourismus mit den Thermen und eine Reihe hochwertiger Gesundheitsangebote in Hotels und anderen Betrieben dar. Weitere Schwerpunkte sind Angebote im Bereich der Kulinarik, Naturerlebnisse und Bewegung in der Natur, wie z.B. Wandern, Radfahren, etc. und im Winter Langlaufen, alpiner Schilaf bzw. Snowboarden.

2.3.4 Fachkräfteausbildung

Mit 18 Lehrlingen pro 1.000 EinwohnerInnen liegt der Bezirk Weiz an der Spitze der Lehrlingsausbildung in der Steiermark. Die Region Oststeiermark ist nach Liezen mit 17 Lehrlingen pro 1.000 EinwohnerInnen anteilmäßig der stärkste Lehrlingsausbilder der Steiermark. Diese Spitzenposition ist zweifellos eine der zentralen Stärken der Oststeiermark im Standortwettbewerb und sollte daher weiter ausgebaut werden.

2.4 Arbeitsmarkt⁵

2.4.1 Vergleich Arbeitsmarkt Oststeiermark – Steiermark

Im Juni 2014 waren in der Region Oststeiermark (Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld) 3.698 Personen arbeitslos gemeldet, die Anzahl der nicht selbstständig Erwerbstätigen betrug insgesamt 75.625 Personen. Die Arbeitslosigkeit lag im Juni 2014 in der Region Oststeiermark bei 4,75%, die niedrigste Arbeitslosigkeit wies dabei der Region Weiz mit 3,4% auf, die höchste der Region Fürstenfeld mit 6,1%. Im Vergleich zur gesamten Steiermark ist die Arbeitslosenquote aber in allen Regionen der Oststeiermark noch unter dem Steiermark-Wert von 6,7%.

Die Arbeitslosenquote ist bei Frauen in allen Regionen etwas höher als bei Männern, ein eklatanter Unterschied zwischen den Quoten ist in der Region Hartberg zu bemerken. Dort beträgt der Unterschied zwischen Frauen und Männern 1,6%. Betrachtet man die Vorgemerkten in Hartberg nach Branchen, sieht man, dass die Arbeitslosigkeit gerade in frauendominierten Branchen besonders hoch ist. An erster Stelle stehen die Büroberufe (158 Frauen und 43 Männer), an zweiter folgen die Handelsberufe (148 Frauen und 44 Männer).

	Weiz	Gleisdorf	Hartberg	Fürstenfeld	Oststmk. ges.	Steiermark
nicht selbstständig Erwerbstätige in absoluten Zahlen	19.967	17.834	27.511	10.313	75.625	492.466
Arbeitslose in absoluten Zahlen	701	785	1.539	673	3.698	35.276
Arbeitslosenquote Gesamt	3,4%	4,2%	5,3%	6,1%	4,75%	6,7%
Arbeitslosenquote Frauen	3,6%	4,3%	6,2%	6,2%	5,08%	6,7%
Arbeitslosenquote Männer	3,2%	4,1%	4,6%	6,1%	4,5%	6,6%

Stand Juni 2014

2.4.2 Betroffene Branchen

Die Betrachtung nach Branchen zeigt, dass in allen Regionen der Oststeiermark die Arbeitslosenquote im Bereich wirtschaftliche Dienstleistungen (Arbeitskräfteüberlassung, Gebäudebetreuung und sonstige), in der Beherbergung und Gastronomie bzw. im Gesundheits- und Sozialwesen im Vergleich zur durchschnittlichen Arbeitslosigkeit relativ hoch ist.

Die Produktion als Hauptwirtschaftsfaktor der Oststeiermark mit vielen Beschäftigten weist eine relativ niedrige Arbeitslosigkeit auf, ebenso wie das Bauwesen. Handel und Verkehrswesen liegen im Mittelfeld.

⁵ Arbeitsmarktinformationen der Geschäftsstellen Juni 2014, AMS Steiermark, www.ams.at
Arbeitsmarktdaten ONLINE, AMS Österreich, www.ams.at, 10.12.2014

	Weiz	Gleis- dorf	Hart- berg	Fürsten- feld	Oststmk. ges.
Produktion	1,8%	2,6%	4,3%	5,1%	3,45%
Bauwesen	2,8%	3,3%	3,9%	5,1%	3,78%
Handel	3,5%	5,2%	5,7%	6,1%	5,13%
Verkehrswesen	4,7%	3,6%	4,2%	5,1%	4,40%
Beherbergung und Gastronomie	6,0%	10,6%	9,2%	11,7%	9,38%
wirtschaftliche Dienstleistungen	12,2%	14,0%	16,8%	16,8%	14,95%
Gesundheits- und Sozialwesen	5,2%	4,8%	6,8%	10,5%	6,83%

Stand Juni 2014

2.4.3 Altersstruktur der unselbstständig Beschäftigten und Arbeitssuchenden

Die meisten Beschäftigten in der Oststeiermark mit einem Anteil von rund 46.724 Personen (62%) gibt es (Stand Juni 2014) in der Altersgruppe von 25 bis 60 Jahren, gefolgt von den über 50jährigen mit einem Anteil von 16.770 Personen (22%). Die Jungen machen knapp 16% der Gesamt-Beschäftigten aus, das sind insgesamt 12.141 Personen.

Die zweite Tabelle zeigt, dass die Arbeitslosigkeit bei Personen über 50 Jahre überdurchschnittlich hoch ist. Erfreulich ist, dass die Jugendarbeitslosigkeit im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld unter der Gesamt-Arbeitslosenquote liegt. Im Bezirk Weiz liegt die Arbeitslosenquote knapp darüber und stimmt damit mit dem Steiermark-Durchschnitt überein.

	Weiz	Gleis- dorf	Hart- berg	Fürsten- feld	Oststmk. ges.	Steier- mark
nicht selbstständig Erwerbstätige in absoluten Zahlen	19.967	17.834	27.511	10.313	75.625	492.466
< 25 Jahre	3.465	2.602	4.595	1.479	12.141	67.413
25 bis 50 Jahre	12.000	11.352	16.965	6.407	46.724	312.680
> 50 Jahre	4.502	3.880	5.961	2.427	16.770	112.373

Stand Juni 2014

	Weiz	Gleisdorf	Hartberg	Fürstenfeld	Oststmk. ges.	Steiermark
Arbeitslosenquote gesamt	3,4%	4,2%	5,3%	6,1%	4,75%	6,7%
< 25 Jahre	3,7%	4,3%	5,1%	5,6%	4,68%	7,0%
25 bis 50 Jahre	3,0%	4,1%	4,9%	5,8%	4,45%	6,4%
> 50 Jahre	4,2%	4,6%	6,4%	7,3%	5,63%	7,4%

Stand Juni 2014

2.4.4 Analyse der Pendlerstruktur Hartberg-Fürstenfeld⁶

Eine Studie im Auftrag des AMS Steiermark zeigt die Pendlerbewegung im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld auf und analysiert die Pendlerströme in und aus einzelnen Gemeinden. Aus der Studie geht hervor, dass wenigen Einpendlergemeinden (v.a. im Süden des Bezirks) eine deutliche Mehrheit an Auspendlergemeinden gegenübersteht. Räumlich spielt sich die Pendelbewegung primär in der Nord-Süd-Achse entlang der Südautobahn ab.

Nahe gelegene Pendlerziele sind für PendlerInnen attraktiver und ziehen stärkere Pendlerströme an (Raumfaktor). Pendlerziele mit stärkerer Wirtschaftskraft (Zahl der Unternehmen) sind für PendlerInnen attraktiver (Wirtschaftsfaktor).

PendlerInnen aus dem Norden des Bezirks nehmen deutlich längere Pendelwege in Kauf. In dieser Region ist auch die Firmendichte am geringsten, was das Auspendeln zusätzlich fördert. Hier liegt auch der höchste finanzielle Aufwand für das Pendeln vor. Daran ist die Grenze eines wirtschaftlich vertretbaren Pendelns, vor allem bei Minderbeschäftigung ableitbar.

Die Studie belegt, dass der Anteil der Auspendler aufgrund folgender Faktoren steigt:

- bei geringem Anteil an Akademikern,
- bei geringer Zentralität und geringer Bevölkerungsdichte,
- bei geringer Anzahl an Arbeitslosen,
- bei hohem Anteil an unselbstständigen Erwerbstätigen in der Gemeinde.

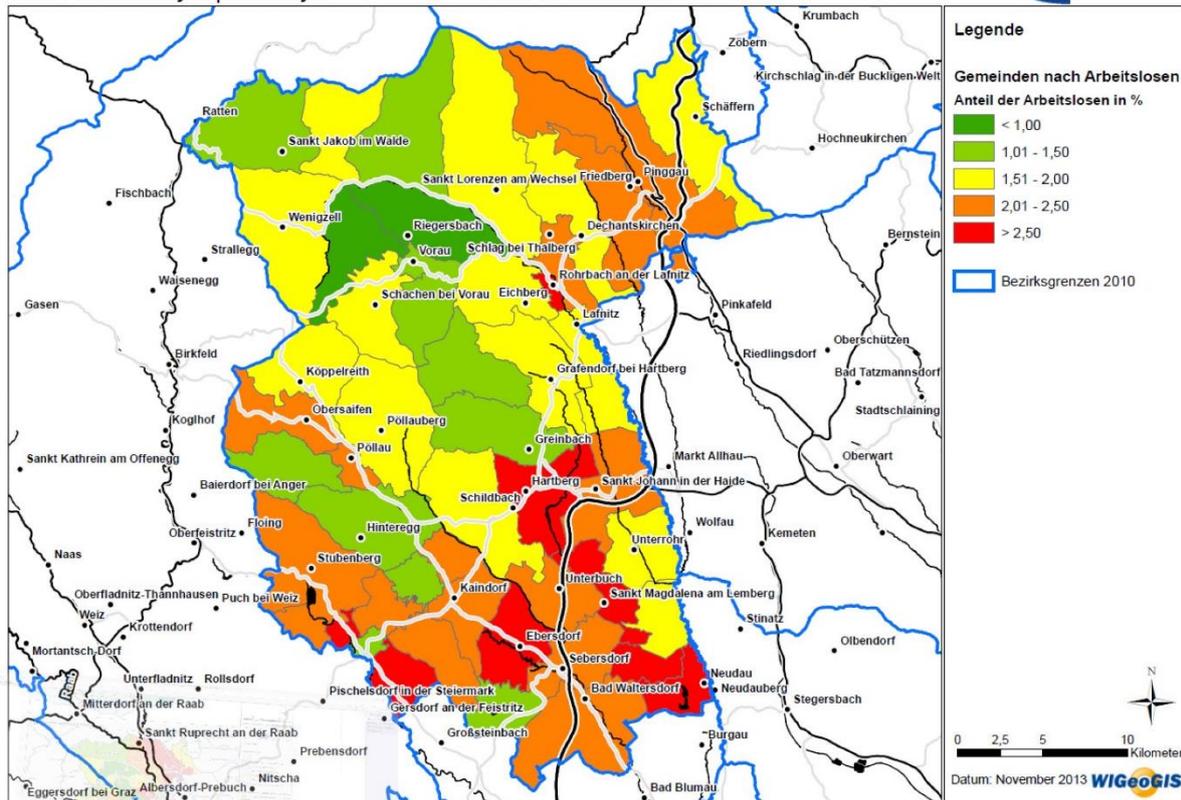
Die Arbeitslosigkeit ist in einer Gemeinde umso geringer

- je höher der Anteil selbstständig Erwerbstätiger ist,
- je höher der Anteil der Erwerbstätigen im Handel ist,
- je mobiler eine Gemeinde bzw. je höher der Anteil der Auspendler aus der Gemeinde ist,
- „je höher die Fahrzeit des Pendlers zu seiner Arbeitsstätte ist.“

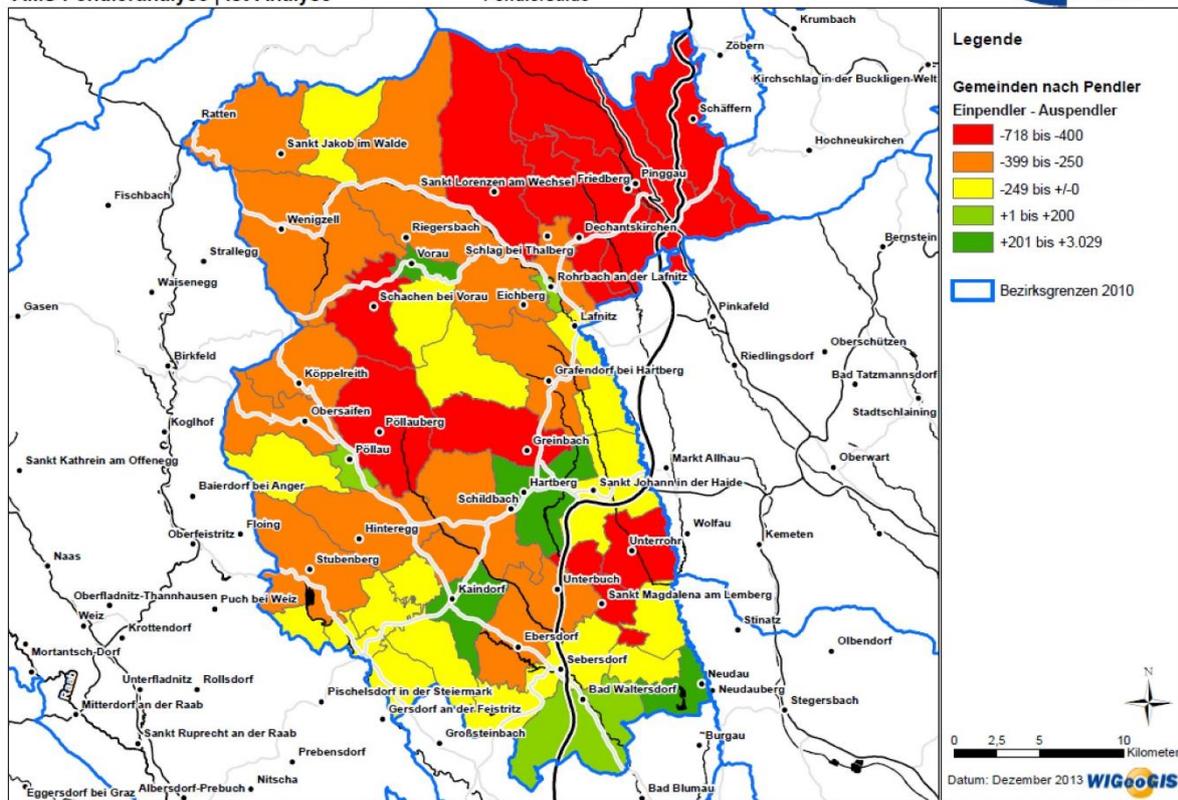
Die Arbeitslosigkeit steigt hingegen in einer Gemeinde bei

- höherer Zentralität,
- größerem Anteil der Einpendler in die Gemeinde,
- höherem Anteil der Ein-Personen-Haushalte in der Gemeinde.

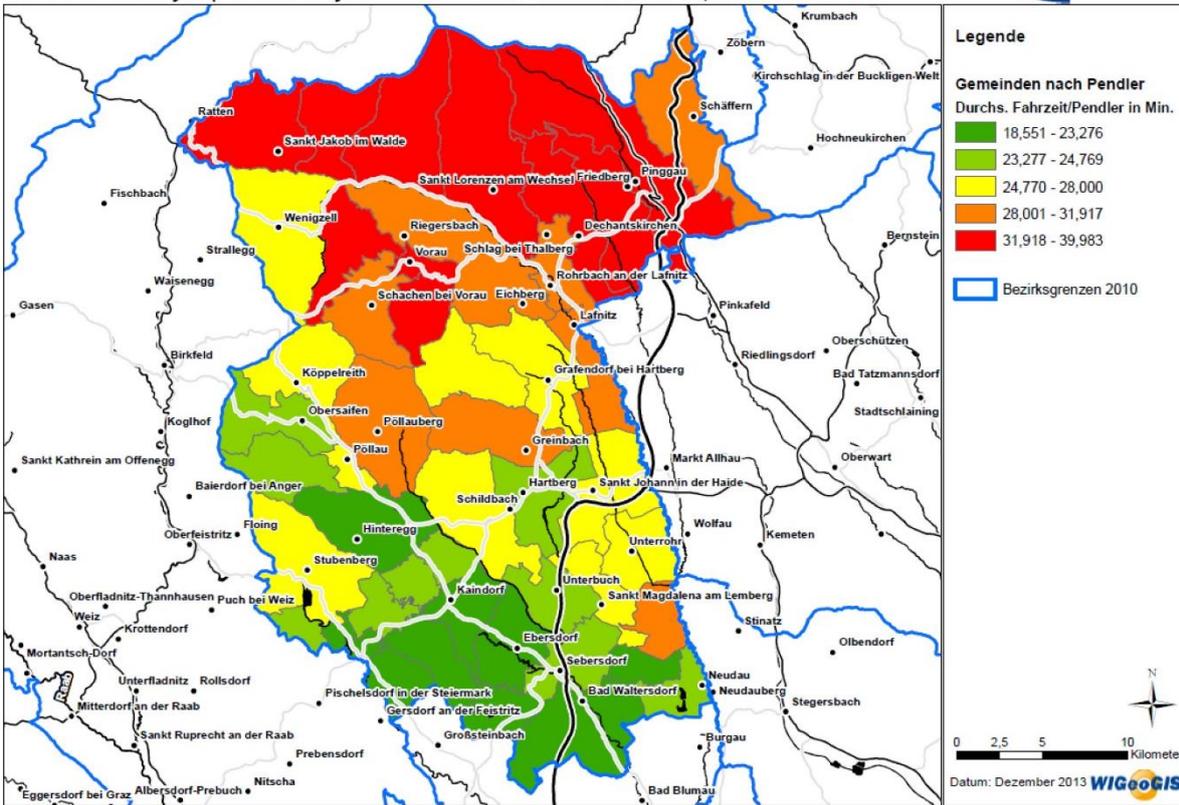
⁶ Pendlerstudie – Bezirk Hartberg, WiGeoGIS im Auftrag des AMS Steiermark



AMS Pendlerstudie – Anteil der Arbeitslosen in %



AMS Pendlerstudie – Pendlersaldo



AMS Pendlerstudie – Durchschnittliche Fahrzeit pro Pendler

2.5 Verkehrsinfrastruktur

Zur Analyse der Verkehrsinfrastruktur der Oststeiermark werden das Straßennetz und das öffentliche Verkehrsnetz näher beleuchtet. Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Situation im öffentlichen Bereich in den letzten Jahren durch Initiative des Landes stark verbessert hat. Unter dem Arbeitstitel „Regionale Verkehrskonzepte“ wurden von Experten für zehn Regionen der Steiermark bereits in den Jahren 2006/07 langfristig ausgelegte Verkehrskonzepte erstellt, die jeweils individuell auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Region abgestimmt sind. Die Konzepte wurden in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Regionsvertretern (Regionale Planungsbeiräte) entwickelt und jeweils mit den Maßnahmenkatalogen und Bauprogrammen von den regionalen Planungsbeiräten einvernehmlich beschlossen.

Auch der öffentliche Verkehr wurde in die Planung miteinbezogen. Der Bedarf wurde analysiert und davon ausgehend versucht, im budgetären Rahmen eine Optimierung der Taktung und Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. Die Anbindungen an den Großraum Graz und wichtige lokale Hauptorte als Hauptpendler-Ziele wurden geplant und umgesetzt.⁷

Für die Oststeiermark wurden zwei Verkehrskonzepte, eines für den Bezirk Weiz und eines für den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld erstellt, jedoch sind die beiden Konzepte durch Betrachtung der Pendlerströme auch über die Bezirksgrenzen hinaus bereits gut vernetzt.

2.5.1 Straßennetz Oststeiermark⁸

Das Landesstraßennetz wurde im Rahmen der Erstellung der regionalen Verkehrskonzepte entsprechend der Funktion und Wertigkeit in Bezug auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte sowie der Analyse der Wirtschafts- und Tourismuszentren funktionell gegliedert und nach deren Bedeutung kategorisiert.

Mit den Kategorien werden Qualitätsansprüche, Betriebsgeschwindigkeiten, Kreuzungsgestaltung und Straßenführungen durch Ortsgebiete festgelegt. Weiters bilden die Kategorien zusammen mit der Verkehrsbelastung die Grundlage für die Reihung von Straßenbaumaßnahmen bzw. die Prioritäten in der Straßenerhaltung.

- **Weiz⁹**

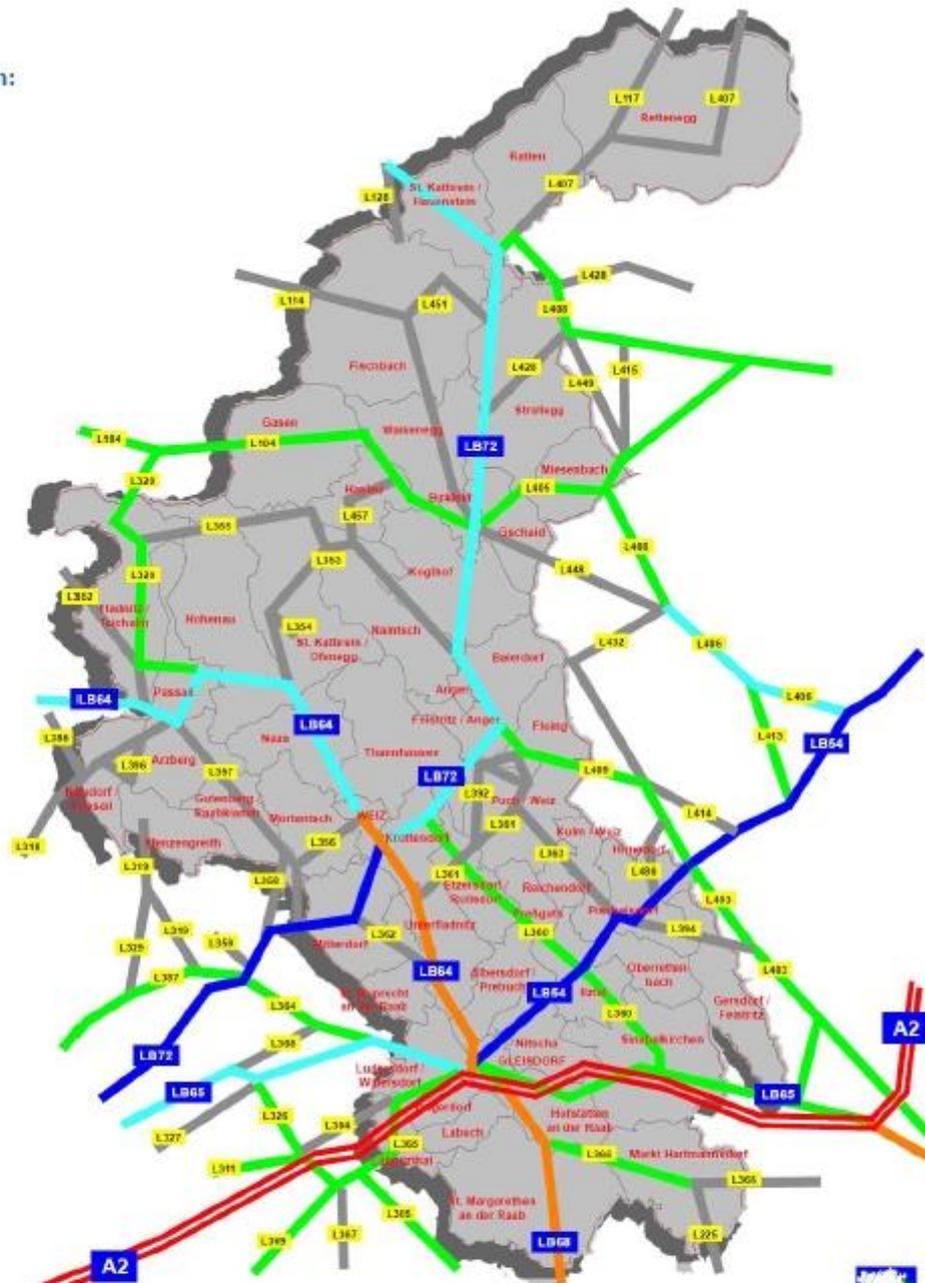
Die Straßenverbindung zwischen Weiz und Gleisdorf bzw. dem Autobahnanschluss Gleisdorf West hat gemeinsam mit der Anbindung von Feldbach an den Autobahnanschluss Gleisdorf Ost die höchste Bedeutung im Bezirk Weiz. Daher sind diese überregionalen Straßenverbindungen in der Kategorie B eingereiht. Als Straßen der Kategorie C1 werden die B54 zwischen Gleisdorf und Hartberg und die B72 zwischen Graz und Weiz festgelegt. Die Kategorie C2 gilt für die B64 von Weiz über Passail nach Frohnleiten, die B65 zwischen Graz und Gleisdorf sowie die B72 von Weiz über Birkfeld ins Mürztal. Alle anderen Landesstraßen sind entsprechend ihrer kleinregionalen bzw. lokalen Funktion in Kategorie D oder E einzustufen.

⁷ www.verkehr.steiermark.at, 10.12.2014

⁸ www.verwaltung.steiermark.at, 10.12.2014

⁹ Regionales Verkehrskonzept Bezirk Weiz Kurzfassung, Land Steiermark, www.verkehr.steiermark.at, 10.12.2014

Straßenkategorien:



Planverfasser: Jereb / Hofmann

Kategorie	Verbindungs-funktion	Querschnitt	Knoten	Ortsgebiet (SVO)	Straßentyp	Einmündungen	Begriffsweg	Radverkehr	Betriebs-geschwindigkeit (km/h)	Bemutbarkeit
A	groß-räumig	2- bis 4-streifig	niveau-frei	nein	Autobahn Schnellstr.	nein	nein	nein	> 80	ja
B	über-regional		niveau-frei anstreben	ja, Umfahrung anstreben	Autostraße	nur über best. Knoten	ja	Radweg	70 - 85	
C1	regional	2-streifig	niveaugleich, niveaufrei möglich	ja, Umfahrung möglich	Vorrangstraße	beschränkt	möglich	Radweg, Radfahrstreifen	60 - 75	nein
C2	teil-regional		niveaugleich	ja				50 - 65		
D	klein-räumig		niveaugleich	ja				rund 50		
E	lokal				ja			< 50		

Kategoriemerkmale für Landesstraßen - in Ortsgebieten und städtischen Ballungsräumen gelten zT. differenzierte Kategoriemerkmale

Straßennetz nach Kategorien (vgl. Regionales Verkehrskonzept Weiz)

- **Hartberg-Fürstenfeld¹⁰**

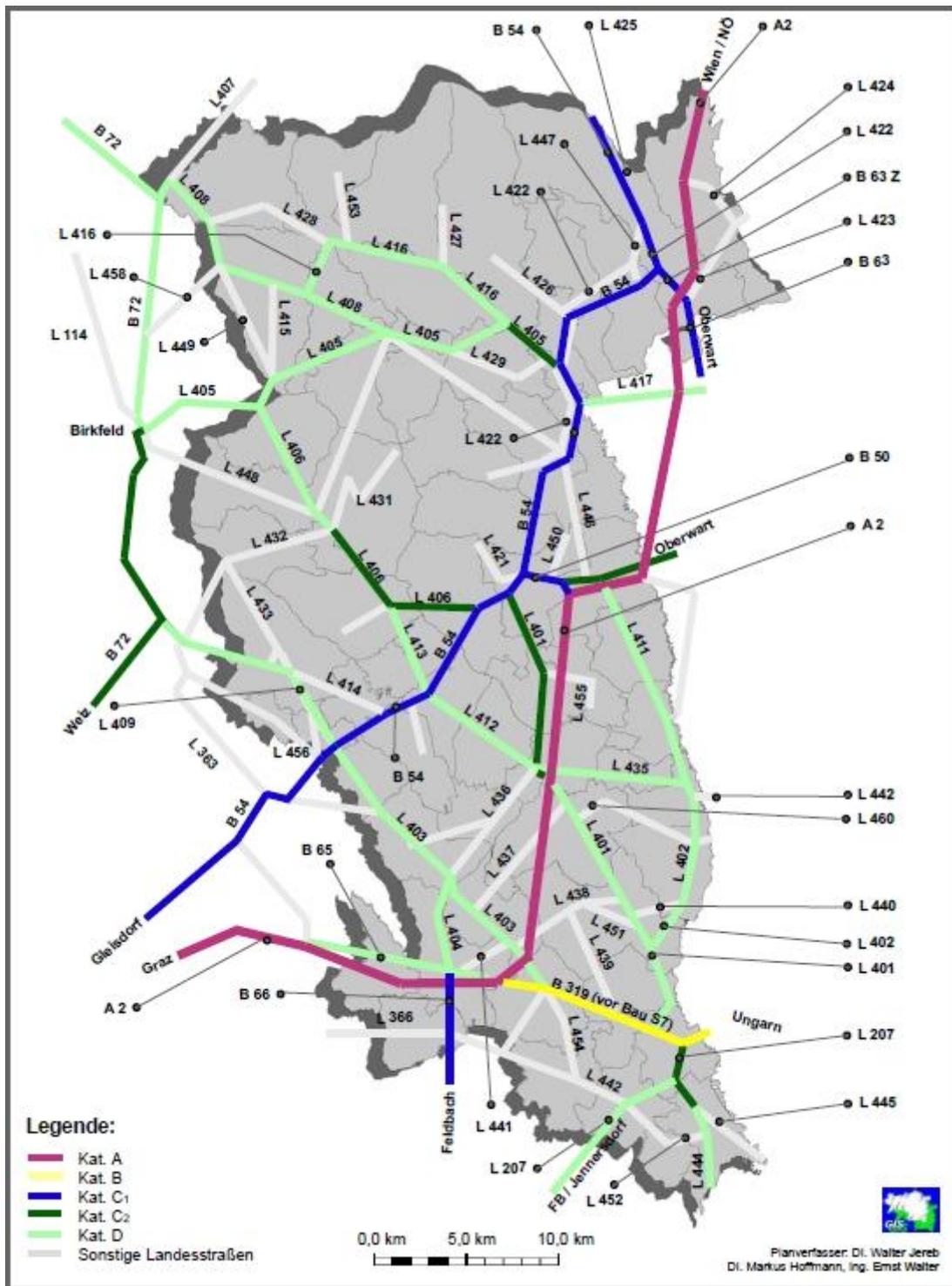
Die höchste Bedeutung hat demnach die B319 mit Kategorie B bis zur Fertigstellung der S7. Als Straßen der Kategorie C1 werden die B54, die B50 zwischen A2 und B54, die B63 Richtung Oberwart und die B66 in Richtung Feldbach festgelegt. Die Kategorie C2 gilt für die B50 Richtung Oberwart, die L405 zwischen B54 und L416, die L406 zwischen B54 und L431 sowie die L207 und die L444 bis zur Kreuzung mit der L445. Alle anderen Landesstraßen sind in der Kategorie D oder darunter einzustufen.

Kategorie	Querschnitt	Ortsgebiet	Einmündungen	Begleitwege	Geschwindigkeit
A 	> 4-streifig	nein	nein	nein	80 – 100 km/h V _B
B 	2 bis 4 streifig	Umfahrung anstreben	nein	ja	70 – 80 km/h V _B
C ₁ 	2 streifig	Umfahrung möglich	nein	Zum Teil	60 – 75 km/h V _B
C ₂ 	2 streifig	ja	beschränkt	möglich	50 – 65 km/h V _B
D 	2 streifig	ja	ja	nein	bis 50 km/h V _B

*V_B... Betriebsgeschwindigkeit

Kategorisierung des Straßennetzes

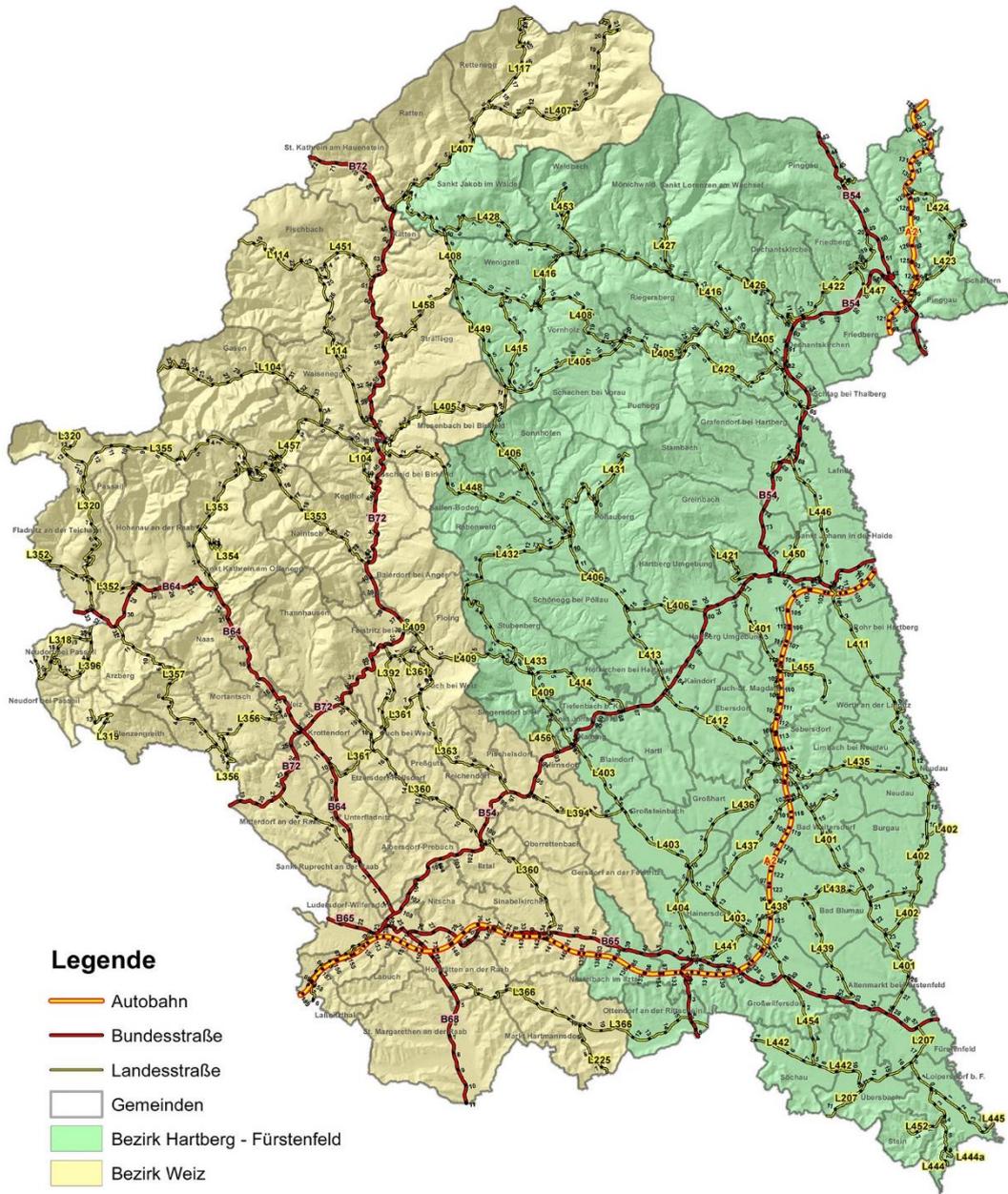
¹⁰ Regionales Verkehrskonzept Bezirk Hartberg-Fürstenfeld Kurzfassung, Land Steiermark, www.verkehr.steiermark.at, 10.12.2014



Festgelegte Netzstruktur und Straßenkategorien in Fürstenfeld und Hartberg (vgl. Regionales Verkehrskonzept Hartberg-Fürstenfeld)

- **Straßennetz aktuell**

Das aktuelle Straßennetz für die Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld unter Einbeziehung der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen wird nachstehend dargestellt.



Straßennetz Oststeiermark¹¹

¹¹ <http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/ziel/74837888/DE/>, 10.12.2014

2.5.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)¹²

Auf 1000 OststeiererInnen kommen 643 Autos und damit um 111 Autos mehr als im steirischen Zentralraum. Ursache dafür ist die Siedlungsstruktur der Oststeiermark, aufgrund derer die Teilnahme am beruflichen und gesellschaftlichen Leben in vielen ländlichen Gemeinden ohne eigenen PKW nur schwer möglich. Die Erschließung der Bezirke Weiz, Hartberg und Fürstenfeld mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) ist daher notwendig, um eine Grundversorgung der Bevölkerung sicherzustellen.

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) im Vergleich mit der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist ein wesentliches Kriterium für die Konkurrenzfähigkeit der Verkehrsträger. Umfassende Untersuchungen bestätigen immer wieder die Bedeutung von Fahrzeit und Zugangszeit für die Verkehrsmittelwahl. Ab einem Fahrzeitverhältnis von etwa 1:1,3 fallen die niedrigeren Kosten des Öffentlichen Verkehrs nicht mehr ins Gewicht und eine Verkehrsverlagerung zum ÖV wird zunehmend unwahrscheinlich.

Bereits 2003 hat das Land Steiermark unter der Bezeichnung Korridor Ost das ÖV-System der Oststeiermark neu strukturiert und seitdem wird im Rahmen der regionalen Verkehrskonzepte eine Anpassung und Erweiterung des Netzes vorgenommen. Die Stärke des ÖV sind die Schnellbusangebote für den Pendlerverkehr von Weiz und Gleisdorf nach Graz bzw. das Angebot auf der steirischen Ostbahn sowie Park&Ride-Anlagen an den ÖV-Hauptachsen. Im Norden der Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld ist das Angebot im ÖV vergleichsweise schlecht und die Fahrzeiten zu den Hauptzielen im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) oft mehr als doppelt so lang.



Übersicht Korridore Öffentlicher Verkehr in der Steiermark¹³

Die Bus- und Bahnlinien der Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld fallen in die Korridore 200, 300, 400 und werden nachstehend als Ausschnitt des Verbundliniennetzes Steiermark dargestellt.¹⁴

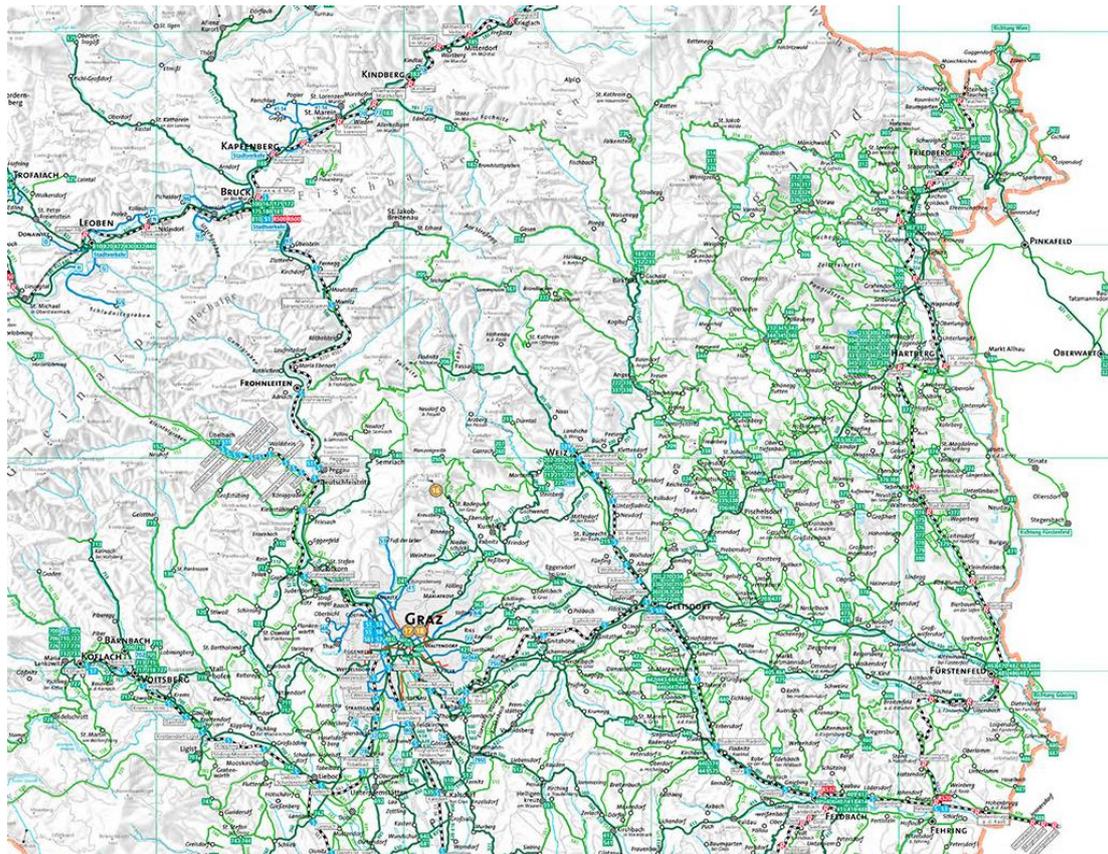
¹² www.verbundlinie.at, 10.12.2014

Regionales Verkehrskonzept Bezirk Weiz Kurzfassung, Land Steiermark, www.verkehr.steiermark.at

Regionales Verkehrskonzept Bezirk Hartberg-Fürstenfeld Kurzfassung, Land Steiermark, www.verkehr.steiermark.at, 10.12.2014

Leitbild, Regionalentwicklung Oststeiermark

¹³ <http://www.verbundlinie.at/fahrplan/fahrplandownload.php>, 10.12.2014



Übersicht Liniennetz Weiz und Hartberg-Fürstenfeld¹⁵

¹⁴ <http://www.verbundlinie.at/fahrplan/fahrplandownload.php>, 15.12.2014

¹⁵ http://www.verbundlinie.at/linien/_download/liniennetz_steiermark.pdf, 15.12.2014

- **Busverbindungen¹⁶**

Buslinienkorridore ohne S-Bahn werden vom Land Steiermark planerisch vorrangig behandelt. Schrittweise sollen sie die gleiche Angebotsqualität wie die S-Bahn-Strecken erhalten. Gleichzeitig soll auch eine bewusste Positionierung des Busangebots (gleichwertig zur S-Bahn und zur RegioBahn Steiermark) unter dem Namen "RegioBus Steiermark" einhergehen.

Das Angebot der Busverbindungen in den beiden Bezirken umfasst drei Korridore des Verkehrsbundes. Verbesserungen wurden in den letzten Jahren vor allem in der Anbindung Hauptorte Weiz, Gleisdorf, Hartberg und Fürstenfeld an Graz erzielt.

Korridor 200: Buslinien von Graz in die Region Faßberg, St. Radegund, Weiz, Anger, Birkfeld, Ratten und Feistritzwald.

Zwischen Graz und Weiz wurden regelmäßige Taktverkehre eingerichtet.

Korridor 300: Buslinien von Graz in die Region Gleisdorf, Hartberg, Vorau und Pöllau sowie nach Wien

Neue Expressbusse über die Autobahn und regelmäßige Taktverkehre (z. B. annähernder Halbstundentakt Linie 350 Graz – Gleisdorf) wurden eingeführt.

Korridor 400: Buslinien von Graz in die Region Laßnitzhöhe, Gleisdorf, Feldbach, Fürstenfeld und Ilz

Zwischen Graz und Fürstenfeld wurden zusätzliche Kurse zur Kapazitätserweiterung eingeführt, sodass eine regelmäßige Taktung gewährleistet wird.

- **Schnellbahnverbindungen**

Die Bahnverbindungen werden nach einer Phase der Vernachlässigung seit 2006 im Rahmen der regionalen Verkehrskonzepte wieder kontinuierlich aufgebaut, um zu vermeiden, dass die peripheren Regionen der Steiermark den Anschluss an die Ballungszentren verlieren.

Untergliedert ist das Angebot in die sogenannte S-Bahn für Schnellbahnverbindungen und für regionale Verbindungen die sogenannte RegioBahn.

- **S-Bahn**

Die S-Bahn Steiermark ist das wichtigste Nahverkehrsprojekt in der Steiermark. Seit 2007 wird das Fahrplanangebot im Großraum Graz laufend zu dichten Taktverkehren verbessert (Kategorie A). Im Bereich der S-Bahn sind nun bereits rund 150 Züge bei den Partnerunternehmen ÖBB, GKB und Steiermärkische Landesbahnen durch das Land Steiermark bestellt.

Mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Koralmbahn sowie der Aufnahme der Ostbahn in das S-Bahn-System wurde die erste Entwicklungsstufe der S-Bahn abgeschlossen. Die nächsten Verbesserungsschritte bringen der S-Bahn Steiermark weitere Verdichtungen zu 15- bzw. 30-Minuten-Takten.

¹⁶ <http://www.verbundlinie.at/linien/regiobus.php>, 15.12.2014

Weiters soll die Infrastruktur sowie die Fahrgastinformation kundennah ausgebaut werden. Schließlich werden weitere neue Fahrzeuge (durchwegs klimatisiert und niederflurig) ein neues Fahrgefühl auf Schiene bringen. Mit dem Endausbau der S-Bahn Steiermark werden an einem Werktag (Mo bis Fr) zwischen 20.000 und 25.000 Fahrgäste mehr in der S-Bahn erwartet (rund 50.000 plus gesamt, ca. +80%).

Im Vergleich von Oktober 2007 zu 2014 sind um rund 17.100 oder um plus 64 Prozent mehr tägliche Fahrgäste (Mo bis Fr) im S-Bahn-Netz unterwegs. In Summe fahren nun rund 44.000 Kunden pro Tag mit der S-Bahn.



Übersicht Endausbau S-Bahn¹⁷

¹⁷ <http://www.verkehr.steiermark.at>

- **RegioBahn**

Das Fahrplanangebot der RegioBahn Steiermark ist in seinen Grundzügen vollständig. Weitere Verbesserungen soll es nachfrageorientiert in Form von Verdichtungen zu den Spitzenzeiten sowie bei der Vervollständigung der Takte vor allem am Tagesrand geben. Angesichts der steigenden touristischen Bedeutung der RegioBahn soll auch das Angebot an Wochenenden komplettiert werden.

In der Oststeiermark gibt es zwei Schnellbahnverbindungen, die S 31 von Weiz nach Gleisdorf und die S 3 von Fehring nach Graz. An die S3 in Fehring schließt östlich die R520, die eine Verbindungsachse hin in das Hartberger Land - Wechselgebiet darstellt und auch Anschlussmöglichkeiten nach Niederösterreich (Wr. Neustadt) und Wien bietet.



Auszug aus dem derzeitigen Liniennetz Bahn für die Oststeiermark

2.5.3 Tarifmodell Verbund¹⁸

Alle öffentlichen Verkehrsmittel (Verbundlinien) in der Steiermark können zum Verbundtarif benutzt werden. Dazu ist die Steiermark in Tarifzonen eingeteilt. Der Fahrpreis im steirischen Verbundtarif richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen und nach der Geltungsdauer der gewünschten Fahrkarte. Auch alle öffentlichen Verkehrsmittel in Graz können zum steirischen Verbundtarif benutzt werden.

- **Stundenkarte:**

Die Stundenkarte ist die „Einzelfahrkarte“ für alle öffentlichen Verkehrsmittel in der Steiermark. Die Geltungsdauer hängt von der befahrenen Strecke ab: von einer bis zu fünf Stunden. Innerhalb dieser Geltungsdauer können Sie beliebig vielen Fahrten machen. Sie dürfen jede direkte und ununterbrochene Fahrt beenden, auch wenn Ihre Stundenkarte bereits abgelaufen sein sollte.

Tarif-zonen	Voll-preis	erm. -50%	erm. -38%	gilt*	Tarif-zonen	Voll-preis	erm. -50%	erm. -38%	gilt*
1	2,10	1,10	1,30	1,0	12	22,80	11,40	14,10	3,0
2	4,20	2,10	2,60	1,5	13	24,20	12,10	15,00	3,0
3	6,30	3,20	3,90	1,5	14	25,50	12,80	15,80	3,5
4	8,30	4,20	5,10	1,5	15	26,80	13,40	16,60	3,5
5	10,30	5,20	6,40	2,0	16	27,90	14,00	17,30	3,5
6	12,30	6,20	7,60	2,0	17	29,00	14,50	18,00	4,0
7	14,20	7,10	8,80	2,0	18	30,10	15,10	18,70	4,0
8	16,10	8,10	10,00	2,5	19	31,10	15,60	19,30	4,0
9	17,90	9,00	11,10	2,5	20	32,10	16,10	19,90	5,0
10	19,60	9,80	12,20	2,5	21	33,10	16,60	20,50	5,0
11	21,20	10,60	13,10	3,0	22	34,10	17,10	21,10	5,0

Preise Stundenkarte

- **10-Zonen-Karte:**

Die 10-Zonen-Karte ist eine vergünstigte Stundenkarte im Vorverkauf: Die zehn Streifen haben den Wert von zehn Tarifzonen. Eine oder mehrere Personen können damit in einer oder mehreren Tarifzonen in der Steiermark fahren. Dazu stempeln Sie bei Fahrtantritt pro Person die benötigte Anzahl von Streifen). Danach gilt diese Karte während der Geltungsdauer für beliebig viele Fahrten in den gewünschten Tarifzonen. Sie dürfen jede direkte und ununterbrochene Fahrt beenden, auch wenn Ihre Stundenkarte bereits abgelaufen sein sollte.

¹⁸ www.verbundlinie.at, 15.12.2014

Tarif-zonen	Voll-preis	Ersparnis**	ermäßigt -50%	Ersparnis**	gilt*
1	1,96	-6,7%	0,98	-10,9%	1,0
2	3,92	-6,7%	1,96	-6,7%	1,5
3	5,88	-6,7%	2,94	-8,1%	1,5
4	7,84	-5,5%	3,92	-6,7%	1,5
5	9,80	-4,9%	4,90	-5,8%	2,0
6	11,76	-4,4%	5,88	-5,2%	2,0
7	13,72	-3,4%	6,86	-3,4%	2,0
8	15,68	-2,6%	7,84	-3,2%	2,5
9	17,64	-1,5%	8,82	-2,0%	2,5

Preise Zonenkarte

- **Wochen / Monatskarte:**

Die Wochen- bzw. Monatskarte gilt ab dem Kauftag jeweils eine Woche oder einen Monat. Während dieser Zeit kann man in den gekauften Tarifzonen beliebig viele Fahrten machen. Die Wochenkarte zahlt sich oft bereits ab drei Tagen pro Woche aus, die Monatskarte ist eine flexible Variante für Stammkunden.

Tarifzonen	Vollpreis	Preis/Tag	Tarifzonen	Vollpreis	Preis/Tag
1	13,40	1,91	9	50,90	7,27
2	18,40	2,63	10	54,60	7,80
3	24,10	3,44	11	58,50	8,36
4	30,90	4,41	12	62,70	8,96
5	35,90	5,13	13	66,40	9,49
6	39,80	5,69	14	70,10	10,01
7	43,00	6,14	15	73,70	10,53
8	46,70	6,67	16	76,80	10,97

Preise Wochenkarte

Tarifzonen	Vollpreis	Preis/Tag*	Tarifzonen	Vollpreis	Preis/Tag*
1	44,80	1,49	9	169,10	5,64
2	61,40	2,05	10	181,10	6,04
3	80,10	2,67	11	194,90	6,50
4	102,10	3,40	12	208,30	6,94
5	119,30	3,98	13	221,00	7,37
6	132,20	4,41	14	232,90	7,76
7	142,90	4,76	15	245,10	8,17
8	155,20	5,17	16	256,20	8,54

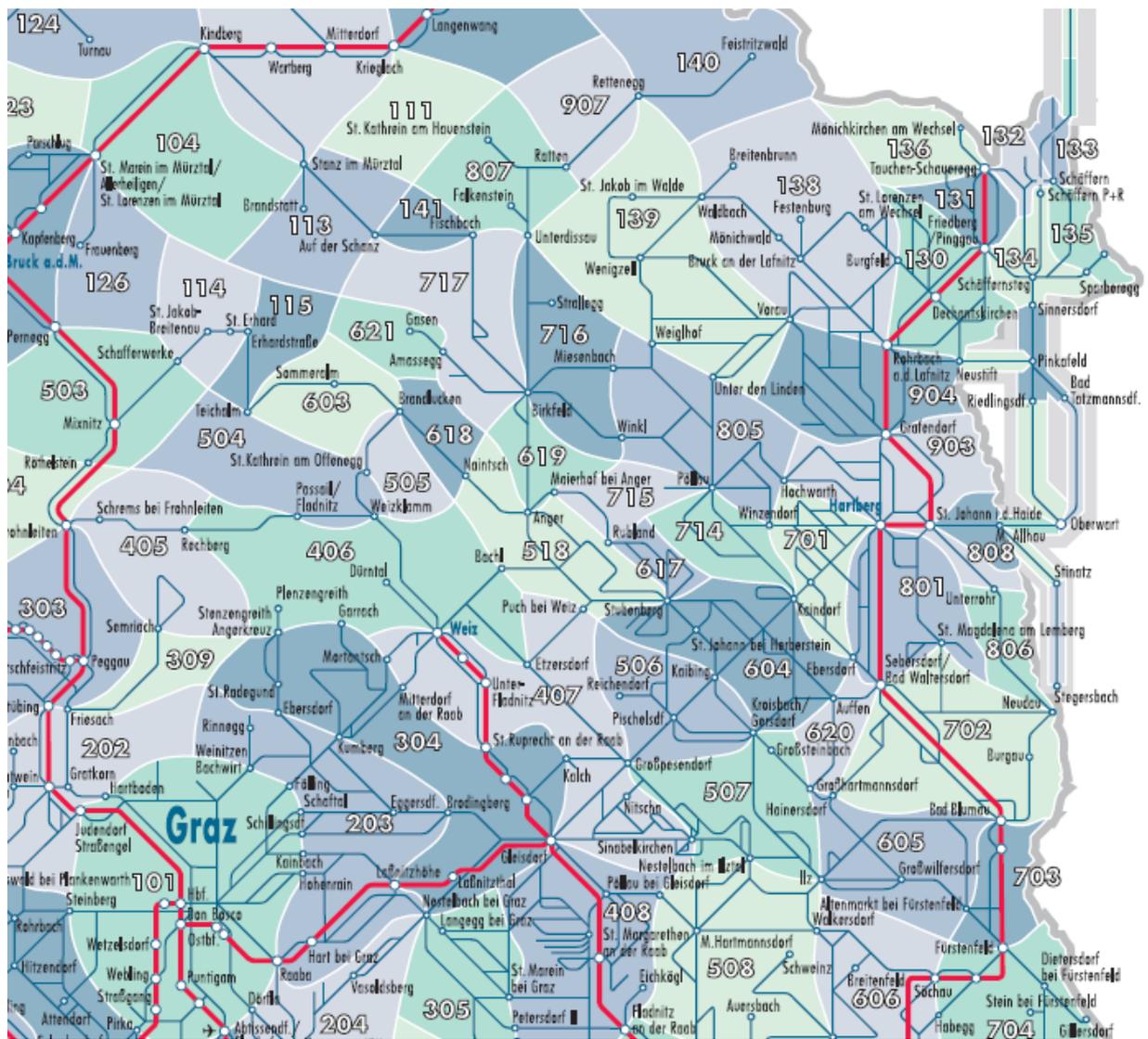
Preise Monatskarte

- **Halbjahres- / Jahreskarte**

Die Jahreskarte gilt ein Jahr lang für **beliebig viele Fahrten** in den gekauften Tarifzonen. Sie ist die günstigste Verbundfahrkarte: Der Preis beträgt weniger als jener von 9,5 Monatskarten. **Ebenso erhältlich ist** die Halbjahreskarte für sechs Monate.

Tarifzonen	Halbjahreskarte	Preis/Tag	Jahreskarte	Preis/Tag
1	228,00 (237,00)	1,25 (1,30)	399,00 (417,00)	1,09 (1,14)
2	312,00 (321,00)	1,71 (1,76)	565,00 (583,00)	1,55 (1,60)
3	408,00 (417,00)	2,24 (2,28)	739,00 (757,00)	2,02 (2,07)
4	521,00 (530,00)	2,85 (2,90)	942,00 (960,00)	2,58 (2,63)
5	609,00 (618,00)	3,34 (3,39)	1.102,00 (1.120,00)	3,02 (3,07)
6	675,00 (684,00)	3,70 (3,75)	1.221,00 (1.239,00)	3,35 (3,39)
7	729,00 (738,00)	3,99 (4,04)	1.321,00 (1.339,00)	3,62 (3,67)
8	791,00 (800,00)	4,33 (4,38)	1.433,00 (1.451,00)	3,93 (3,98)
9	863,00 (872,00)	4,73 (4,78)	1.563,00 (1.581,00)	4,28 (4,33)
10	925,00 (934,00)	5,07 (5,12)	1.674,00 (1.692,00)	4,59 (4,64)
11	996,00 (1.005,00)	5,46 (5,51)	1.802,00 (1.820,00)	4,94 (4,99)
12	1.064,00 (1.073,00)	5,83 (5,88)	1.925,00 (1.943,00)	5,27 (5,32)
13	1.128,00 (1.137,00)	6,18 (6,23)	2.043,00 (2.061,00)	5,60 (5,65)

Preise Halbjahres-/Jahreskarte



Tarifzonen Oststeiermark

2.6 Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken in der Oststeiermark¹⁹

Im Rahmen des Leitbildprozesses wurde für die Region Oststeiermark eine umfangreiche und detaillierte SWOT-Analyse durchgeführt. Um einen besseren Überblick zu erhalten, wurde die SWOT-Analyse in einzelne Themenfeldern aufgesplittert.

Farblich hervorgehoben wurden jene Bereiche die das Thema Mobilität (gelb) betreffen. Zusätzlich wurden für das Projektumfeld interessante Punkte hervorgehoben (blau).

Generell wird die „Präsenz“ des Themas Mobilität als eher gering eingestuft, obwohl es die Grundvoraussetzung für Entwicklungen in vielen anderen Bereichen darstellt.

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Standort, Umwelt und Infrastrukturen			
<ul style="list-style-type: none"> • Weitgehend gut ausgebaute Infrastruktur und Verkehrsverbindungen und Nähe zum Zentralraum Graz • Vielfalt an natürlichen Ressourcen, gemäßigtes Klima, intakte Kulturlandschaft und Umwelt • Hochwertige Natur- und Erholungsräume • Gepflegte Ortsbilder • Hohe Wohnqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Erreichbarkeit mancher peripherer Standorte • Straßeninfrastruktur (B64) • Daten-Infrastruktur / Breitbandausbau 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage zwischen Graz und Wien • Grenzregion zu Ungarn und Slowenien: Internationalisierung • Hervorragendes Flächenangebot entlang der Verkehrsachsen • Impuls- und Kompetenzzentren - und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen (Weiz) • Auslagerung von Dienstleistungen in ländliche Gebiete durch große Unternehmen (Lebensqualität, günstige Grundstücks- und Büropreise) • Arbeiten auch vom Wohnort aus (unter Wahrung der Integrationserfordernisse) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sogwirkung der Zentralräume Graz und Wien • Bessere Förderungen in Nachbarbundesländern

¹⁹ Leitbild Oststeiermark, S. 8, Regionalentwicklung Oststeiermark und eigene Überlegungen

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Demographie, Bildung und Soziales			
<ul style="list-style-type: none"> • Stabile Bevölkerungsentwicklung • Verfügbare, flexible, motivierte und engagierte Arbeitskräfte • Hoher Anteil der Beschäftigten in Gewerbe und Industrie • Ganzjährige Beschäftigung im Tourismus • Beschäftigungspakt Oststeiermark • Gut ausgeprägte Trägerlandschaft von Sozial- und Beschäftigungsmaßnahmen • Berufs- und Bildungsorientierungsmessen • Qualifizierungsagentur: Information, Bewusstseinsbildung • Lehrlingsausbildung durch Betriebe • Gute Hauptschulen/Neue Mittelschulen und technische Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> • Demographische Entwicklung: Überalterung • Rückgang der Erwerbsquote • Hoher Auspendleranteil • Abwanderung aus peripheren Regionen • Leicht negative Bevölkerungsentwicklung bei Frauen • Unzureichendes Kinderbetreuungsangebot • Starke regionale Beschäftigungsunterschiede • Lehrlingsmangel und ungenügender Nachwuchs an FacharbeiterInnen durch Lehre • Fehlendes Arbeitsplatzangebot für benachteiligte Personen und älter werdende Arbeitskräfte • Niedriges Bildungsniveau (Hochschule) und Mangel an Arbeitsplätzen für höher gebildete junge Menschen • Keine technischen Qualifizierungsangebote in Großraum Hartberg • Immer noch starke Gender-Unterschiede in der Berufswahl • Bäuerliche Tradition der Vielseitigkeit geht zusehends verloren 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahmepotenzial durch noch geringen AusländerInnenanteil (3,1%) • Wohnqualität für Familien bringt Hochqualifizierte in die Region • Nutzung des Fachkräftepotenzials der Nachbarländer • Graz als Personalreserve für die Oststeiermark • Ausbau von Bildungsstandorten (z.B. Fürstenfeld) • Perspektiven für Jugendliche in der Region schaffen • Angepasste Beschäftigungsmodelle für ältere ArbeitnehmerInnen • Fachkräfteausbildung / -entwicklung (relativ gutes Image von Facharbeit und Lehre im Vergleich zu Städten) • Fachkräfte durch Berufsorientierung und Elternberatung sichern • Lehre kombiniert mit Matura • Hebung der Frauenerwerbsquote / Ausbildung von Mitarbeiterinnen • Gut ausgebildete ältere ArbeitnehmerInnen (derzeit ungenügend genutzt) • Hohe Motivations- und Kooperationsbereitschaft bei den zuständigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Negative Bevölkerungsentwicklung in peripheren Teilregionen (Feistritztal, Joglland) • Ohne Zuwanderung weiter sinkender Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung • Verlust der besten Köpfe wegen fehlender qualifizierter Arbeitsangebote • Abwanderung in Richtung Großraum Graz, Wien und zunehmend auch Burgenland • Bündelung von Kompetenzen in den Ballungsräumen (z.B. Ärztezentren) • Industrie nimmt den KMUs Facharbeiter weg • Wenig Perspektiven für 50+ am Arbeitsmarkt (hohes Lohn-niveau) • Zunehmende Anzahl an billigen, gering qualifizierten Hilfskräften • Qualifikation der Lehrlinge sinkt • Mangelnde (höhere) Bildungsmöglichkeiten

		Institutionen <ul style="list-style-type: none"> • Betriebliche Gesundheitsförderung • Master-Universitätslehrgänge (z.B. FF) 	
--	--	---	--

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Wirtschaft			
<ul style="list-style-type: none"> • Große Vielfalt in der Wirtschaft – hohe Autarkie • Hoher Anteil an Familienbetrieben (auch in der Industrie) • Vernetzung der Unternehmen durch junge Wirtschaft • Gewerbe- / Industriemotor Weiz-Gleisdorf • Zukunftsweisende Entwicklungsthemen : Erneuerbare Energie – Ökotechnologie, Lebensmittel, Holz / Holzbau • Bewusstsein für erneuerbare Energien in der Bevölkerung gut verankert • Hohe Qualität der Produkte und Dienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedriges Einkommensniveau • Geringer Anteil der Beschäftigten im Bereich Industrie in Hartberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemischte Wirtschaftsstruktur • Vielfalt und Kleinstrukturiertheit • Wachstumsperspektiven in chancenreichen Sektoren • Impulse für KMUs durch Leitbetriebe • Innovationsfähigkeit der KMUs • Weiterentwicklung von Kernkompetenzen • Jobs im Sozialbereich (z.B. Greencare) • Projekte erneuerbarer Energien mit regionalen Unternehmen • Kleinstrukturiertheit in Land- und Forstwirtschaft fördert • Modellhafte Wirtschaftspartnerschaften • Nutzung landwirtschaftlicher Erwerbskombinationen • Regionale Kreisläufe durch Vernetzung • Export von Qualitätsprodukten 	<ul style="list-style-type: none"> • Globaler Wettbewerb • Schwieriger Zugang der Unternehmen zu Fremdkapital • Billige Dienstleister aus Ungarn/Slowenien • Probleme mit der Betriebsnachfolge

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Tourismus und Regionsprofil			
<ul style="list-style-type: none"> • Ganzjahrestourismus möglich • Sanfter Tourismus und Nachhaltigkeit • Thermenland Steiermark und Oststeiermark als Tourismusregion präsent • Thermalwasser: Besonderheiten, Wirkungen (neue Krankheiten) • Vielfalt an Kulinarik und Produkten • Regionale Leitprodukte für die Verwendung in der Gastronomie • Bewegung als Erlebnis • Großes Wander- und Radwegenetz und Reitwegenetz • Gastfreundlichkeit der Menschen, Wertschätzung gegenüber Gästen • Soziale und touristische Kompetenz der Bevölkerung, Tourismusgesinnung • Hohe Qualität in der Dienstleistung • Preis-Leistungsverhältnis für Gäste • Sehr gute Leitbetriebe • Vernetzung zwischen den Betrieben (Genuss-Card) • Tourismusschulen und universitärer Lehrgang „Tourismusmanagement“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Außendarstellung und Regionsmarketing • Wenig Internationalität in Angebot und Ausrichtung (D-I-CH) • Schwaches Profil durch Markenvielfalt • Geringe Sprachkompetenz im Dreiländereck: A-H-SLO • Erreichbarkeit • Öffentlicher Verkehr für Gäste/ MitarbeiterInnen • Generationenproblem: Betriebsübernahmen • Innenwerbung und Eigenmarketing • Negatives Image der Tourismusberufe • Regionale Bewusstseinsbildung der BewohnerInnen • Zu wenig Wertschätzung für die eigenen Unternehmen in der Bevölkerung • Hohe Drop-out-Quoten nach erfolgter Ausbildung im Tourismus; d.h. geringe Motivation, im Tourismus zu arbeiten • Hohe Fluktuation der MitarbeiterInnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Destinationsentwicklung • Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen und Regionen • Marketing durch Österreich- und Steiermark-Werbung • Vernetzung des Tourismus mit Kultur und Landwirtschaft • Stärkung der branchenübergreifenden Kooperation • Attraktivierung der Thermen- und Wechselbahn • Nutzung neuer Trends • Kunst, Handwerk, Kultur, Brauchtum • Leitprodukte Kürbis, Holunder, Apfel • Genuss und Kulinarik noch breiter vermarkten • Regionale Leitprodukte in der Gastronomie; Garten Österreichs • Bewusstseinsbildung und Ausbildungsschwerpunkte in Schulen • Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze im Tourismus • Internationalisierung Sprachbildung • Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtwirtschaftliche Lage • Zunehmender Wettbewerb mit anderen Tourismusregionen • Qualitätsanforderungen steigen kontinuierlich • Schlechtes Image des Tourismus als Arbeitgeber • Gesetzliche Regelungen im Tourismus (Beschäftigung)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Energie			
<ul style="list-style-type: none"> • Seit vielen Jahren zentrale Ausrichtung in der Regionalentwicklung mit „Energierregion Oststeiermark“ und Teilregionen wie z.B. „Energierregion Weiz-Gleisdorf“, „Almenland“, „Oststeirisches Thermenland Lafnitztal“, neun Klima- und Energiemodellregionen sowie einzelnen Vorzeige-Städten und Gemeinden • Konkurrenzfähigkeit der Region im Bereich Forschung, Entwicklung, Innovation • Know-how-TrägerInnen und -Unternehmen, personelle und materielle Ressourcen, sowie erfolgreiche zahlreiche Umsetzungen in den Stärkefeldern Biomasse, energieoptimiertes Bauen, Solarthermie und Photovoltaik • Gute Aus- und Weiterbildung im Energiebereich • Beschäftigungseffekte durch energieoptimiertes Bauen • Energiepotenzial aus Wäldern (200.000 Festmeter / Jahr nachhaltiges Nutzungspotenzial) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelnde Übersicht über bestehende Aktivitäten, fehlendes Datenmaterial • Gute Projekte und Initiativen (z.B. Tanno) werden nicht „in Wert gesetzt“ • Fehlen von Humanressourcen (Lehrlinge, FacharbeiterInnen bis hin zu TechnikerInnen) • Fehlende praktische Elemente in den Ausbildungen (FH) • Keine 24-Stunden-Stromversorgung mit erneuerbarer Energie (Speichermedien) • Zu wenig Information über die Auswirkung von nicht-ökologischen Dämmstoffen • Mangelnde Nutzung der Windkraftpotenziale • Wenig zukunftsfähige Mobilitätslösungen • Unwissenheit unter nicht-bäuerlichen Waldbesitzern; Einkommen aus dem Wald bringt oft nur geringes Einkommen • Bedarf an Holz als Rohstoff zu wenig kontinuierlich / planbar 	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Markenbildung: Energierregion Oststeiermark als europäische Vorzeige- und Musterregion • Strategische, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit • Vernetzung, Koordination und klare Arbeitsaufteilungen • Gemeinsame Betriebs- und Finanzierungsmodelle für Umsetzungen • Interdisziplinäre Systemlösungen und vernetzte Energiestandorte • Aufbau regionaler Energie- und Rohstoffzentren an geeigneten Standorten • Verknüpfungen: Energie und Soziales (z.B. SOBIO) sowie Energie und Jugend (z.B. Angebote für Schulen) • Hochwertiges energieoptimiertes Bauen und Sanieren im privaten, betrieblichen, kommunalen und sozialen Wohnbau • Biogas mit Ressourcen, die sonst Abfall wären; Nutzung als Treibstoff für Autos • Steigerung der Energieausnutzung von Rundholz durch Verbesserungen in der Trocknung 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Konkurrenz um Förderungen • Schwierige Finanzierung der erforderlichen Koordinations- und Netzwerkleistungen • Viele Einzelkämpfer (z.B. Gemeinden) • Verwaltungs-, Abrechnungs- und Finanzierungsaufwand in geförderten Projekten steigt; Förderhemmnisse halten Unternehmen davon ab, mit Innovationen voranzugehen • Unsichere Finanzierung wichtiger Institutionen • Wettstreit um das Holz: Stoffliche versus energetische Nutzung • Mögliche Probleme mit einzelnen Dämmstoffen • Wirtschaftlichkeit der Sanierung kommt nicht kurzfristig zum Tragen

		<ul style="list-style-type: none">• Heizungssanierungsprogramm• Baustoff Holz in ganzheitlicher Wertigkeit erkennen: Sensibilisierung, Vorzeigeprojekte• Multiplikator Effekte durch energieoptimiertes Bauen• Öffentliche Hand: Vorzeigerolle bei Life Cycle Costs• Bewusstsein für regionale Rohstoffversorgung• Know-how über geeignete Projekte generieren (z.B. Tanno meets Gemini, Wastewater Projekt)	
--	--	---	--

3 Bedarfserhebung

Nach der umfangreichen Datenerhebung zur Struktur der Oststeiermark geht es darum, diese allgemeinen Informationen um die spezifischen Bedürfnisse der Arbeitssuchenden zu ergänzen, um darauf aufbauend ein Mikro-ÖV-System zu konzipieren, das Arbeitssuchende als Zielgruppe einschließt.

3.1 Befragungsziele

Im Detail sollen durch die Befragung folgende Fragen geklärt werden:

1. Analyse der Mobilitätssituation der Arbeitssuchenden

- Welche Verkehrsmöglichkeiten stehen den Arbeitssuchenden zur Verfügung?
- Welche Motive gibt es für die Nutzung?
- Gibt es Mobilitätsprobleme und wie groß ist der Anteil der Arbeitssuchenden mit Mobilitätsproblemen?
- Welche Auswirkungen haben Mobilitätsprobleme auf Arbeitssuchende?
- Welche Personenkreise sind stärker von Mobilitätsproblemen betroffen? (Alter, Geschlecht, Migrationshintergrund)

2. Abklärung der Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitssuchenden

- Wie zufrieden sind die Arbeitssuchenden mit ihrer Mobilitätssituation?
- Wollen Arbeitssuchende ihre Situation ändern?
- Wollen Arbeitssuchende besser über Verkehrsangebote informiert werden bzw. wie wollen sie informiert werden?

3. Nutzungsverhalten öffentlicher Verkehr

- Wie oft werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt?
- Zu welchem Zweck werden ÖV genutzt (Erreichung des Arbeitsplatzes, Behördenwege, Erledigung des Einkaufs, etc.)
- Wie gut sind die ÖV erreichbar?

4. Akzeptanz neuer Verkehrsmöglichkeiten

- Welche alternativen Verkehrsmöglichkeiten kennen die Arbeitssuchenden?
- Welche alternativen Verkehrsmöglichkeiten würden die Arbeitssuchenden annehmen?
- Bei Verkehrsmöglichkeiten mit fixen Fahrplänen: Wie müsste die Taktung der Verkehrsmittel aussehen, damit sie angenommen werden?
- Wie müsste die Preisgestaltung aussehen, damit das Angebot in Anspruch genommen wird?

3.2 Entwicklung Fragebogen

3.2.1 Befragungsebenen

Auf Grundlage dieser vier Bereiche wurden Fragebögen auf zwei unterschiedlichen Ebenen entwickelt, um die Mobilitätssituation der Zielgruppe der Arbeitssuchenden unter Berücksichtigung der Selbst- und Fremdeinschätzung zu erfassen:

- Auf erster Ebene die Befragung der **Arbeitssuchenden**, um unmittelbar von den Betroffenen Rückmeldung den Fragestellungen zu erhalten.
- Die zweite Ebene die **BeraterInnen**, die ständig mit den Arbeitssuchenden in Kontakt stehen und die Bedürfnisse und Herausforderungen der Arbeitssuchenden im Bereich Mobilität sehr gut kennen und eine aussagekräftige Fremdeinschätzung der Zielgruppe geben können. Zu den BeraterInnen zählen einerseits die AMS-BeraterInnen sowie die BeraterInnen der Träger-Gesellschaften des AMS²⁰ in den einzelnen Regionen.

3.2.2 Form der Befragung

Sowohl die Befragung der BeraterInnen als auch die der Arbeitssuchenden wurden mit Unterstützung der AMS-Regionalstellen Weiz, Gleisdorf, Hartberg und Fürstenfeld durchgeführt. Nach ersten Gesprächen mit den AMS-RegionalstellenleiterInnen wurde klar, dass die effizienteste Form der Befragung die schriftliche Befragung ist, da trotz relativ geringem zeitlichen Aufwand eine große Stichprobe erzielt werden kann. Als Auswertungs-Tool wurde die Online-Plattform SurveyMonkey ausgewählt.

3.2.3 Fragebogendesign

Das Design der Fragen differenziert zwischen den zwei Befragtengruppen und auch der Umfang der Befragung richtet sich danach. Dementsprechend ist der Fragebogen für die BeraterInnen um einiges kürzer. Ergänzt wurden die Fragebögen auch um statistische Fragen zur Person (Alter, Geschlecht, Bildung, etc.).

• BeraterInnen (BE)	• Arbeitssuchende (AS)
<i>16 Fragen zu folgenden Bereichen:</i>	<i>35 Fragen zu folgenden Bereichen:</i>
<ul style="list-style-type: none">– Statistik– Einschätzung des betroffenen Personenkreises– Formen des Mobilitätsdefizits– Auswirkungen des Mobilitätsdefizits– Neue Verkehrsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none">– Statistik– Verkehrsmöglichkeiten (Auto, ÖV, sonstiges)– Auswirkungen des Mobilitätsdefizits– Neue Verkehrsmöglichkeiten

Inhalte der Befragung

²⁰ Träger-Gesellschaften sind Partnerinstitutionen des AMS, die Beratungs- und Bildungsdienstleistungen für Arbeitssuchende im Auftrag des AMS erbringen.

3.3 Durchführung der Befragung

3.3.1 Differenzierung nach Befragtengruppe

Die Arbeitssuchenden wurden zum einen Teil durch BeraterInnen in den AMS-Stellen angesprochen, sich an der Befragung zu beteiligen. Die Befragung lag in diesem Fall in Papierform in den AMS-Stellen auf. Zum anderen Teil gingen ProjektmitarbeiterInnen direkt in AMS-Kursmaßnahmen mit aktuell arbeitssuchenden Personen. Die Fragebögen wurden dann von den Arbeitssuchenden online ausgefüllt. Bei Schwierigkeiten im Umgang mit der Online-Plattform oder bei Verständnisproblemen konnte den Arbeitssuchenden direkt geholfen werden und so eine hohe Anzahl an vollständig ausgefüllten Fragebögen erzielt werden.

Die Kontaktdaten für die Befragung der BeraterInnen wurden durch die AMS-Regionalstellen zur Verfügung gestellt. Die Befragung beider BeraterInnen-Gruppen (AMS und Träger-Gesellschaften) erfolgte Online.

3.3.2 Grundgesamtheit und Stichprobengröße

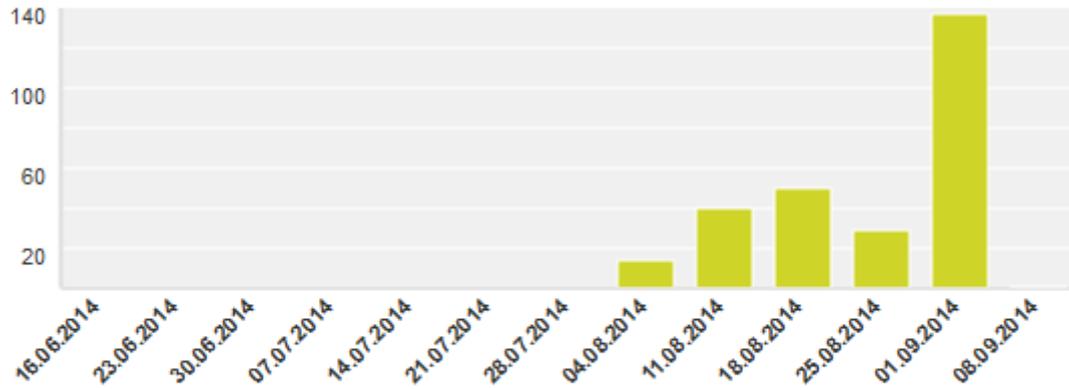
- **Befragung Arbeitssuchende**
 - Grundgesamtheit Oststeiermark: 3.698 arbeitssuchende Personen im Juni 2014²¹
 - Stichprobengröße: n=271

- **Befragung BeraterInnen**
 - Grundgesamtheit: AMS-BeraterInnen Oststeiermark (insgesamt 57 BeraterInnen) und BeraterInnen der 16 Träger-Gesellschaften der regionalen AMS-Stellen²²
 - Stichprobengröße: n=64

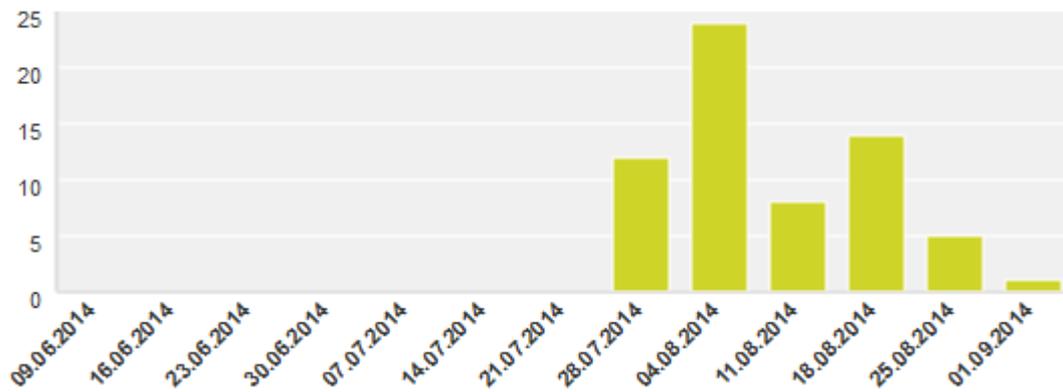
²¹ Siehe dazu Punkt 2.4.1

²² Die Anzahl der BeraterInnen in den Träger-Gesellschaften ist nicht genau bekannt. Die QUA kontaktierte Ansprechpersonen in den kooperierenden Träger-Gesellschaften, welche die Fragebögen an die MitarbeiterInnen weiterleiteten, die Fälle in der Oststeiermark betreuen.

3.3.3 Befragungszeitraum



Beantwortungsübersicht Arbeitssuchende



Beantwortungsübersicht BeraterInnen

3.4 Befragungsergebnisse – Zusammenfassung

Nachstehend sind die wichtigsten Befragungsergebnisse zusammengefasst. Eine Detailauswertung aller Ergebnisse ist dem Projektbericht beigelegt.

3.4.1 Arbeitssuchende

1. Analyse der Mobilitätssituation der Arbeitssuchenden

- Für über 90% der Befragten ist fehlende Mobilität ein großes Problem.
- 94,5% geben an, fehlende Mobilität erschwert die Arbeitssuche.
- 22% der Arbeitssuchenden besitzen kein Auto und 17% keinen Führerschein.
- 44% jener, die keinen Führerschein besitzen, geben finanzielle Gründe als Ursache an.

2. Abklärung der Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitssuchenden

- Die Hälfte der auf den öffentlichen Verkehr angewiesenen Personen ist mit ihrer derzeitigen Verkehrssituation unzufrieden.
- Fast 80% der Arbeitssuchenden finden, dass Mobilitätsberatung durch das AMS eine wertvolle Unterstützung wäre. Die Mobilitätsberatung soll dabei helfen, eine günstige Verkehrslösung (öffentliche Verbindungen, günstige Tickets, günstige Leihfahrzeuge, etc.) für die Betroffenen zu finden.

3. Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)

- 36% der Arbeitssuchenden, denen kein Auto zur Verfügung steht, nutzen öffentliche Verkehrsmittel mehrmals monatlich, 28% mehrmals wöchentlich.
- Bei den Befragten mit teilweisem Zugang zum Auto nutzen 23% Öffis mehrmals monatlich und 9% mehrmals wöchentlich.
- Bei Autobesitzern ist der Anteil viel geringer, 7% nutzen Öffis mehrmals monatlich, nur 5% mehrmals wöchentlich.
- 36% der autolosen Arbeitssuchenden geben an, öffentliche Verkehrsmittel gar nicht zu nutzen. Bei Befragten, die teilweise ein Auto zur Verfügung haben, liegt der Anteil bei 68%.
- 88% der Autobesitzer geben an, gar keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.
- Nur 4% der Befragten, die kein Auto zur Verfügung haben, gaben an, dass ihr Hauptverkehrsmittel für allgemeine Besorgungen öffentliche Verkehrsmittel sind. Der Großteil (40%) ist zu Fuß unterwegs. 30% gaben an, als Beifahrer einen Hauptteil der Besorgungen zu erledigen.

4. Akzeptanz neuer Verkehrsmöglichkeiten

- Wenige Arbeitssuchende haben mit alternativen Verkehrsmöglichkeiten (Gemeinschaftsbus, Anruf-Sammeltaxi, Leihfahrzeug, Carsharing,...) bereits Erfahrungen gesammelt.
- Fast 80% der Arbeitssuchenden fänden eine Mobilitätsberatung durch das AMS wertvoll, welche die Arbeitssuchenden dabei unterstützt, günstige Verkehrslösungen zu finden.
- Rund die Hälfte der Arbeitssuchenden wäre bereit, ein Elektroauto zu fahren oder einen Gemeinschaftsbus zu nutzen, um eine neue Arbeitsstelle zu erreichen.
- Ein Großteil der Arbeitssuchenden möchte für alternative Verkehrsmöglichkeiten maximal EUR 50,- ausgeben.
- Öffentliche Verkehrsmittel müssten zu den Hauptverkehrszeiten mind. jede halbe Stunde oder öfter verkehren, um von den Arbeitssuchenden in Anspruch genommen zu werden.

3.4.2 BeraterInnen

1. Analyse der Mobilitätssituation der Arbeitssuchenden

- 90 % der BeraterInnen geben an, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen am Arbeitsmarkt schwer zu vermitteln sind.
- Immerhin mehr als 60 % geben an, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen demotiviert und perspektivenlos sind.
- Laut den BeraterInnen zeigen sich Mobilitätsdefizite hauptsächlich durch folgende Punkte:
 - kein Führerschein aufgrund finanzieller Schwierigkeiten
 - kein eigener PKW
 - keine oder keine zumutbaren Verbindungen im öffentlichen Verkehr
- 90% der BeraterInnen geben an, dass Mobilitätsprobleme mit Dauer der Arbeitslosigkeit größer werden.

2. Abklärung der Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitssuchenden

- 67% der BeraterInnen finden, eine Mobilitätsberatung würde die Arbeitsaufnahme von Arbeitssuchenden erleichtern.
- Über 50% der BeraterInnen sind der Meinung, dass eine Mobilitätsberatung von den betroffenen Arbeitssuchenden auch angenommen werden würde.

3. Akzeptanz neuer Verkehrsmöglichkeiten

- 85% der BeraterInnen sehen in der Verbesserung des ÖV Lösungspotenziale für die Mobilitätsdefizite von Arbeitssuchenden und 78% im Angebot zusätzlicher regionaler Verkehrslösungen. Car Sharing und günstige Leihfahrzeuge werden mit 34% und 44% als Lösungsansatz schwächer bewertet.
- Fast 70% der BeraterInnen denken, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen offen für neue regionale Mobilitätslösungen (z.B. Gemeinschaftsbus, Carsharing, etc.) sind.

4 Anforderungen an die Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie soll in der betrachteten Region Oststeiermark einen lokalen Schwerpunkt setzen, der im Idealfall viele Besonderheiten und Ausprägungen einschließt, die zum einen zeigen, dass es möglich wäre, mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abzureisen zum anderen aber auch die damit verbundenen Herausforderungen aufzeigt.

Sie wurde federführend von der Energieregion Oststeiermark GmbH (DI Christian Luttenberger, MMag. Harald Messner) erarbeitet, die für die Region Oststeiermark Regionalentwicklung in den Themenbereichen Erneuerbare Energie, Energieeffizienz, Information und Bewusstseinsbildung, Klimaschutz und Regionale Mobilität betreibt. Als fachliche Unterstützung wurden ExpertInnen vom Institut für Neue Mobilität (Matthias Groher, Andrea Dewes, Ernst Thaller) hinzugezogen.

4.1 Festlegung der Region für die Machbarkeitsstudie

Die Region Oststeiermark war als Projektgebiet vereinbart und in den Grenzen dieser sollte ebenso ein lokaler Schwerpunkt gelegt werden, der zeigt, welche Herausforderungen aber auch Möglichkeiten für Mikro-ÖV-Systeme bestehen.

Die Entscheidung über die Lokalität des Studiengebietes wurde nach folgenden Gesichtspunkten getroffen:

- **Aspekt: Öffentlicher Verkehr**
Das Studiengebiet sollte zum einen eine gute Infrastruktur hinsichtlich der Anbindungsmöglichkeiten an übergeordnete ÖV-Systeme aufweisen. Im Konkreten meint dies, dass das Studiengebiet sowohl per Bahn als auch per Bus erreichbar sein muss. Grund dafür ist, dass so untersucht werden kann, ob das bestehende Angebot des ÖV als adäquat zu bezeichnen ist oder nicht.
- **Aspekt: Individueller Verkehr**
Das Studiengebiet sollte mittels Individualverkehr gut erreichbar sein. Dadurch ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass eine Vielzahl der Personen individuell in die Region fährt, obwohl ein ÖV-Angebot besteht. Somit besteht ein großes Potenzial mittels eines geeigneten Mikro-ÖV-Systems eine große Anzahl an Personen zu erreichen und ihnen einen Umstieg auf ein Mikro-ÖV-System in Kombination mit dem bestehenden ÖV-System zu bieten.
- **Aspekt: Tourismus**
Die Region Oststeiermark ist touristisch sehr gut erschlossen und zieht eine große Anzahl an UrlauberInnen in die Region. Der Großteil dieser TouristInnen reist individuell und nicht öffentlich an. Das Studiengebiet sollte auch dem Aspekt Tourismus genüge tragen.
- **Aspekt: Geographische Lage**
Das Studiengebiet sollte keine exponierte Lokalität der Region Oststeiermark darstellen sondern ganz im Gegenteil einen hohen Wiedererkennungswert für die Region darstellen. Hintergrund ist, dass die Ergebnisse im Studiengebiet so andere Lokalitäten Orientierung bieten können.

Als Region wurde unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten schließlich die Region rund um die Gemeinden Bad Waltersdorf, Sebersdorf und Bad Blumau gewählt.

Gründe für diese Entscheidung waren, dass

- das Studiengebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut vernetzt ist, wenn gleich dies auch keine Aussage über die Taktfrequenzen zulässt,
- die Anbindung an ein hochrangiges Straßennetz gegeben ist, da das Studiengebiet unmittelbar neben der Hauptverkehrsachse A2 liegt,
- im Studiengebiet der Tourismus eine zentrale Rolle spielt und über das Jahr verteilt laufend eine Vielzahl an Personen anzieht,
- das Studiengebiet zwischen den beiden ehemaligen Bezirkshauptstädten Hartberg und Fürstenfeld liegt und somit etwas zwischen diesen ehemaligen Bezirkshauptstädten „zerteilt“ ist, da sich Bad Waltersdorf und Sebersdorf nach Hartberg, Bad Blumau hingegen nach Fürstenfeld orientieren.

4.2 Regionale Vernetzung

Im Rahmen des Projektes wurden zuerst Arbeitssuchende und BeraterInnen des AMS hinsichtlich der Mobilität von Arbeitssuchenden befragt – die Informationen dazu finden sich in Kapitel 3 Bedarfserhebung wieder. Diese Ergebnisse fließen in weiterer Folge in den praktischen Teil der Machbarkeitsstudie ein.

Neben diesen Ergebnissen bestand ein wesentlicher Aspekt darin, im Studiengebiet nach den Stakeholdern zu suchen und diese nach ihrer Einschätzung zum Thema Verkehr im Allgemeinen und eines Mikro-ÖV-Systems im Speziellen zu befragen.

Als erster Schritt wurde ein Fragebogen erarbeitet, mit dem Ziel, von den Gemeinden sowie größeren Betrieben im Studiengebiet, Informationen zu erhalten. Mit diesem Fragebogen wurde auch die Bereitschaft der Teilnahme an einen Workshop abgefragt, der mit Betrieben und Gemeinden abgehalten wurde.

4.2.1 Befragung von Arbeitssuchenden und BeraterInnen des AMS

Wie beschrieben, erfolgte eine Befragung von Arbeitssuchenden sowie von BeraterInnen des AMS und von Bildungseinrichtungen.

Die Ergebnisse zeigen eindeutig, dass Mobilitätsdefizite ein großes Problem darstellen, wenn es um Arbeitssuche und in weiterer Folge auch um ein fixes Anstellungsverhältnis geht.

Nachfolgend eine Auflistung der Kernaussagen von Arbeitssuchenden sowie von den BeraterInnen zur Analyse, zur Abklärung, zur Nutzung sowie zur Akzeptanz hinsichtlich Mobilitätsdefizite.

Analyse der Mobilitätssituation

Arbeitssuchende	BeraterInnen
<ul style="list-style-type: none"> • Für über 90% der Befragten ist fehlende Mobilität ein großes Problem. • 94,5% geben an, fehlende Mobilität erschwert die Arbeitssuche. • 22% der Arbeitssuchenden besitzen kein Auto und 17% keinen Führerschein. • 44% jener, die keinen Führerschein besitzen, geben finanzielle Gründe als Ursache an. 	<ul style="list-style-type: none"> • 90 % der BeraterInnen geben an, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen am Arbeitsmarkt schwer zu vermitteln sind. • Immerhin mehr als 60 % geben an, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen demotiviert und perspektivenlos sind. • Laut den BeraterInnen zeigen sich Mobilitätsdefizite hauptsächlich durch folgende Punkte: <ul style="list-style-type: none"> ○ kein Führerschein aufgrund finanzieller Schwierigkeiten ○ kein eigener PKW ○ keine oder keine zumutbaren Verbindungen im öffentlichen Verkehr • 90% der BeraterInnen geben an, dass Mobilitätsprobleme mit Dauer der Arbeitslosigkeit größer werden.

Abklärung der Mobilitätsbedürfnisse

Arbeitssuchende	BeraterInnen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Hälfte der auf den öffentlichen Verkehr angewiesenen Personen ist mit ihrer derzeitigen Verkehrssituation unzufrieden. • Fast 80% der Arbeitssuchenden finden, dass Mobilitätsberatung durch das AMS eine wertvolle Unterstützung wäre. Die Mobilitätsberatung soll dabei helfen, eine günstige Verkehrslösung (öffentliche Verbindungen, günstige Tickets, günstige Leihfahrzeuge, etc.) für die Betroffenen zu finden. 	<ul style="list-style-type: none"> • 67% der BeraterInnen finden, eine Mobilitätsberatung würde die Arbeitsaufnahme von Arbeitssuchenden erleichtern. • Über 50% der BeraterInnen sind der Meinung, dass eine Mobilitätsberatung von den betroffenen Arbeitssuchenden auch angenommen werden würde.

Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)

Arbeitssuchende	BeraterInnen
<ul style="list-style-type: none"> • 36% der Arbeitssuchenden, denen kein Auto zur Verfügung steht, nutzen öffentliche Verkehrsmittel mehrmals monatlich, 28% mehrmals wöchentlich. • Bei den Befragten mit teilweisem Zugang zum Auto nutzen 23% Öffis mehrmals monatlich und 9% mehrmals wöchentlich. • Bei Autobesitzern ist der Anteil viel geringer, 7% nutzen Öffis mehrmals monatlich, nur 5% mehrmals wöchentlich. • 36% der autolosen Arbeitssuchenden geben an, öffentliche Verkehrsmittel gar 	<p>Es wurden dahingehend keine Fragen gestellt.</p>

<p>nicht zu nutzen. Bei Befragten, die teilweise ein Auto zur Verfügung haben, liegt der Anteil bei 68%.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 88% der Autobesitzer geben an, gar keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. • Nur 4% der Befragten, die kein Auto zur Verfügung haben, gaben an, dass ihr Hauptverkehrsmittel für allgemeine Besorgungen öffentliche Verkehrsmittel sind. Der Großteil (40%) ist zu Fuß unterwegs. 30% gaben an, als Beifahrer einen Hauptteil der Besorgungen zu erledigen. 	
--	--

Akzeptanz neuer Verkehrsmöglichkeiten

Arbeitssuchende	BeraterInnen
<ul style="list-style-type: none"> • Wenige Arbeitssuchende haben mit alternativen Verkehrsmöglichkeiten (Gemeinschaftsbus mit Haltestellen, Anruf-Sammeltaxi, Leihfahrzeug, Carsharing) bereits Erfahrungen gesammelt. • Fast 80% der Arbeitssuchenden fänden eine Mobilitätsberatung durch das AMS wertvoll, welche die Arbeitssuchenden dabei unterstützt, günstige Verkehrslösungen zu finden. • Rund die Hälfte der Arbeitssuchenden wäre bereit, ein Elektroauto zu fahren oder einen Gemeinschaftsbus zu nutzen, um eine neue Arbeitsstelle zu erreichen. • Ein Großteil der Arbeitssuchenden möchte für alternative Verkehrsmöglichkeiten maximal EUR 50,- ausgeben. • Öffentliche Verkehrsmittel müssten zu den Hauptverkehrszeiten mind. jede halbe Stunde oder öfter verkehren, um von den Arbeitssuchenden in Anspruch genommen zu werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • 85% der BeraterInnen sehen in der Verbesserung des ÖV Lösungspotenziale für die Mobilitätsdefizite von Arbeitssuchenden und 78% im Angebot zusätzlicher regionaler Verkehrslösungen. Car Sharing und günstige Leihfahrzeuge werden mit 34% und 44% als Lösungsansatz schwächer bewertet. • Fast 70% der BeraterInnen denken, dass KundInnen mit Mobilitätsproblemen offen für neue regionale Mobilitätslösungen (z.B. Gemeinschaftsbus, Carsharing, etc.) sind.

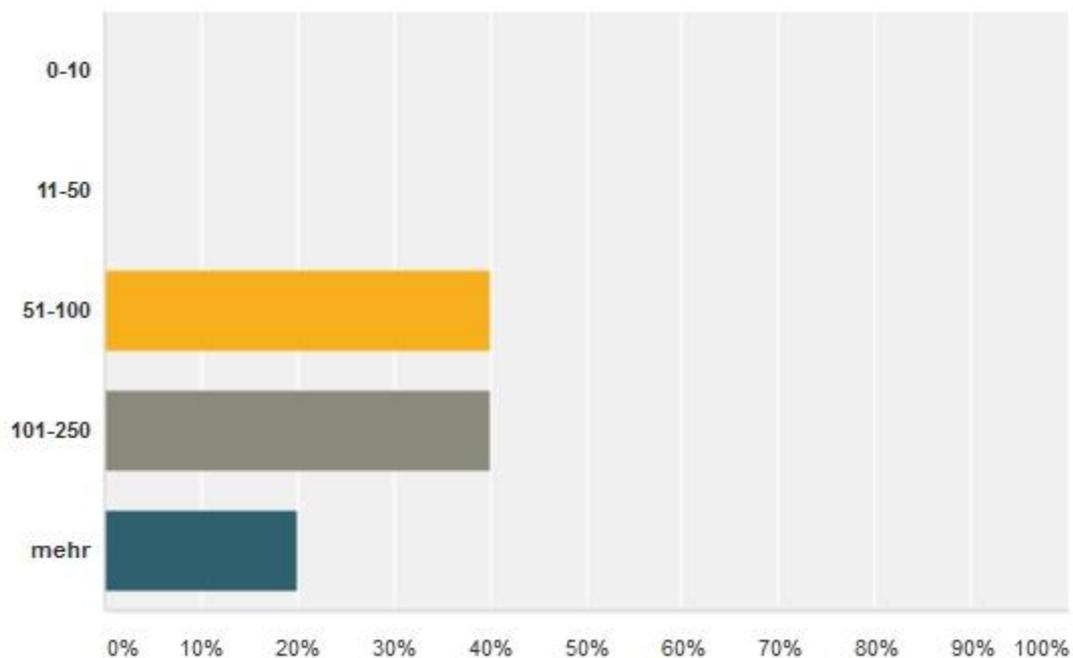
4.2.2 Befragung der Betriebe

Im Monat November 2014 wurde intensiv der Kontakt zu Betrieben und zu den Gemeinden gesucht, um Informationen hinsichtlich der Mobilität im Studiengebiet zu erhalten.

Es wurde ein Fragebogen entwickelt, der in einem ersten Schritt wichtige und wesentliche Informationen und auch gleichzeitig die Bereitschaft an einen vertiefenden Workshop abfragte. Basierend auf den erhaltenen Fragebögen konnten schon erste Rückschlüsse auf Herausforderungen gezogen werden.

Ein Auszug der wesentlichen Ergebnisse dieser Fragebögen ist nachfolgend überblicksmäßig aufgelistet und auch kurz beschrieben. Aufgrund der Reihung der gesammelten Aussagen kann kein Bezug auf die Wichtigkeit der einzelnen kumulierten Aussagen getroffen werden.

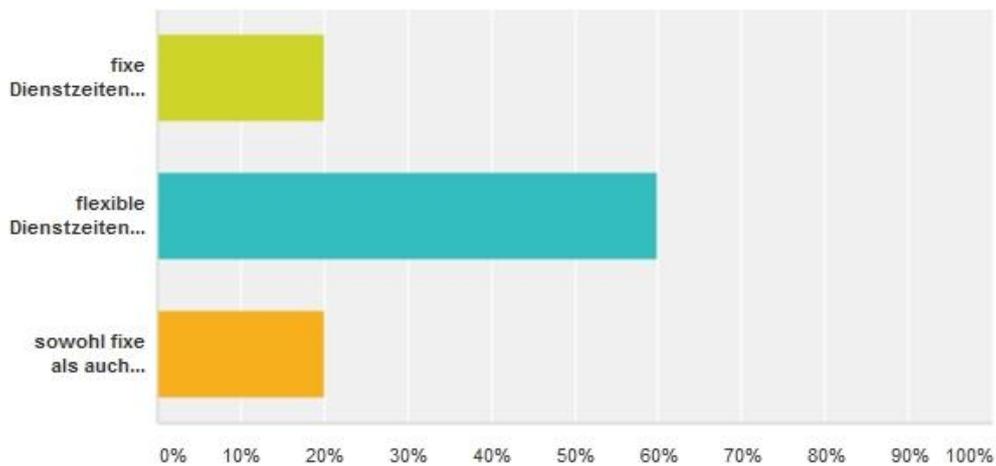
- Frage: Wieviele Mitarbeiter und MitarbeiterInnen beschäftigen Sie in Ihrem Betrieb?



Ergebnis zur Frage:
Wieviele Mitarbeiter und MitarbeiterInnen beschäftigen Sie in Ihrem Betrieb?

Es ist zu erkennen, dass die betrachteten Betriebe im Vergleich zu üblichen Betriebgrößen der Oststeiermark eine wesentliche Anzahl an MitarbeiterInnen beschäftigen, und somit auch einen großen Einfluss auf die Verkehrsströme im Studiengebiet hervorrufen. Diese großen und wichtigen Arbeitgeber können einen wesentlichen Einfluss auf ein Mikro-ÖV-System nehmen und auch individuelle Vorteile generieren.

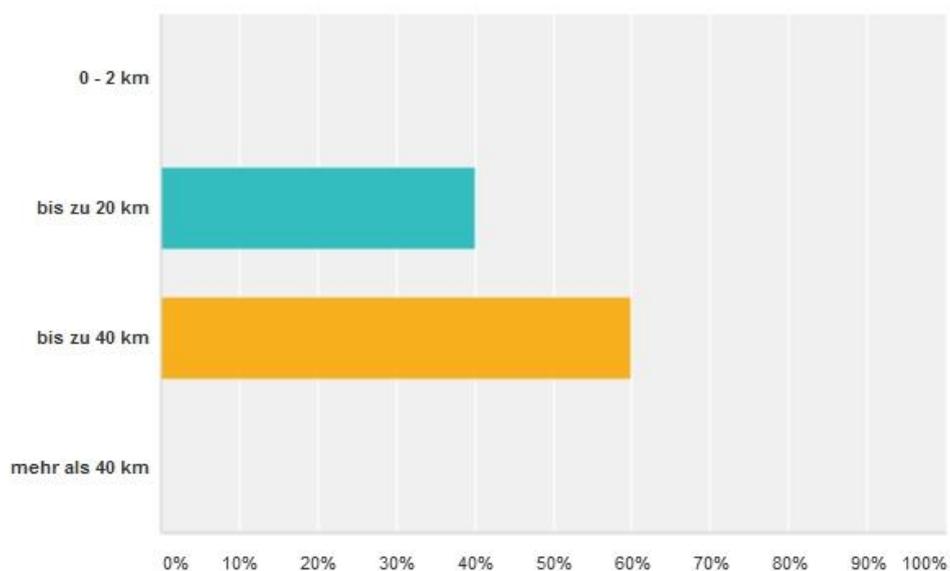
- Frage: Wie sind im Betrieb die Arbeitszeiten geregelt?



Ergebnis zur Frage:
Wie sind im Betrieb die Arbeitszeiten geregelt?

Betriebe mit fixen Dienstzeiten sind in der Minderheit – zumeist handelt es sich um Tourismusbetriebe, die eine Vielzahl an unterschiedlichen Dienstzeiten haben, um für ihre Gäste das Beste bieten zu können. Gerade diese flexiblen Dienstzeiten erschweren jedoch zumeist die Möglichkeiten, dass die MitarbeiterInnen mit einem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen können, da diese nur in bestimmten Zeitfenstern und in bestimmten Zeitintervallen verkehren.

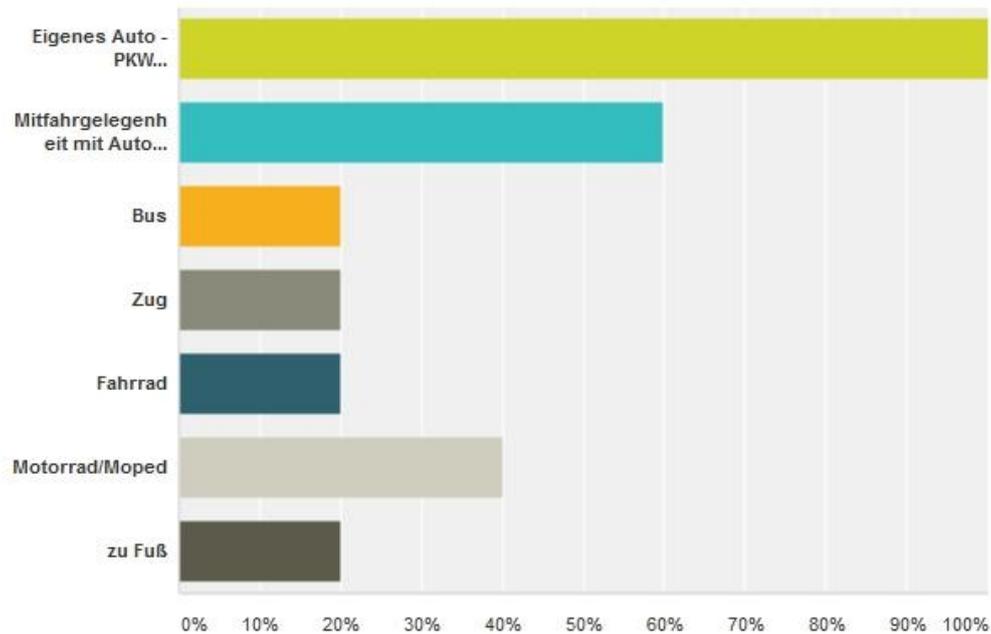
- Frage: Was glauben Sie, wie weit wohnt der Großteil der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vom Dienstort entfernt?



Ergebnis zur Frage:
Was glauben Sie, wie weit wohnt der Großteil der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vom Dienstort entfernt?

Der überwiegende Großteil der MitarbeiterInnen wohnt maximal 40 km vom Dienstort entfernt. Die Anreise erfolgt zumeist mit dem privaten PKW, wie die nächste Auswertung zeigt.

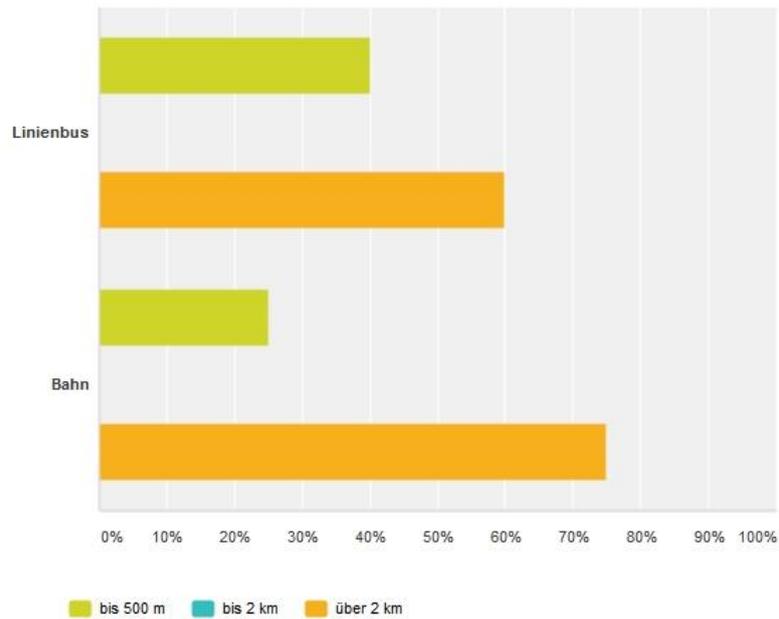
- Frage: Ist Ihnen bekannt, wie Ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zum Dienstort kommen?
(Mehrfachnennungen möglich)



**Ergebnis zur Frage:
Ist Ihnen bekannt, wie Ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zum Dienstort kommen?**

Der Trend ist eindeutig und geht zum eigenen PKW. Bezugnehmend auf die zuvor gezeigten Entfernungen ist festzuhalten, dass diese zum überwiegenden Teil mittels PKW bewältigt werden. Teilweise haben sich auch in den Betrieben Fahrgemeinschaften gebildet. MitarbeiterInnen aus der näheren Umgebung kommen teilweise mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Moped. Nur wenige MitarbeiterInnen nutzen die bestehenden ÖV-Systeme, da die ÖV-Verbindungen nicht immer optimal mit den Dienstzeiten korrelieren.

- Frage: Wie weit ist die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels von Ihrem Betrieb entfernt?

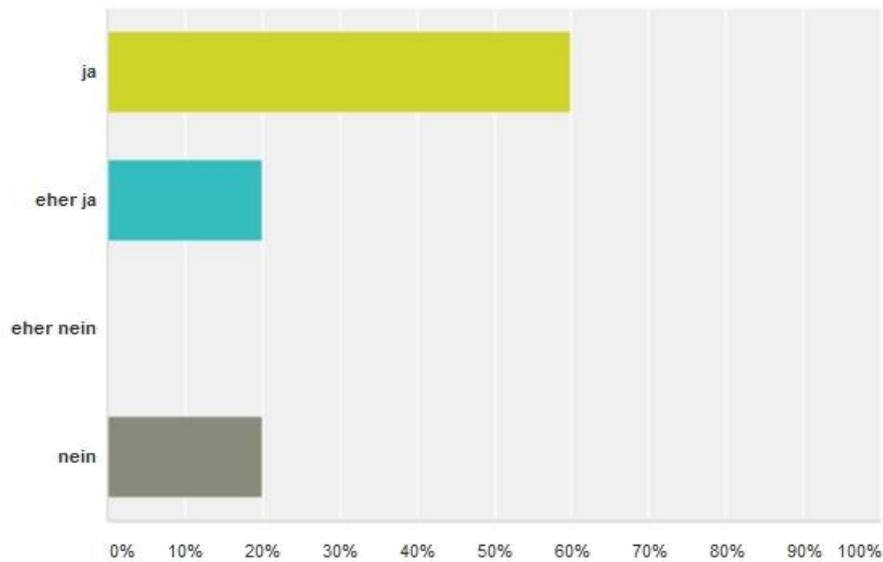


Ergebnis zur Frage:

Wie weit ist die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels von Ihrem Betrieb entfernt?

Großteils sind die nächsten Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel über 2 km vom Betrieb entfernt. Nach den erhaltenen Antworten befinden sich Bushaltestellen näher bei den Betrieben als Bahnhöfe. Es ist auch hier festzuhalten, dass die Entfernung alleine nichts über die Nutzbarkeit dieser Haltestellen preis gibt, da die einzelnen Taktungen berücksichtigt werden müssen.

- Frage: Ist die Mobilitätssituation des Bewerbers/der Bewerberin ausschlaggebend für eine Einstellung?

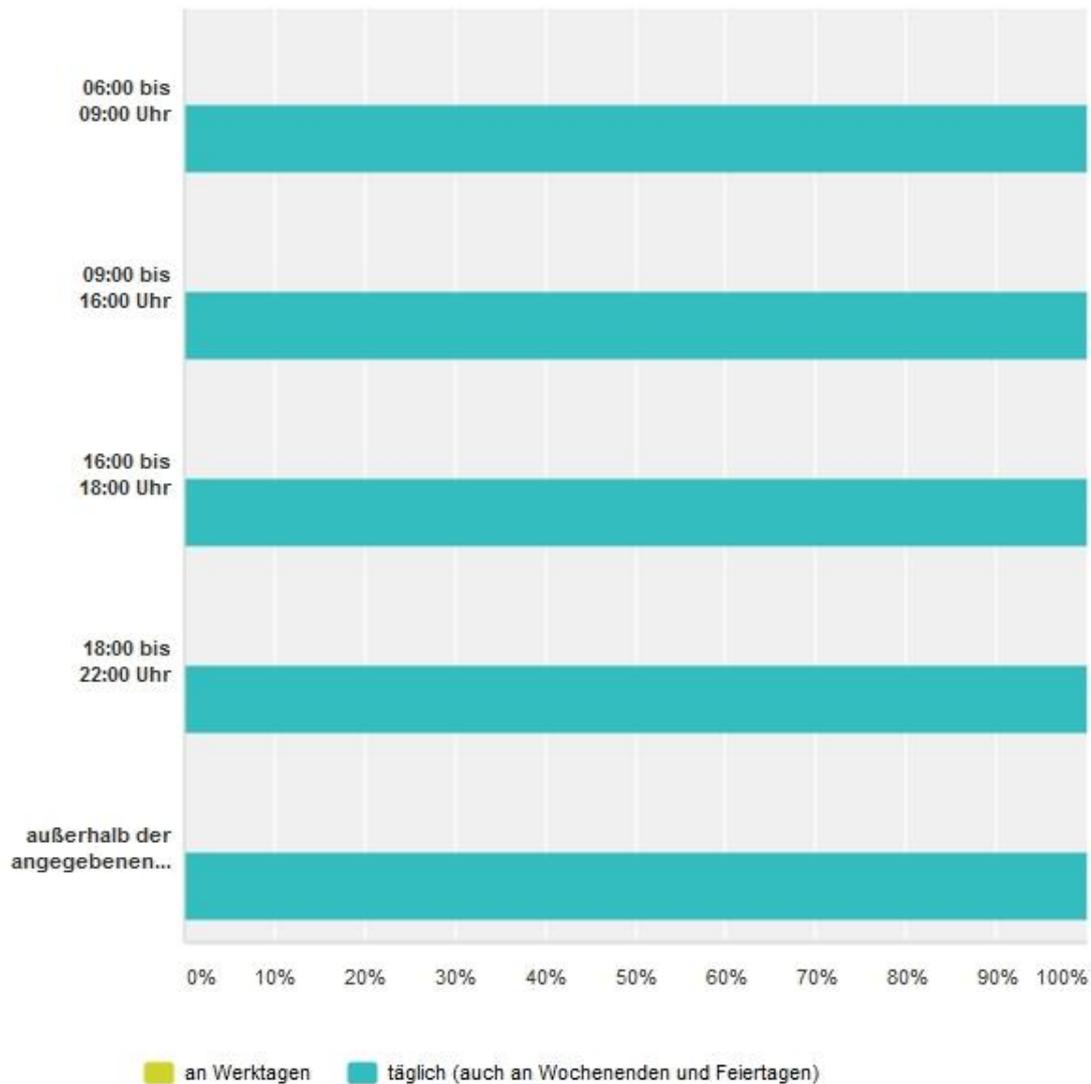


Ergebnis zur Frage:
Ist die Mobilitätssituation des Bewerbers/der Bewerberin ausschlaggebend für eine Einstellung?

Gerade in Bezug auf die Analyse der Arbeitssuchenden ist diese Aussage sehr relevant, da Arbeitssuchende, die unter Mobilitätsdefiziten leiden, auch als BewerberIn weniger Chancen auf eine mögliche Anstellung haben als solche, die unter keinem individuellen Mobilitätsdefizit leiden.

Aus betrieblicher Sicht ist die Mobilität wesentlich, da personell ein gewisses Angebot im touristischen Bereich zu bedienen ist und dieses nur sichergestellt werden kann, wenn die MitarbeiterInnen auch zuverlässig zu Dienstbeginn erscheinen. Mögliche Verspätungen eines öffentlichen Verkehrsmittels sind indiskutabel. Dies zeigt sich ebenso im Ergebnis der nächsten Fragestellung.

- Frage: Welche Betriebszeiten müssten künftige Mobilitätslösungen jedenfalls abdecken?



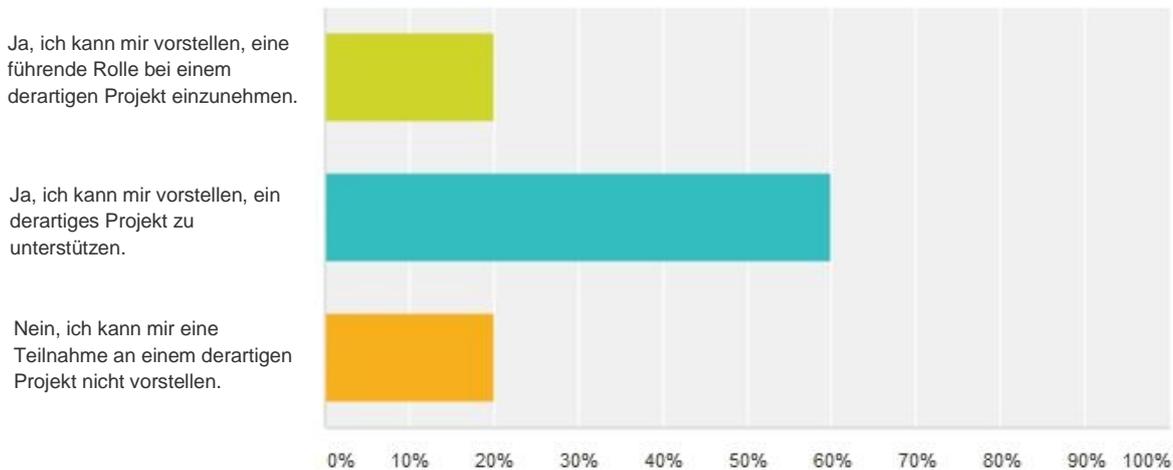
Ergebnis zur Frage:
Welche Betriebszeiten müssten künftige Mobilitätslösungen jedenfalls abdecken?

Die Zusammenfassung hier ist relativ einfach – im Wesentlichen sollte es zu allen Zeiten aus Sicht der Betriebe sehr gute Verbindungen geben, damit diese von den MitarbeiterInnen genutzt werden können und für die Betriebe eine Sicherheit besteht, dass ihre MitarbeiterInnen pünktlich zu Dienstbeginn erscheinen.

Aus den zuvor gezeigten Ergebnissen kann rückgeschlossen werden, dass auch für Betriebe das Thema Mobilität eine zentrale Rolle spielt. Gerade bei diesen Betriebsgrößen müssen die Strukturen reibungslos ablaufen und somit muss in weiterer Folge die Anreise der MitarbeiterInnen auch zuverlässig gestaltet sein.

Die Betriebe können sich jedoch vorstellen, selbst aktiv an der Erarbeitung eines Mikro-ÖV-Systems mitzuarbeiten – auch aus ganz unterschiedlichen Gründen.

- Frage: Wäre es für Sie vorstellbar, an einem alternativen, ganzheitlichen Verkehrskonzept in der Region, das die Bedürfnisse Ihres Betriebes berücksichtigt, mitzuarbeiten?

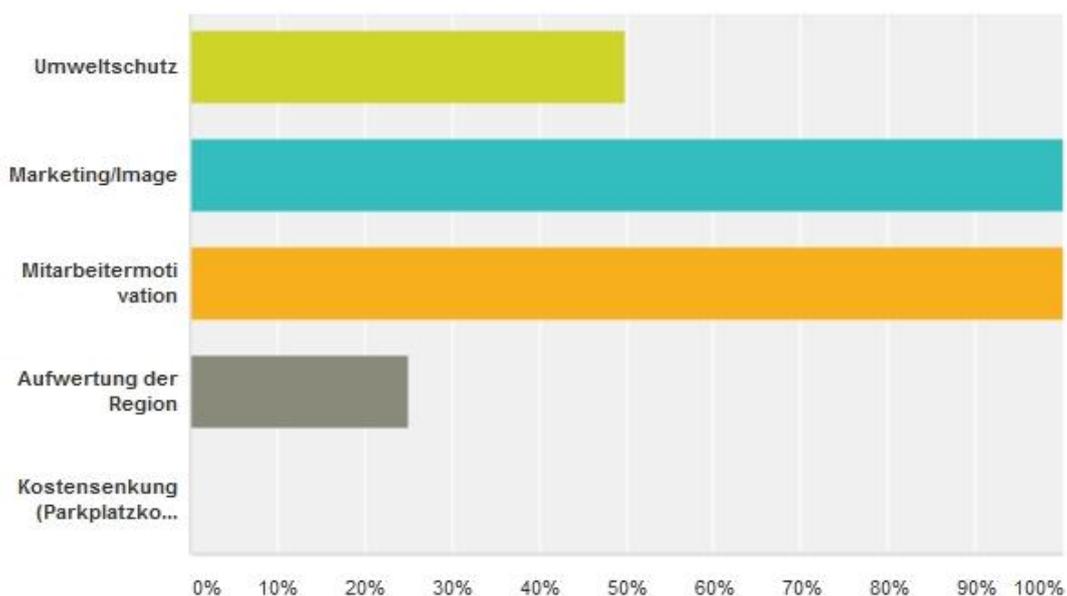


Ergebnis zur Frage:

Wäre es für Sie vorstellbar, an einem alternativen, ganzheitlichen Verkehrskonzept in der Region, das die Bedürfnisse Ihres Betriebes berücksichtigt, mitzuarbeiten?

Der Großteil der befragten Betriebe kann sich vorstellen an einer Umsetzung eines Mikro-ÖV-Systems mitzuarbeiten, wenn dabei die Interessen des eigenen Betriebes eingebracht werden können und auch bedient werden können. Je nach Nutzen der einzelnen Betriebe ist eine intensive Mitarbeit ebenso denkbar. Die Beweggründe sind unterschiedlich, wie nachfolgende Auswertung zeigt.

- Frage: Was wäre für Sie das Hauptmotiv für die Berücksichtigung von alternativen Verkehrskonzepten in Ihrem Betrieb? (Mehrfachnennungen möglich)



Ergebnis zur Frage:

Was wäre für Sie das Hauptmotiv für die Berücksichtigung von alternativen Verkehrskonzepten in Ihrem Betrieb?

Die befragten Betriebe geben an, dass zum einen die Motivation der MitarbeiterInnen sehr wesentlich ist. Dies ist eine wichtige Aussage, da dies zeigt, dass die Unternehmen Ihren MitarbeiterInnen Hilfestellungen bieten möchten, um deren Mobilitätssituation aktiv zu verbessern. Der mögliche Erfolg solcher Bestrebungen kann, soll und wird natürlich von den Betrieben im Rahmen ihrer individuellen Marketing- und PR-Möglichkeiten verwertet werden. Ebeneso ist die Komponente Umweltschutz für die Hälfte der Befragten wesentlich - auch in Hinblick auf ein ganzheitlich ausgewogenes Angebot für die Gäste. Interessant ist auch die Tatsache, dass für die MitarbeiterInnen zwar große Flächen als Parkmöglichkeiten angeboten werden (müssen), jedoch fallen diese Kosten beziehungsweise Aufwendungen finanziell gesehen nicht ins Gewicht.

4.2.3 Workshop mit den Gemeinden

Nach Durchführung der Befragungen mittels des Online-Fragebogens, betrachteten wir die Stakeholder auf kommunaler Ebene genauer. Im Studiengebiet handelt es sich hier im Wesentlichen um die Gemeinden Bad Waltersdorf, Sebersdorf und Bad Blumau.

Gemeinsam mit den drei Bürgermeistern dieser Gemeinden wurde ein Workshop abgehalten, der vor allem Einblicke in die Sicht der Gemeinden auf das Thema Verkehr und Mobilität geben sollte. Gemeinden verfolgen hier andere Ansätze als Betriebe, jedoch muss ein intelligentes Mikro-ÖV-System beide Stakeholder-Gruppen verbinden.

Nachfolgend finden Sie die Aussagen zur aktuellen Situation sowie auch Anmerkungen, Anregungen, Wünsche, Ideen, ... an ein intelligentes Mikro-ÖV-System.

- Statements der Bürgermeister zur aktuellen Situation
 - Es besteht ein Angebot für die Mobilität von Touristen in Bad Waltersdorf. Dort können TouristInnen um €1.- ein Taxi in den Gemeindegrenzen nutzen.
 - Der Verkehr gilt als begrenzender Faktor in den Gemeinden. Eine weitere Entwicklung ist nicht mehr möglich, da die bereits bestehende hohe Verkehrsbelastung die AnrainerInnen direkt beeinflusst.
 - Die Gemeinden können ein mögliches Mikro-ÖV-System aufgrund der personellen Ressourcen nicht betreiben. Der Betrieb eines solchen Mikro-ÖV-Systems sollte durch Externe organisiert werden.
 - Finanziell können sich die Gemeinden vorstellen, einen Beitrag zu leisten, um ein intelligentes Mikro-ÖV-System zu erarbeiten und zu etablieren.

Anregungen, Ideen, Herausforderungen für ein Mikro-ÖV-System aus Gemeindesicht

- Ein zukünftiges Mikro-ÖV-System muss aus Sicht der Gemeinden
 - gemeindeübergreifend agieren,
 - alltägliche Fahrten der GemeindebürgerInnen (Arzt, Einkauf, Behördenwege, ...), beinhalten,

- viele Zielgruppen, vor allem Senioren und Jugendliche, ansprechen,
- Arbeitsplatz-intensive Betriebe im Studiengebiet miteinander verbinden und besonderes Augenmerk auf individuelle Wünsche der Betriebe legen,
- Relevante Tourismusstandorte einbinden,
- das bestehenden ÖV-Angebot bei der Erstellung eines lokalen Mikro-ÖV-Systems mitberücksichtigen und gegebenenfalls eine Optimierung dieses Angebotes anregen und
- kombinierbar mit alternativen Mobilitätsformen, wie zum Beispiel e-Fahrräder, sein.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine individuelle Lösung angestrebt werden sollte, welche die größtmöglichen Überschneidungen der beteiligten Stakeholder widerspiegelt und für alle nutzenstiftend ist.

Festzuhalten ist aus Sicht der Gemeinden noch, dass der Mut zur Umsetzung da sein sollte, und erst in einem weiteren Schritt eine Optimierung des möglichen Angebotes durchgeführt werden sollte, da es gerade im Bereich von Mobilitätslösungen einer gewissen Vorlaufzeit bedarf, um die relevanten Bevölkerungsgruppen zu informieren.

4.2.4 Workshop mit der Rogner Therme Bad Blumau

Nach erfolgter Durchführung der Befragungen mittels Online-Fragebogen wurde auch der Weg zu den Betrieben gesucht, um im Rahmen eines Workshops weitere qualitative Daten zu erheben, die ein mögliches Mikro-ÖV-System beinhalten muss.

Aufgrund des Zeitfensters Ende November bis Mitte Dezember war es jedoch bei vielen Betrieben nicht möglich, an einem gemeinsamen Workshop teilzunehmen. Aus diesem Grund wurde versucht, individuelle Termine zu vereinbaren, jedoch stellte sich heraus, dass die Vorweihnachtszeit für alle Art von Betrieben eine sehr arbeitsintensive ist. Trotz dieser saisonal bedingten Hemmnisse gelang es, mit der Rogner Therme Bad Blumau einen Workshop-Termin abzuhalten und wichtige Informationen zu erhalten. Nachfolgend finden Sie – ähnlich der Auflistung bei den Gemeinden – Aussagen zur aktuellen Situation sowie auch Anmerkungen, Anregungen, Wünsche, Ideen, ... an ein intelligentes Mikro-ÖV-System aus Sicht des Betriebes.

- Statements zur aktuellen Situation
 - Aktuell sind 330 MitarbeiterInnen im Betrieb beschäftigt, die zumeist aus dem näheren geographischen Umfeld kommen.
 - Der Betrieb bildet 26 Lehrlinge aus, die aufgrund mangelnder Mobilität teilweise von Verwandte, Bekannten, ... täglich gefahren werden müssen, oder aber vor Ort ein Zimmer nehmen müssen. Die Kosten dafür müssen selbst getragen werden.
 - Aufgrund der flexiblen Arbeitszeiten und der eher dürftigen Taktung des öffentlichen Verkehrs können nur wenige MitarbeiterInnen das Angebot des öffentlichen Verkehrs nutzen.
 - Öffentliche Verkehrsanbindungen aus weiter entfernten Gebieten, wie zum Beispiel aus den angrenzenden Bezirken Weiz und Feldbach, sind sehr schlecht.

- Weiter besteht ein Mobilitätsproblem in Richtung Hartberg. Ursprünglich lag Bad Blumau im ehemaligen Bezirk Fürstenfeld und daher waren und sind die öffentlichen Verkehrsanbindungen dorthin auch sehr gut. Jedoch in die neue Bezirkshauptstadt Hartberg des neuen Bezirkes Hartberg-Fürstenfeld sind die öffentlichen Verkehrsverbindungen als eher dürftig zu beschreiben.

Anregungen, Ideen, Herausforderungen für ein Mikro-ÖV-System aus Sicht des Betriebes

- Ein zukünftiges Mikro-ÖV-System muss aus Sicht des Betriebes ...
 - gemeinsam mit benachbarten Thermen umgesetzt werden, da gerade diese vor den selben Herausforderungen stehen,
 - abgestimmt auf den Großteil der MitarbeiterInnen sein, da die Abdeckung aller Wünsche und Anforderungen nur mittels sehr hohem Aufwand möglich sein wird und
 - Verbindungen bereitstellen, die auch mögliches Personal außerhalb der Bezirksgrenzen anziehen, da gerade dort aus betrieblicher Sicht noch viele Humanressourcen zur Verfügung stehen

4.2.5 Abschlussveranstaltung

Im Rahmen einer Abschlussveranstaltung am 11. Dezember 2104 im Hotel Thermenhof Paierl in Bad Waltersdorf wurden alle relevanten AkteurInnen der Region Oststeiermark aber auch des Studiengebietes eingeladen, um mit ihnen gemeinsam über mögliche Lösungsansätze zu diskutieren und ebenso ihre Inputs aufzunehmen und diese in die Gesamtheit der erhobenen Daten und der Analysen einfließen zu lassen.

Die Abschlussveranstaltung zielte darauf ab, die bisherigen Ergebnisse abzustimmen und zu ergänzen. Die regionale Vernetzung und der Kooperationsaufbau mit regionalen Institutionen sollten jedenfalls weiter vorangetrieben werden.

Nachfolgend sind wesentliche Aussagen der TeilnehmerInnen zusammengefasst:

- Die Idee eines Rundkurses im Studiengebiet wird allgemein begrüßt. Er müsse alle wichtigen Ein- und Aussteigepunkte des Studiengebietes einschließen, also etwa Gemeindezentren, Öffentliche Verkehrsknotenpunkte und Haltestellen, relevante Betriebe, touristische Hghlights, ... Die konkrete Bedienungsform wird abhängig gemacht von Rahmenbedingungen, die erst ineiner Detailplanung erarbeitet werden können.
- Man sollte sich auf konkrete Zielgruppen beschränken und nicht versuchen alle Zielgruppen in einem einzigen Schritt zufrieden zu stellen.
- Weitere lokale Rundkurse sollten in der Oststeiermark entstehen und miteinander vernetzt werden. Dadurch könnte eine Art Mobilitätsverbund entstehen.
- Sammeltaxis sind für kleine Lösungen denkbar, nicht aber für größere.

- Ein möglicher Rundkurs muss einfach durchschaubar sein und in der Anwendung für die NutzerInnen keine Fragen aufwerfen. Ein einfaches Tarifmodell und Verlässlichkeit hinsichtlich der Fahrzeiten sind das zentrale Element.
- Bei einer Umsetzung kann es sein, dass es zu einer anfänglichen Durststrecke kommt, bis das Angebot angenommen wird. Darauf müssen alle teilnehmenden AkteurInnen vorbereitet werden und es muss auch klar sein, dass man diese Zeitspanne „durchtauchen“ muss.
- Je nach teilnehmenden AkteurInnen muss das Angebot abgestimmt und dahingehend optimiert werden. Eine Ausweitung des Angebotes ist denkbar, wenn man sieht, dass der Rundkurs gut angenommen wird.
- An einen möglichen Rundkurs können – wenn gewünscht – andere Angebote angekoppelt werden, wie zum Beispiel e-Bike- oder e-Auto-Verleih-Systeme.
- Es müssen auch die umliegenden Städte eingebunden werden und vom neuen System überzeugt werden. Zumeist stecken Städte viel Geld in eigene Verkehrslösungen – es gilt die Städte zu überzeugen, warum gerade diese Mikro-ÖV-Lösung gerade in einem regionalen Zusammenhang unterstützenswert ist.

Ergebnis der bisherigen Analysen unter Berücksichtigung aller Anmerkungen mittels Fragebögen, Workshops oder persönlichen Gesprächen ist, dass als mögliches Ergebnis eine Art Rundkurs im Studiengebiet entstehen soll, der in einem ersten Schritt auf die Bedürfnisse der dort bestehenden Stakeholder optimiert werden sollte.

Wie schon erwähnt, soll in einem weiteren Schritt diese Idee eines lokalen Rundkurses auch für andere Teilregionen der Oststeiermark angedacht werden, sodass sich im Idealfall einzelne Rundkurse an neuralgischen Punkten kreuzen und so ein in sich verschränktes Konzept für ein lokales und regionales Mikro-ÖV-System entsteht.

Die Machbarkeitsstudie an sich baut auf einem Bausteinsystem auf, welches in Kapitel 7 detaillierter beschrieben wird.

5 Analyse des bestehenden ÖV-Systems in der Region

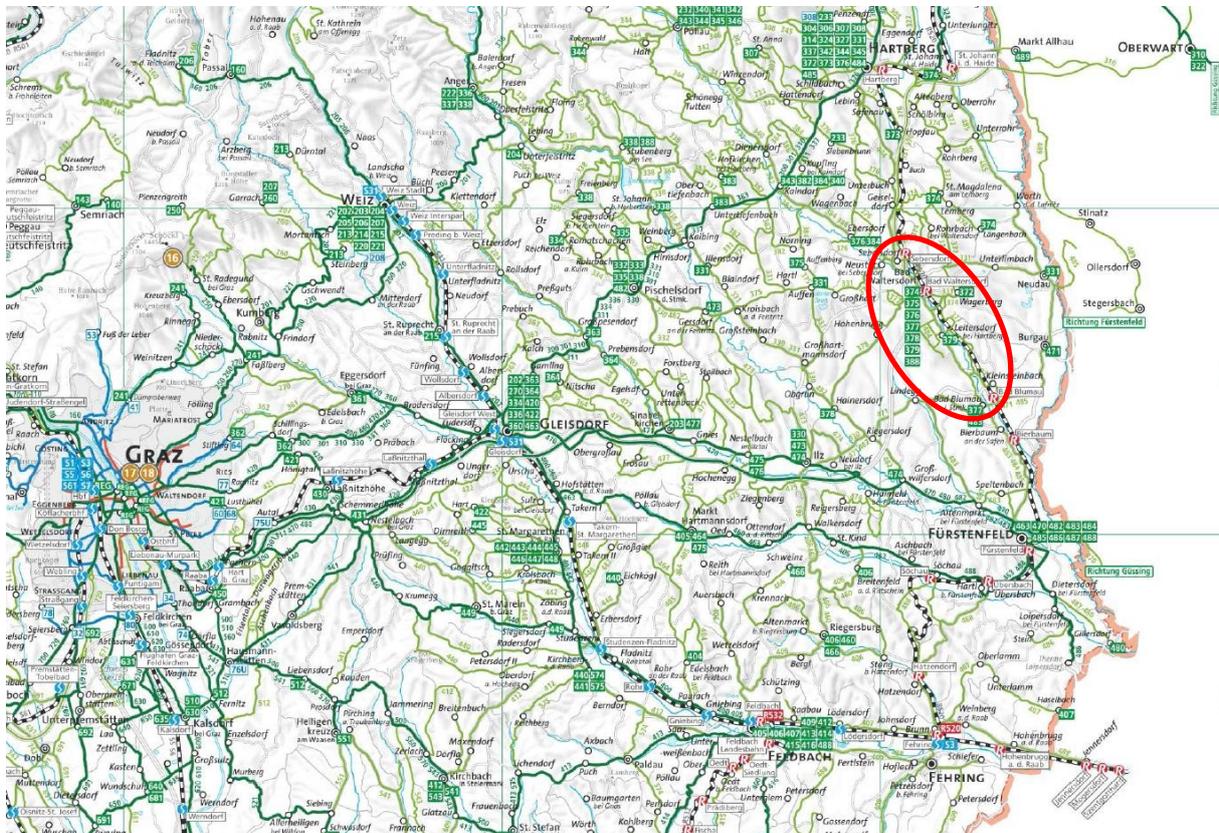
Für die Entwicklung eines Mikro-ÖV-Systems ist es obligatorisch, die aktuell bestehenden ÖV-Verbindungen zu analysieren. Im konkreten Fall ging es um die Erreichbarkeit der Orte Bad Waltersdorf und Bad Blumau mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem Bahnnetz der Steiermark. Das rote Oval zeigt die Haltestellen im Studiengebiet: Sebersdorf, Bad Waltersdorf und Bad Blumau. Diese Orte sind mit der Bahn sowohl von Graz als auch von Wien / Wiener Neustadt aus erreichbar. Aufgrund dieser Karte kann jedoch noch keine Aussage über die Taktungen getroffen werden.



Liniennetz Bahn Steiermark, Stand 14. Dezember 2014 Quelle: <http://www.verbundlinie.at>

Die nächste Abbildung zeigt einen Ausschnitt des Liniennetzes Steiermark. Das rote Oval zeigt den Bereich des Studiengebiets: Sebersdorf, Bad Waltersdorf und Bad Blumau.



Liniennetz Steiermark, Stand 15. Dezember 2014 Quelle: <http://www.verbundlinie.at>

Als Datengrundlage zur genaueren Analyse wurde die Fahrplanauskunft SCOTTY (<http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>) der ÖBB verwendet, da hier auch Informationen zu An- und Abfahrten konkreter Haltestellen, sowie Verbindungen zwischen zwei Haltestellen aufgelistet werden können.

5.1 Erreichbarkeit Bad Waltersdorf / Sebersdorf

Nachfolgend werden die Orte Bad Waltersdorf und Sebersdorf gemeinsam betrachtet, das diese sowohl auf derselben Route der Bus- als auch der Bahnlinien liegen. Weiters liegen beide Orte im ehemaligen Bezirk Hartberg – auf die Unterschiede aufgrund der ehemaligen Bezirksgrenzen wird im Kapitel 5.3 näher Bezug genommen.

Bad Waltersdorf / Sebersdorf ist für den Individualverkehr sehr gut erschlossen, da die Ortschaften direkt neben der Südautobahn A2 liegen und somit direkt über das hochrangige Straßennetz erreichbar sind.

Betrachtet man die Erreichbarkeit aufgrund der Situation im Öffentlichen Verkehr, sieht der erste Blick sehr vielversprechend aus, da die Orte aus Sicht der Anbindung sehr gut erreichbar sind.

Um ein besseres Verständnis dafür zu erlangen, wurden für einen Referenztag, Donnerstag, den 11.12.2014, die Verbindungen von und nach Bad Waltersdorf analysiert. Die erste Ankunftszeit in Bad Waltersdorf – in Sebersdorf ist diese nur um wenige Minuten unterschiedlich – ist erst um 5:55 in der Früh. Bei einem angenommenen Dienstbeginn in einem 2-Schicht-Betrieb um 6 Uhr in der Früh kann trotz der gegebenen Anbindungen durch den Öffentlichen Verkehr kaum jemand diese Verbindung nutzen, da kein rechtzeitiges Eintreffen zu Arbeitsbeginn gewährleistet werden kann.

Die letzte Verbindung fährt von Bad Waltersdorf um 19:49 ab. Bei einem angenommenen Dienstende in einem 2-Schicht-Betrieb um 20 Uhr am Abend kann trotz der gegebenen Anbindungen durch den Öffentlichen Verkehr ebenso kaum jemand diese Verbindung nutzen, da das Dienstende nach Abfahrt der letzten Verbindung liegt.

Details zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten finden Sie im Anhang.

Natürlich gibt es eine Vielzahl von ArbeitnehmerInnen, die unter Tags ihren Dienstbeginn und ihr Dienstende haben, jedoch gelten hier zwei Rahmenbedingungen als wesentliche, welche jedoch individuell untersucht werden müssen:

- von wo aus erfolgt die Anreise bzw. wohin erfolgt die Rückfahrt und
- bis zu welchem Zeitpunkt ist das Eintreffen am Zielort erwünscht bzw. wie lange muss man nach Dienstende auf die passende Verbindung warten.

Mit diesen Informationen könnte weiterführend geklärt werden, ob im individuellen Fall die Verwendung eines Öffentlichen Verkehrsmittels zumutbar ist.

5.2 Erreichbarkeit Bad Blumau

Ähnlich sieht es bei der Erreichbarkeit des Ortes Bad Blumau aus.

Bad Blumau ist für den Individualverkehr sehr gut erschlossen, da die Ortschaft in unmittelbarer Nähe zur der Südautobahn A2 liegt und somit direkt über das hochrangige Straßennetz erreichbar ist.

Betrachtet man die Erreichbarkeit aufgrund der Situation im Öffentlichen Verkehr, sieht der erste Blick ebenso sehr vielversprechend aus, da Bad Blumau aus Sicht der Anbindung sehr gut erreichbar ist.

Um ein besseres Verständnis dafür zu erlangen, wurden für einen Referenztag, Donnerstag, den 11.12.2014, die Verbindungen von und nach Bad Blumau, analysiert. Die erste Ankunftszeit in Bad Blumau ist erst um 5:49 in der Früh. Bei einem angenommenen Dienstbeginn in einem 2-Schicht-Betrieb um 6 Uhr in der Früh kann trotz der gegebenen Anbindungen durch den Öffentlichen Verkehr können nur sehr wenige ArbeitnehmerInnen sehr nahegelegener Betriebe diese Verbindung nutzen, da kein rechtzeitiges Eintreffen zu Arbeitsbeginn gewährleistet werden kann.

Die letzte Verbindung fährt von Bad Blumau um 19:55 ab. Bei einem angenommenen Dienstende in einem 2-Schicht-Betrieb um 20:00 Uhr am Abend kann trotz der gegebenen Anbindungen durch den

Öffentlichen Verkehr niemand diese Verbindung nutzen, da das Dienstende nach Abfahrt der letzten Verbindung liegt.

Details zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten finden Sie im Anhang.

5.3 Verbindung Bad Waltersdorf – Bad Blumau

Unter Betrachtung der Verbindungen kann ein erstes Fazit gezogen werden: die Verbindungen in das Studiengebiet sind objektiv betrachtet als gut zu bewerten, es kommt jedoch immer auf die subjektive Sichtweise jedes einzelnen Menschen an, der den öffentlichen Verkehr nutzen möchte. Aus diesem Grund ist eine generelle Aussage sehr schwer zu treffen.

Ein großes Erneuerungspotenzial kann man jedoch in den Verbindungen zwischen Bad Waltersdorf und Bad Blumau sehen. Obwohl die Ortskerne nur circa 8 km voneinander entfernt sind und beide Orte, wie zuvor analysiert, durch den öffentlichen Verkehr gut angebunden sind, spiegeln sich hier die Auswirkungen der früheren Bezirksgrenzen wider. Mit 1. Jänner 2013 wurden die beiden Bezirke Hartberg und Fürstenfeld aufgrund der am 15. Mai 2012 im Steirischen Landtag beschlossenen Bezirksreform 2012 zusammengelegt. Der neue Bezirk lautet nunmehr auf den Namen Hartberg-Fürstenfeld. Trotz der Zusammenlegung der Bezirke wird der öffentliche Verkehr nach wie vor in den „alten“ Bezirksgrenzen bedient, das bedeutet, dass die Verbindungen von und nach Hartberg von Bad Waltersdorf bzw. Sebersdorf aus sehr gut sind. Die Verbindungen von und nach Fürstenfeld sind von Bad Blumau aus sehr gut.

Verbindungen von Bad Waltersdorf bzw. Sebersdorf nach Fürstenfeld bzw. von Bad Blumau nach Hartberg sind jedoch sehr problematisch. Dies spiegelt sich in den Verbindungen zwischen Bad Waltersdorf und Bad Blumau wieder. In den nachfolgenden zwei Abbildungen sind die Verbindungen zwischen Bad Waltersdorf und Bad Blumau dargestellt. Die Analyse der Verbindungen zeigt, dass zwischen den beiden Gemeinden, welche lediglich 8 km von einander entfernt liegen, nur sehr wenige Verbindungen bestehen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die beiden Gemeinden vor der Bezirksreform in verschiedenen Bezirken gelegen sind. Die Situation der Verbindungen hat sich seither jedoch nicht verbessert.

Für den Referenztag, Donnerstag, den 11.12.2014, gibt es 8 bzw. 11 Verbindungen:

Bad Blumau – Bad Waltersdorf

Ab	Zug	An	Umsteigen	Ab	Zug	An	Dauer	Verkehrstage
8:09	R 2710					8:14	0:05	täglich
10:05	R 2712	☺				10:11	0:06	täglich
12:01	R 2714	☺				12:06	0:05	Mo - Fr a
13:10	Bus 377		13:29 Bad Waltersdorf Schule	13:29 Fußweg (6 Min.)		13:35	0:25	Mo - Fr b
14:07	R 2716	☺				14:13	0:06	täglich
14:43	Bus 484					14:50	0:07	Mo - Fr c
16:05	R 2718	☺				16:11	0:06	Mo, So d
16:18	Bus 485		16:25 Burgau in Strmk Postamt 16:50 Hartberg Bahnhof (Vorplatz)	16:25 Bus 485 16:55 Bus 484		17:22	1:04	Mo - Fr c

Verbindungen Bad Blumau nach Bad Waltersdorf am 11.12.2014

Bad Waltersdorf – Bad Blumau

Ab	Zug	An	Umsteigen	Ab	Zug	An	Dauer	Verkehrstage
9:49	R 2707 ☺ ☺					9:54	0:05	täglich
10:11	R 2712 ☺ ☺	10:25 Hartberg		10:25 Fußweg (1 Min.)				Sa a
		10:26 Hartberg Bahnhof (Vorplatz)		11:06 Bus 308				
		11:11 Hartberg Busbahnhof (Fritz-Stachel-Platz)		12:15 Bus 300				
		13:00 Gleisdorf Busbahnhof (Postamt)		13:05 Bus 7930		13:43	3:32	
11:48	R 2709 ☺ ☺					11:53	0:05	Mo - Fr b
13:28	Fußweg (6 Min.)	13:34 Bad Waltersdorf Schule		13:34 Bus 377		13:57	0:29	Mo - Fr b
		13:50 Bad Blumau Therme		13:50 Fußweg (7 Min.)				
13:52	R 2711 ☺ ☺					13:58	0:06	täglich
13:59	Bus 484					14:06	0:07	Mo - Fr c
14:52	Bus SV520					15:00	0:08	Mo - Fr c
15:34	Fußweg (6 Min.)	15:40 Bad Waltersdorf Schule		15:40 Bus 484		15:48	0:14	Mo - Fr d
15:49	R 2713 ☺ ☺					15:54	0:05	Mo, So e
17:21	Bus 484					17:28	0:07	Mo - Fr c
17:49	R 4793 ☺ ☺					17:54	0:05	täglich

Verbindungen Bad Waltersdorf nach Bad Blumau am 11.12.2014

6 Best-Practice-Beispiele

Nach Analyse des öffentlichen Verkehrs, der durchgeführten Workshops mit Gemeinden bzw. bei einem Betrieb und den Ergebnissen der Fragebögen, wurde als nächster Schritt eine Bewertungsmatrix für Best-Practice-Beispiele erstellt. Mit Hilfe dieser Matrix wird es ermöglicht, bereits bestehende Best-Practice Beispiele mit dem Fokus auf die Studienregion zu bewerten. Dadurch sollte ein Schritt in Richtung Verdichtung der Best-Practice-Modelle-Beispiele erfolgen, die für die Studienregion als passend erscheinen.

6.1 Bewertungsmatrix für Best-Practice-Beispiele

Gemeinsam mit dem in diesem Punkt federführenden Institut Neue Mobilität wurde eine Matrix geschaffen, die eine Bewertung von bereits bestehenden Best-Practice-Beispielen ermöglicht. Die Matrix wurde in Abschnitte unterteilt, die zum einen Allgemeine Fragen, sowie Fragen aus Anbieter und aus Anwendersicht heraus untersuchen. Die Matrix wurde in Anlehnung an die QFD-Matrix (Quality Function Deployment) erarbeitet und angepasst. Da QFD-Matrix eine Methode der Qualitätssicherung in Bezug auf Kundenwünsche hin untersucht, erscheint diese Matrix für die vorliegende Analyse als sehr gut geeignet.

In den vertikalen Zeilen sind die einzelnen zu bewertenden Best-Practice-Beispiele aufgelistet. In den horizontalen Spalten findet man die Detail-Fragen zu den zuvor beschriebenen Bereichen: Allgemeines, Anbietersicht und Anwendersicht. Jedes Best-Practice-Beispiel wurde nachfolgend mit den Aussagen gegenübergestellt und eine Gewichtung vorgenommen. Diese Gewichtung wird mittels Zahlenwerten vorgenommen, die die Korrelation der einzelnen Best-Practice-Beispiele mit den jeweiligen Fragen aufzeigt.

Dabei wurden folgende Bewertungskriterien erarbeitet und angewendet:

Allgemein

- Intermodalitätsmöglichkeit, Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern
- Transferierbarkeit der Idee auf andere Regionen und Projekte
- Verknüpfung mit zumindest einzelnen Ideen aus e-via Tourismuskonzept Mobilität
- Einbindung bestehender Mobilitätsangebote
- schnelle Umsetzbarkeit / Umsetzungsgeschwindigkeit
- Eignung der Idee auch als eigenes Geschäftsmodell für Arbeitssuchende

Aus Anbieter-Sicht

- Finanzierung aus sich heraus, Rentabilität
- Refinanzierungsmöglichkeit von extern als Anschub (z.B. Werbung, Marketing, ...)
- hohe Kapazität möglich
- niedriger Serviceaufwand (rund um Fahrzeug) im Betrieb
- niedriger Betriebs-Aufwand (Buchung, Personal etc) im Betrieb
- Risiko des Konzeptes überschaubar, niedrig (Schaden bei Scheitern)
- Fahrzeuge bereits vorhanden

6.2 Beschreibung ausgewählter Best-Practice-Beispiele

Nachfolgend werden in kurzen Worten Best-Practice-Beispiele beschrieben. Aufgrund der Vielzahl der Modelle können nicht alle beschrieben werden. Einzelne Modelle unterscheiden sich nur in wenigen Punkten voneinander und sind von der Grundidee her als identisch einzustufen.

Die nachfolgenden Projektbeschreibungen der Best-Practice-Beispiele wurden auf Basis der Übersicht auf der Plattform „regionale-mobilitaet.at“ erstellt.²³

6.2.1 kombiBus – UVG Uckermärkische Verkehrsgesellschaft²⁴

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Der Landkreis Uckermark liegt zwischen Oder und Havel im nördlichen Brandenburg in Deutschland. Das Landschaftsgebiet wird von vielen Seen und Naturparks geprägt.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Hinter dem Projekt „kombiBus“ stehen Verkehrsexpertinnen und -experten aus Berlin und Trier. Das Team setzt sich zusammen aus den Firmen Interlink GmbH, Fahrplangesellschaft B&B mbH und raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation.

Anlass des Projektes ist, dass in Deutschland ländliche Regionen sehr stark vom demografischen Wandel betroffen sind. Die Kosten in den Bereichen Infrastruktur und Versorgung steigen und dies hat zur Folge, dass öffentliche und private Unternehmen ihre Standorte in ländlichen Regionen aufgeben müssen. Beispiele dafür sind Zusammenlegung von Schulen, Schließung von Lebensmittelläden, Postagenturen etc.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Bezugnehmend auf den demografischen Wandel wurde ein Konzept erstellt, um die Versorgung der Bevölkerung in dünnbesiedelten Regionen in Brandenburg zu gewährleisten. Unter der Beteiligung von politischen EntscheidungsträgerInnen, regionale PartnerInnen und der Bevölkerung wurde ein finanzier- und umsetzbares Konzept entwickelt. Dieses Konzept sollte für die Bevölkerung einen Nahverkehr und verschiedene Dienstleistungen gewährleisten. Der kombiBus ist eine Kombination aus Linienbus, Kurier-, Post und Fahrdienst und befindet sich seit Jänner 2012 in der Umsetzungsphase. Es muss die Einführung eines Taktfahrplanes, die Betriebsaufnahme der kombinierten Transporte, die Aufrüstung von Umladepunkte und viele andere Aufgaben bewerkstelligt werden.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z. B. Umwelt- u. Klimaschutz)

²³ <http://www.regionale-mobilitaet.at/praxisbeispiele>, 10.12.2014

²⁴ Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (Hg.): Meine Fracht auf der Erfolgsspur mit dem UVG KombiBus raumkom 2011 - 2013: raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, www.kombibus.de ; 10.12.2014

Die Zusammenlegung von Linienbus, Post-, Kurier- und Fahrdienst werden vier verschiedene Transportbereiche zu einem zusammengefasst. Durch diese Zusammenlegung wird auch die Verschmutzung der Umwelt minimiert, da die Transportwege und auch die Verbrennung von fossilen Treibstoffen verringert werden.

Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter (z. B. PendlerInnen) und weitere gesellschaftliche/soziale Aspekte (Daseinsvorsorge, etc.)

Durch die Kombination von Linienbus, Post-, Kurier- und Fahrdienst wird die Nahversorgung der Bevölkerung in dünnbesiedelten ländlichen Regionen gewährleistet. Somit werden mehrere Bereiche der öffentlichen Nahversorgung verknüpft und wirken sich positiv auf die Umgebung aus.

6.2.2 TALENTEmobil²⁵

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Pilotbetrieb 2013/2014 in Vorarlberg

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Das Mitfahrerservice TALENTEmobil wurde im Jahr 2012 im Rahmen eines F&E-Projekts entwickelt, um gemeinsame Fahrten und das Mitnehmen anderer im eigenen Auto zu fördern. Das F&E-Projekt namens GIVE & GO läuft von 2012 bis 2014, es wird vom bmvit gefördert. Im Projekt arbeiten folgende Partner zusammen: TU Wien - IVS, Rosinak & Partner ZT GmbH, FLUIDTIME Data Services GmbH, NPO Kompetenzzentrum der WU Wien, ÖAMTC Vorarlberg. Als Kooperationspartner vor Ort ist die Allmenda Social Business Genossenschaft aktiv, durch die eine Koppelung des Mitfahrerservices an die bestehende TALENTE Tauschbörse ermöglicht wurde. Im Anschluss an den Pilotbetrieb wird 2014 über den bisherigen Betrieb und die entwickelte Toolbox Resümee gezogen und überlegt, wie das Angebot weitergeführt werden kann.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

TALENTEmobil will die Kultur des Miteinander-Fahrens stärken und unterstützt Menschen beim Mitfahren und Mitnehmen im eigenen Auto. Die TALENTEmobil Toolbox enthält einerseits viele Infos, Tipps und Regeln rund ums Mitfahren, und andererseits Tools, mit denen die Nachfrage und das Angebot zusammen gebracht werden.

In der ersten Pilotphase im Sommer 2013 bildeten überwiegend junge VeranstaltungsbesucherInnen die primäre Zielgruppe: Erstmals vorgestellt wurde TALENTEmobil beim wehtau Festival und Wälderlauf im Bregenzerwald, dann gab es eine Kooperation mit dem poolbar Festival 2013 in Feldkirch. In der zweiten Pilotphase wurde auf die Mitglieder des TALENTE Tauschkreises Vorarlberg fokussiert. Generell eignet sich TALENTEmobil für Personen, die über keinen eigenen Pkw verfügen oder nicht Auto fahren können oder wollen. Dies ist somit auch ein Beitrag zur Reduktion von Autoabhängigkeit bei Aufrechterhaltung bzw. sogar Verbesserung der persönlichen Mobilität, insbesondere in Räumen und Zeiten mit wenig attraktivem, mangelhaftem ÖV-Angebot

²⁵ TALENTE-Vorarlberg - Website <http://www.talente.cc/mobil> ; 10.12.2014

Neu am TALENTEmobil Mitfahrsystem ist, dass es an Tauschbörsen-Systeme angebunden wird, das heißt Fahrten können als Tauschware angeboten und nachgefragt werden.

Um die Mitfahrmöglichkeiten bekannt zu geben, wurde ein internetbasierendes (Web und Smartphone) Mitnehm-Portal entwickelt. Unter <http://talentemobil.net/> können Mitfahrmöglichkeiten und auch Mitnahme-Anfragen innerhalb der Region bekannt gegeben werden. Auch auf analogen Mitnehm-Tafel können bei verschiedenen Events Fahrtwünsche oder -angebote angebracht werden. Aufkleber, Reflektorbänder, Schilder mit dem TALENTEmobil Logo oder ein TALENTEmobil Ausweis stehen registrierten BenutzerInnen zur Verfügung und dienen als Vertrauens- und Sicherheitsnachweis für Mitfahrende und Mitnehmende.

Die TALENTEmobil Plattform informiert auch über das Verhalten beim Mitfahren, erprobte Regeln und über Rechtsfragen.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Bisher hat TALENTE mobil in Vorpommern noch keinen hohen Bekanntheitsgrad erreicht. Daher fällt die Dichte des Angebots und der Nachfrage derzeit noch sehr gering aus.

Was könnte verbessert werden?

Das Projekt muss noch mehr verbreitet werden, so dass eine kritische Masse an NutzerInnen entsteht. Verschiedene Verbesserungsansätze werden noch im Laufe des Forschungsprojekts mit MobilitätsexpertInnen diskutiert.

6.2.3 Inmod²⁶

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Inmod wird in den vier Testregionen, Salzhaff, Klützer Winkel, Usedom und Mecklenburgische Seenplatte in Mecklenburg Vorpommern (Deutschland) angeboten.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Das intermodale Verkehrsprojekt inmod – elektromobil auf dem Land – wurde von der Hochschule Wismar (Deutschland) konzipiert. Ziel ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region zu beleben und zu mehr Mobilität zu verhelfen.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Intermodal bedeutet, dass mehr als ein Verkehrsmittel verwendet wird, um einen Weg z. B. von der Wohnung zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Die Zielgruppe sind PendlerInnen, Touristinnen und Touristen sowie BewohnerInnen des ländlichen Raumes. Um den ÖPNV schneller und bequemer zu gestalten, fahren die Busse oft und regelmäßig auf den Hauptverkehrsadern. Der Weg zwischen

²⁶ Hochschule Wismar (2012): Informationen zu Inmod. http://www.inmod.de/documents/broschuere_inmod.pdf ; 10.12.2014
inmod: <http://www.inmod.de> ; 10.12.2014

Bushaltestelle und Wohnort oder Urlaubsort kann mittels E-Bike zurückgelegt werden. So können größere Orte schnell und umweltfreundlich mit dem ÖPNV erreicht werden.

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

In den Testregionen wurden Buslinien an den Hauptverkehrsstrecken und Fahrradboxen für die E-Bikes in den Zubringerorten und an den Bushaltestellen eingerichtet. Die Elektrofahrräder können mit Hilfe der „inmod-card“ ausgeliehen und an der Bushaltestelle wieder abgestellt werden. Die meisten Strecken bis zur nächsten Haltestelle sind 2- 5 km lang. An der Haltestelle verkehrt regelmäßig ein Bus, der den Nutzer dann weiter zum gewünschten Ziel bringt.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Inmod wird von Partnerunternehmen aus der Region unterstützt und wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern finanziert.

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Das Projekt verfügt über eine Website (www.inmod.de), außerdem wird das Konzept durch Partnerbetriebe verbreitet z.B. durch „inmod-card“ Verleih in Hotels an Fremdgäste.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Die Elektrofahrräder werden mit Ökostrom betrieben und es werden Hybrid und Elektrobusse eingesetzt. Durch den Einsatz dieser umweltfreundlichen Technologien, wird der Energieverbrauch gesenkt und der CO₂-Ausstoß reduziert.

6.2.4 ISTmobil²⁷

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Das Pilotprojekt ISTmobil wird in der Südsteirische Weinstraße in den mehreren Regionen ausgeführt. Die Regionen setzten sich zusammen aus Ehrenhausen, Vogau, Obervogau, Spielfeld, Strass in der Steiermark, Berghausen, Ratsch an der Weinstraße, Sulztal an der Weinstraße, Glanz an der Weinstraße, Leutschach, Schloßberg, Eichberg-Trautenburg, Arnsfeld, Oberhaag und ausgewählte Betriebe in Gamlitz.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

In der Südsteirischen Weinstraße ist kaum öffentlicher Verkehr vorhanden. Die Mobilitätsversorgung in den ländlichen Räumen ist kaum vorhanden. Die Personen sind vom motorisierten Individualverkehr abhängig und haben somit hohe Mobilitätsausgaben. Dies führt zur Abwanderung vom Land in die Städte.

²⁷ <http://www.istmobil.at/> ; 10.12.2014

Konzept und Zielgruppen (Unternehmen, Vereine, Privatpersonen,...) Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Das Projekt zielt drauf ab, die Mobilitätsgrundversorgung der Bevölkerung des ländlichen Raums zu verbessern und kosteneffizientere Systeme für die Gemeinden zu entwickeln. Es ist wichtig die Mobilität für die Bevölkerung leistbar und einfacher zu machen. Zielgruppen für dieses Konzept sind SeniorInnen, Jugendlichen, Touristen, soziale schwache Personen und nicht motorisierte Personen.

Weitere Vorteile sind:

- Regionen und Gemeinden bieten für Ihre Bürger eine effiziente Mobilitätsform mit Anbindung an öffentliche Verkehrsnetze.
- Hotels können Mobilitätsleistungen bequem über die Hotelrechnung an den Gast verrechnen.

ISTmobil ist ein Unternehmen, das ein innovatives Anruf-Sammel-Taxis System betreibt. Es entwickelt gemeinsam mit den Gemeinden ein ISTmobil Mobilitätskonzept, welches unter anderem alle bereits vorhandenen Systeme und Angebote, wie Bus, Bahn, Carsharing, Fahrradverleih, Mitfahrzentralen und viele andere vernetzt. Jede Nutzerin und jeder Nutzer erhält eine kostenlose MobilCard. Am Monatsende werden die Kosten der konsumierten Mobilität abgebucht.

Organisatorische Strukturen wie Finanzierung und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Das Projekt wird durch die Mitgliedsgebühren der Regionen beziehungsweise der teilnehmenden Gemeinden und Betriebe finanziert. Die Nutzerin/Der Nutzer bezahlt lediglich die tatsächlich getätigten Fahrten. Die Transportfahrten werden von regionalen Verkehrsunternehmen im Auftrag von ISTmobil durchgeführt. Bei jeder Fahrt nimmt ISTmobil durch die Nutzerin und den Nutzer ein.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Das Projekt wird von der Bevölkerung gut angenommen. 8.900 Fahrten wurden innerhalb eines Jahres getätigt. Die NutzerInnen sind nicht mehr stark abhängig von privaten PKWs und haben flexible Transportmöglichkeiten direkt vor Ort.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Im Vordergrund des Projektes stehen die Umwelt und deren nachhaltiger Schutz. Der aktuelle motorisierende Individualverkehr ist auf Dauer nicht mehr leistbar und schadet der Umwelt. Der Verkehr hat massive Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht, sowie Lärm und Unfälle sind unmittelbare Folgen. Durch ISTmobil wird ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität geleistet.

6.2.5 Sozialagentur – Jobcenter OVP und TÜV Nord Schulungszentrum²⁸

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Das Mobilitätsprojekt ist im Landkreis Ostvorpommern (Deutschland) verortet.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Das Angebot richtet sich an KundInnen der Sozialagentur in Ostvorpommern. Durch Steigerung der Mobilität mittels günstigem PKW-Verleih soll die Arbeitsaufnahme, die Aufnahme einer Ausbildung, einer Umschulung oder Fortbildung unterstützt werden. Ein weiteres Ziel des Mobilitätsprojektes ist die Förderung von Alleinerziehenden.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Zielgruppe sind die KundInnen der Sozialagentur – Jobcenter Ostvorpommern. Der Sozialagentur werden vom TÜV Nord gebrauchte PKW zur Vermietung zur Verfügung gestellt. Fragen KundInnen um einen PKW an, melden die MitarbeiterInnen den Bedarf. Ist ein Fahrzeug verfügbar, schließt der TÜV Nord mit den KundInnen einen Mietvertrag ab.

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Bekommt eine Kundin oder ein Kunde ein Auto vermietet, kostet dies ERU 5,- pro PKW / Tag und den Kraftstoffpreis. Je nach Fall, können diese Kosten im gesetzlichen Rahmen mittels Fahrkostenbeihilfe rückerstattet werden.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Das Projekt arbeitet kostendeckend d.h. es werden keine Gewinne erzielt. Die Finanzierung erfolgt durch Förderung der Arbeitssuchenden und der Ausbildung.

²⁸ Ein Projekt der Sozialagentur Ostvorpommern und des TÜV NORD Schulungszentrum. Online verfügbar unter http://www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/dokumente%20MV/110404_mobilitaet/110404_ppp_peters_sozialagentur-ovp.pdf ; 10.12.2014.

TÜV NORD Schulungszentrum Bandlin (Hg.): Mobilitätsprojekt der Sozialagentur OVP. Online verfügbar unter http://www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/dokumente%20MV/110404_mobilitaet/ovp_mobilitaetsprojekt-sozialagentur.pdf ; 10.12.2014.

6.2.6 Carsharing24/7²⁹

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Das Angebot von Carsharing24/7 kann Österreichweit in Anspruch genommen werden, sofern im jeweiligen Gebiet Personen leben, die ihr Auto zur Verfügung stellen.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Unternehmer und Gründer Mag. Robert Reithofer war selbst Autobesitzer, bis ihn die die Parkplatzsituation in der Großstadt sowie die laufenden Kosten dazu bewegten, sich nach Alternativen umzusehen. Das eigene Auto zu verkaufen war nicht leicht, aber durch Zufall ergab sich eine erste private Carsharing Gemeinschaft und das war die ideale Lösung für ihn, die nach und nach weiter ausgebaut wurde.

Konzept und Zielgruppen (Unternehmen, Vereine, Privatpersonen,...) Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Privates Carsharing ist keine Autovermietung, sondern verbessert die Auslastung bestehender Fahrzeuge. Jedes im privaten Carsharing geteilte Fahrzeug ersetzt bis zu 8 Autos. carsharing24/7 ist die erste private Carsharing Community in Österreich. carsharing24/7 ermöglicht echtes Carsharing, also das gemeinsame und private Teilen und Nutzen von Fahrzeugen, indem es Fahrzeugbesitzer und -nutzer zusammenbringt.

Zielgruppen sind alle Personengruppen, die ihr Auto teilen möchten oder sich selbst kein eigenes Auto leisten können oder wollen, jedoch ab und zu doch auf die Vorzüge des motorisierten individuellen Verkehrs zurückgreifen möchten.

Organisatorische Strukturen wie Finanzierung und Ressourcen für Aufbau und Betrieb(Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Sämtliche organisatorischen Strukturen laufen über die Plattform ab. Leider sind keine weiteren Informationen zu Finanzierung und Ressourcen bekannt.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Die Akzeptanz ist gegeben, da sich auf dieser Plattform Personen finden, die zum einen Fahrzeuge suchen und zum anderen Fahrzeuge anbieten. Die Personen sind nicht verpflichtet, ihre Fahrzeuge an jede Person weiterzugeben, sondern können auch ablehnen, wenn ihnen eine Person nicht sympathisch ist.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Der Beitrag zur Nachhaltigkeit ist unübersehbar. Rein rechnerisch kann ein Carsharing-Fahrzeug 8 PKWs ersetzen. Das alleine birgt schon einen Beitrag zur Nachhaltigkeit, da weniger Ressourcen für die Herstellung von PKWs benötigt werden und bei den Carsharing-Beteiligten die Sensibilität hinsichtlich „notwendiger“ Fahrten steigt.

²⁹ <https://carsharing247.com/> ; 10.12.2014

6.2.7 flinc³⁰

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

flinc wurde vorerst nur in Deutschland angeboten, kann aber auch außerhalb der Grenzen Deutschlands verwendet werden.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Im Mai 2008 wurde die Idee von einigen Studenten der Hochschule Darmstadt geboren. Im Jahr 2010 wurde das heutige Unternehmen als Aktiengesellschaft gegründet.

Konzept und Zielgruppen (Unternehmen, Vereine, Privatpersonen,...) Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

flinc ist ein Mitfahrnetzwerk mit Augenmerk auf Dynamic Ridesharing und der Verbindung zwischen Mitfahrzentrale und sozialem Netzwerk. Eine Besonderheit gegenüber anderen Mitfahrzentralen stellen die spontane und dynamische Vermittlung sowie der Fokus auf regionale Strecken dar. Vermittlungen erfolgen auch auf Teilstrecken, sodass die Vermittlungswahrscheinlichkeit steigt. Die Vermittlung erfolgt adressgenau, sodass Absprachen zu Treffpunkten entfallen können. Auch dadurch eignet sich flinc für Kurz- und Pendlerstrecken. Durch die Integration eines sozialen Netzwerks soll ein Mobilitätsnetzwerk entstehen, wobei wie bei anderen Mitfahrzentralen durch Bewertungen von Fahrern und Mitfahrern Vertrauen geschaffen werden soll.

Organisatorische Strukturen wie Finanzierung und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Sämtliche organisatorischen Strukturen laufen über die Plattform ab. Leider sind keine weiteren Informationen zu Finanzierung und Ressourcen bekannt.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Die Akzeptanz ist sehr hoch, da die Anwendung es erlaubt sehr spontan zu sein, aber auch länger planbare Zeithorizonte zu verwenden.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Der Beitrag zur Nachhaltigkeit ist gegeben, da sich vor allem jüngere Zielgruppen mit Hilfe dieses Modells spontan durch die Stadt von A nach B bewegen können. Es gilt anzumerken, dass das System innerhalb von Großstädten besser funktioniert, da hier auch die Dichte von angebotenen Fahrten sehr viel höher ist, als in ländlichen Regionen.

³⁰ <https://flinc.org/> , 10.12.2014

6.2.8 MYEGO

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Den Bewohnern der e5-Gemeinde Zwaring-Pöls steht seit August 2014 ein umweltfreundliches Gemeinde-Carsharing-Fahrzeug, der Zwaringer Stromgleiter, zur Verfügung. Zwaring-Pöls hat eine Fläche von rund 24km² und verteilt sich auf 7 Dörfer.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

MYEGO beschäftigt sich seit ca. 3 Jahren mit Mobilitätslösungen in Wien und der Steiermark und hat unter anderem Mobilitäts-Contracting für Unternehmen und Gemeinden entwickelt. Da gerade Mobilität in ländlichen Gemeinden wichtig ist, wurde gemeinsam mit dem Bürgermeister der Gemeinde Zwaring-Pöls dieses Carsharing-Projekt umgesetzt.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Das Konzept beruht darauf, dass von MYEGO ein fertiges, modular aufgebautes Mobilitätspaket (E-Fahrzeuge, Ladestation, Buchungsplattform, Backoffice, ..) zur Verfügung gestellt wird. Dafür wird eine monatliche Contractinggebühr eingehoben. Sämtliche Einnahmen aus dem Projekt (Nutzergebühren, Werbeeinnahmen, ...) gehen an das Unternehmen oder die Kommune.

Solche Lösungen sind nicht nur für Kommunen sondern auch für Betriebe geeignet, weil sie keinerlei innerbetriebliche Ressourcen beanspruchen.

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Der Zwaringer Stromgleiter steht direkt beim Gemeindeamt, wo sich auch die Ladestation befindet, die mit Strom aus der Photovoltaikanlage vom Dach des Gemeindeamtes gespeist wird. Für einen Stundenpreis von zwei Euro kann der Renault ZOE von den BürgerInnen ausgeliehen werden.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Sämtliche Strukturen und Ressourcen für den Aufbau und Betrieb werden von MYEGO zur Verfügung gestellt. Laufende Betriebskosten werden über Tarife, etwaige Förderungen, Einnahmen durch die NutzerInnen, usw. ... größtenteils gedeckt.

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Die Bevölkerung der Gemeinde ist über die lokalen Medien informiert worden. Weiters sind die Gemeindevertreter auf ihren dienstlichen Fahrten mit dem Stromgleiter unterwegs und machen somit laufend Werbung für die Benutzung dieses Carsharing-Angebotes. Die Auslastung spricht für sich.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist eine sehr hohe, dies zeigt sich auch in der Nutzung des Stromgleiters. Das Fahrzeug war in Zwaring in den ersten 3 Monaten ca. 12.000 km unterwegs, pro Tag im Schnitt 7 Stunden im Einsatz.

Zielgruppen sind in der betrachteten Gemeinde Haushalte mit 2 Personen und nur einem KFZ aber auch Familien mit erwachsenen Kindern, Pensionisten sowie die Gemeindebediensteten selbst. Der Stundenpreis von EUR 2,- macht dieses Carsharing-Angebot für viele Zielgruppen interessant.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Die Verbindung von Carsharing und Elektromobilität ist ein optimaler Beitrag wenn es um Individual-Verkehr geht. Die Auslastung zeigt, dass eine Vielzahl von BürgerInnen dieses Fahrzeug nutzt, um alltägliche Fahrten durchzuführen. Im Schnitt ist ein privater PKW pro Tag rund 1h in Betrieb – dieses Fahrzeug im Schnitt rund 7h pro Tag. Je höher die Auslastung desto höher der Beitrag zu Klimaschutz.

6.2.9 Ernsti-Mobil³¹

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Das Projekt „Ernsti-Mobil“ ist in der Gemeinde Ernstbrunn angesiedelt. Ernstbrunn liegt in Niederösterreich im Bezirk Korneuburg, ca. 50 km von Wien entfernt (14 Katastralgemeinden, 3.058 EinwohnerInnen).

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Durch die Durchführung einer Leitbildanalyse, die die Kernaufgaben der Gemeinde bestimmt hat, wurde der Gemeinderat auf das Thema „Mobilität“ aufmerksam. Nach dieser Leitbildanalyse erkannte der Gemeinderat, dass 570 BürgerInnen über 70 Jahre alt waren und in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Hauptinitiator des Ernsti-Mobils war Vizebürgermeister Horst Gangl, der sich von Anfang an sehr für dieses Projekt eingesetzt hat. Dieser erkundigte sich bei Behörden (Wirtschaftskammer, Gewerbebehörde, Vereinsbehörde, Bezirkshauptmannschaft) hinsichtlich der Machbarkeit und Fördermöglichkeiten dieses Mobilitätsprojektes. Nach einer Vorlaufzeit von sechs Monaten Projektarbeit konnte das Ernsti-Mobil am 2. November 2011 gestartet werden. In der Vorphase wurden Diskussionsrunden und Stammtische mit den BürgerInnen veranstaltet.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Das Ernsti-Mobil wird als gemeinnütziger Verein geführt, dessen genauer Name „Verein zur Erhaltung und Steigerung der Mobilität in der Marktgemeinde Ernstbrunn mit ihren Katastralgemeinden“ lautet. Die Hauptpartnerin des Vereins ist die Gemeinde; die Statuten wurden dahingehend formuliert. Der Verein ist nicht auf Gewinn ausgerichtet und steht nicht in Konkurrenz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln der Region; vielmehr will das Ernsti-Mobil eine Kooperation mit diesen eingehen.

Zielgruppe sind Personen, die selber nicht mehr fahren und ihre Einkäufe erledigen können; die auf andere Personen angewiesen sind, um ihre normalen Bedürfnisse erfüllen zu können und deren Mobilität und soziale Einbindung in den Gemeindeverbund erhöht werden soll.

³¹ Marktgemeinde Ernstbrunn, Ernsti-Mobil – Fahrbetrieb.

<http://www.ernstbrunn.gv.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=222529709&detailonr=222529709> ; 10.12.2014

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Das Projekt wird sehr gut von der Bevölkerung angenommen und es finden sich immer Freiwillige für die Arbeit als LenkerInnen. Laut Vizebürgermeister nutzt ca. die Hälfte der über 70-jährigen und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen das Angebot des Ernsti-Mobils. Der Verein hat bis jetzt 252 Mitglieder.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Da das Ernsti-Mobil auch den Geschäftspartnern/Geschäftspartnerinnen einen Mehrwert bringt, hat der Verein das Projekt vorgestellt und MobilitätspartnerInnen gesucht. Die Wirtschaft hat sich so auf einen einmaligen Betrag geeinigt (insgesamt 36 PartnerInnen). Die Gemeinderatsmitglieder, die OrtsvorsteherInnen und alle anderen Gemeinderatsmitglieder steuerten auch einen finanziellen Anteil bei. Mit diesem Kapital wurde das Projekt konkretisiert und Informationsmaterial herausgegeben.

Die weitere Finanzierung erfolgt laut Vereinsstatuten durch öffentliche Förderungen und Subventionen, Mobilitätssponsoren, Erträgnisse aus Veranstaltungen und Leistungen, Spenden, Mitgliedsbeiträgen, Benützungsentgelte

Für Vzbgm. Gangl ist die Freiwilligenarbeit zentral für ein solches Projekt ein wichtiger Erfolgsfaktor, da ohne diese freiwilligen Leistungen das Projekt „Ernsti-Mobil“ nicht bestehen könnte.

Die Fahrten unter der Woche übernehmen Freiwillige, die Wochenendfahrten übernehmen die Gemeinderäte. Die Fahrzeiten sind von Montag – Freitag von 6.30 – 20.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen von 07.30 – 22.00 Uhr. Der Dienstplan wird bis 15. des Folgemonats durch den Vzbgm. erstellt und kann auf einer Internetplattform eingesehen werden. Es sind laut Gangl 90% der FahrerInnen InternetuserInnen, diese können durch diese Plattform auch über Neuigkeiten informiert werden. Alle 3 Monate gibt es eine Feedbackrunde mit den FahrerInnen. Der Frauenanteil unter diesen ist gering, lediglich ca. 10 der 52 FahrerInnen sind weiblich.

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Es wird Werbung via Zeitung, Folderaussendungen und Informationsveranstaltungen gemacht. Auf der Website der Marktgemeinde wird auf das Ernsti-Mobil hingewiesen, Vzbgm. Gangl ist als Person sehr bekannt und wirbt andauernd für „sein“ Projekt und hat in der Entwicklungsphase zu einigen Stammtischen mit verschiedenen Gruppen der Bevölkerung eingeladen, um mit diesen das Vorhaben zu diskutieren und Anregungen seitens der Bevölkerung herauszuarbeiten. In Ernstbrunn gibt es Schilder, die auf eine Haltestelle des Ernsti-Mobils hinweisen. Es wird permanent in Zeitungen geschaltet und das Projekt geht auch über die Mobilitätszentrale in Korneuburg.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

„Diejenigen, die es nutzen, sind dankbar“. Die NutzerInnen sind „hochbegeistert“ und spendieren der Fahrerin oder dem Fahrer auch einmal einen Kaffee oder eine kleine Jause. „Durch dieses positive Feedback multipliziert sich die positive Beurteilung durch die Bürger zudem“, so Vizebürgermeister Gangl im Gespräch.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Die CO₂-Einsparung wurde berechnet und beträgt ca. 4 Tonnen (Zeitraum nicht bekannt). Aber durch die vielen Leerkilometer dürfte die Einsparung laut Hr. Gangl eher gering sein. Für die Bevölkerung ist der Umweltschutz seiner Meinung nach auch nicht der ausschlaggebende Aspekt für die Nutzung des Ernsti-Mobils.

Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter (z. B. PendlerInnen) und weitere gesellschaftliche/soziale Aspekte (Daseinsvorsorge, etc.)

Das Projekt an sich zielt nicht auf eine Gleichstellung der Geschlechter ab. Dies zeigt sich auch beim Anteil der Fahrerinnen. Die sozialen Aspekte, wie die (Wieder-)Eingliederung von älteren Menschen mit Mobilitätsdefiziten sind bei diesem Projekt sehr wichtig.

Verbesserung der Mobilität für bestimmte Zielgruppen z.B. Menschen mit Betreuungspflichten, ältere Personen)

Die Gemeinde bzw. der Verein versucht in einem weiteren Schritt, die Zielgruppe der MusikschülerInnen besser zu erreichen und auch ein Konzept zu entwickeln, diese in den Fahrbetrieb des Ernsti-Mobils einzubinden.

6.2.10 Anrufsammeltaxi Trixi³²

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Die Region Triestingtal liegt südwestlich von Wien in Niederösterreich und umfasst insgesamt zwölf Gemeinden.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Das Projekt ist dadurch entstanden, dass die ÖBB 2004 den Zugverkehr im Triestingtal eingestellt hat. Die ÖBB richteten nach einer Regionssitzung mit den Gemeinden für ein 2012 ersatzweise noch eine Busverbindung ein, und die Gemeinden haben daraufhin überlegt, wie man den Regionalverkehr in Zukunft gestalten könnte. Es wurden dabei Gespräche mit dem Land und mit Busunternehmen geführt. Auf Anregung seitens des Landes wurde mit der Schaffung eines Anrufsammeltaxis (AST) begonnen. In Summe hat die Umsetzung von der ersten Idee bis zur Einführung fast ein Jahr in Anspruch genommen, wie etwa die Abstimmung der Fahrpläne und die Finanzierung des Ganzen.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Die Zielgruppe sind zusammenfassend SchülerInnen, PendlerInnen und ältere Menschen.

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Trixi verkehrt entlang der B18 zwischen den Gemeinden Weissenbach und Hainfeld. Somit bedient es neben diesen Gemeinden auch Kaumberg und Altenmarkt. Ein- und aussteigen kann man bei allen

³² <https://www.vor.at/mobil-im-vor/anruf-sammeltaxi-ast/> ; 10.12.2014

umseitig eingezeichneten Bushaltestelle innerhalb der beteiligten Gemeinden. Die Haltestellen sind ab der Inbetriebnahme auch mit dem Trixi-Logo gekennzeichnet und dadurch leicht zu erkennen. Wer Trixi bestellt hat sollte sich rechtzeitig an der Haltestelle einfinden. Die Wartezeit kann bis 10 Minuten dauern. Das Sammeltaxi ist ganzjährig unterwegs. Um mit Trixi fahren zu können, genügt ein Anruf bei der niederösterreichischen Dispositionszentrale bei der sie Informationen wie Name, Start und Zielhaltestelle, gewünschte Abfahrtszeit, Anzahl der Fahrgäste bekannt geben. Dieser Anruf sollte spätestens eine Stunde vor der Abfahrt von Trixi von der Starthaltestelle gemacht werden. Bei regelmäßigen Fahrten kann auch ein Trixi-Abo bestellt werden. Spontanes Einsteigen ist nicht möglich.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Das Land zahlt den überwiegenden Teil und die Gemeinden den damals vereinbarten Satz. Es gibt eine Bereitstellungsgebühr.

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Durch Folder und anderen Werbematerialien wird auf TRIXI aufmerksam gemacht. Es dauert jedoch eine gewisse Zeit, bis sich die BewohnerInnen an ein neues Angebot gewöhnen und dies in Anspruch nehmen.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Es wird in den letzten Jahren gleichmäßig angenommen, speziell von den DauernutzerInnen.

Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter (z. B. PendlerInnen) und weitere gesellschaftliche/ soziale Aspekte (Daseinsvorsorge, etc.)

2006 wurden noch Schüler transportiert, jetzt orientiert sich das TRIXI eher an die Randzeiten, wo eher einzelne - wie HTL-SchülerInnen - beispielsweise von Altenmarkt teilweise bis Wiener Neustadt, Baden oder Mödling zur Schule, oder auch Richtung Hainfeld fahren. Für die gibt es im Gegensatz zu den HauptschülerInnen sonst kein Angebot. Darüber hinaus wird eine überschaubare Anzahl an PendlerInnen, die kein Auto haben transportiert.

Verbesserung der Mobilität für bestimmte Zielgruppen z.B. Menschen mit Betreuungspflichten, ältere Personen)

Für SchülerInnen wurde die Mobilität durch das Trixi-Taxi erheblich verbessert. Das Trixi-Taxi fungiert als Schulbus. Prinzipiell ist dieser Dienst gratis. Für einen Aufpreis für EUR 0,50 besteht für SchülerInnen die Möglichkeit weiter als von der Schule bis nach Hause zu fahren.

6.2.11 Gmoabus Pötttsching³³

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Die Marktgemeinde Pötttsching liegt im Bezirk Mattersburg Im Burgenland, Österreich. 2012 belief sich die Zahl der EinwohnerInnen auf 2.898 in 1295 Haushalten auf einer Fläche von 24,64 km².

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Der „GmoaBus“ (Gemeindebus) in Pötttsching entstand im Jahr 2000 aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität, das vom bmvit (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) initiiert und gefördert wurde. Das Projekt wurde 2002 mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet und fand auch international große Beachtung. Es war Vorbild für weitere „Gmoa- Busse“ im Burgenland. Ebenso kamen Delegationen aus verschiedensten Ländern; zum Beispiel auch aus Japan, die sich für dieses Projekt interessierten.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Zum Einkauf, zum Arzt oder zur Ärztin, zur Schule, zum Sport– Mobilität ist Teil unseres Lebens. Der GmoaBus bietet vor allem für Personengruppen wie Kinder, SchülerInnen und ältere Menschen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind die Möglichkeit die Wege des Alltags unabhängig von Drittpersonen zurückzulegen. Der GmoaBus holt seine Fahrgäste von zuhause ab und transportiert sie bis zum Ziel. Zusätzlich werden regelmäßige Fahrten wie z.B. zur Schule angeboten. Der GmoaBus übernimmt somit die Rolle des öffentlichen Verkehrs und des Schulbusses in der Gemeinde Pötttsching.

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Der Bus holt seine Fahrgäste normalerweise von zuhause ab und transportiert sie direkt bis an ihr Ziel. Wartezeiten von mehr als zehn Minuten treten nur selten auf. Somit ist der Bus auch spontan gut nutzbar.

Wenn Sie die Nummer des GmoaBuses anrufen, meldet sich die Lenkerin/der Lenker, die/der gerade Dienst hat. Aufgrund der Überschaubarkeit der Gemeinde nehmen diese die Fahrtwünsche entgegen und disponieren auch selbst. Das heißt, sie planen die Fahrtroute und sammeln die Fahrten so, dass die gefahrenen Kilometer möglichst gering bleiben. Es gibt auch regelmäßige Fahrten, beispielsweise für Kinder zur Schule. Diese funktionieren nach einem Fahrplan, der den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst ist.

Bei sehr starkem Andrang werden die Ortsteile nach einem Fahrplan halbstündlich bedient. Der GmoaBus hat acht Sitzplätze, einen niedrigen Fahrzeugboden und eine automatische Tür, sodass vom Gehsteig aus stufenlos eingestiegen werden kann.

Der Betrieb des GmoaBuses wird exakt auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet. Im Fahrgastbeirat treffen sich VertreterInnen der Gemeinde, des Vereins, die Lenkerinnen und die Fahrgäste. Probleme können dort oft sofort gelöst werden. Die Betriebszeiten sind Mo – Fr von 06:00 – 18:00 Uhr.

³³ <http://www.poettsching.at/system/web/zusatzseite.aspx?detailonr=220134323> ; 10.12.2014

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Der GmoaBus Pöttsching verkehrt nur im Gemeindegebiet und wird von einem gemeinnützigen Verein betrieben. Das wichtigste Mitglied in diesem Verein ist die Gemeinde Pöttsching, vertreten durch den Bürgermeister und die beiden Vizebürgermeister.

Die Finanzierung erfolgt durch rund 20% Fahrgeldeinnahmen, rund 10% Mittel des Bundes, rund 60% Gemeinde und rund 10% Zuschüsse vom Land. Die Fahrgasteinnahmen durch Verkauf der Tickets beliefen sich im Jahr 2008 auf 15.900 Euro (Fahrkartenpreise: Eine Fahrt: € 1,00, Tageskarte: € 3,00, Monatskarte: € 20,00, Jahreskarte: € 200,00).

Die Betriebskosten lagen 2008 bei ca. 80.000 Euro (exkl. Abschreibung des Fahrzeugs); der Bus fuhr ca. 57.000 km. Mittlerweile ist der originale GmoaBus durch ein neueres Modell ausgetauscht worden. Falls es Reparaturarbeiten gibt, kommt die Gemeinde finanziell dafür auf. Zu Beginn fuhren nur Fahrerinnen, mittlerweile sind auch männliche Fahrer als Aushilfen und im Zuge von AMS Projekten tätig.

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Zu Beginn wurden Aussendungen an die Haushalte geschickt, durch den Beschluss im Gemeinderat war das Projekt aber relativ rasch an die Öffentlichkeit gelangt. An den regelmäßig durchgeführten europaweiten „Autofreien Tagen“ wurde im Jahr 2000 der GmoaBus der Öffentlichkeit feierlich vorgestellt. Die Bekanntheit des GmoaBus stieg sehr stark aufgrund der breiten nationalen und internationalen Anerkennung.

Akzeptanz durch Zielgruppen und andere Gruppen

Die Fahrgastzahlen lagen 2010 bei 28.774 Personen und 2011 bei 29.623 Personen (Interview Rauner 2012). An einem Werktag sind das an die 100 Personen. Die spezifischen Aufkommenswerte von elf Fahrten pro EinwohnerIn und Jahr liegen in einem Bereich, der sonst nur von kleinstädtischen Stadtbussystemen bekannt ist.

Neben den örtlichen Gastgewerbebetrieben profitierten vor allem die Nahversorger. Durch die gesteigerte Nachfrage konnte deren Existenz gesichert und das Warenangebot ausgeweitet werden. Auch das Angebot im medizinischen Dienstleistungsbereich wurde größer. FußpflegerInnen, HeilmasseurInnen, PhysiotherapeutInnen, Ärzte und Ärztinnen können bequem mit dem GmoaBus erreicht werden.

Beitrag zur Nachhaltigkeit (z.B. Umwelt- u. Klimaschutz)

Laut Broschüre leistet der GmoaBus einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Der Bus hat eine hohe betriebliche Auslastung, einzelne Wegeketten müssen von den BenutzerInnen nicht mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden. Außerdem entfallen viele Wege die von Autos aufgrund von Begleitfahrten zurückgelegt wurden z.B. Kinder zur Schule fahren oder ältere Menschen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind zu Arztterminen fahren.

Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter (z. B. PendlerInnen) und weitere gesellschaftliche/soziale Aspekte (Daseinsvorsorge, etc.)

Der „Gmoa-Bus“ in Pöttching entstand im Jahr 2000 aus einem Modellprojekt zur Frauenmobilität. Es konnten Frauen, die sonst schwer eine Erwerbstätigkeit gefunden hätten in dieses Projekt eingebunden werden.

Zum GmoaBus gehört auch der Austausch der letzten Neuigkeiten aus dem Dorf. Die Lenkerinnen schauen auf ihre KundInnen. Wenn sich ein Stammkunde eine Zeit länger nicht meldet, wird nachgeschaut, ob auch alles in Ordnung ist; der soziale Zusammenhalt in der Gemeinde wird gestärkt.

Verbesserung der Mobilität für bestimmte Zielgruppen (z.B. Menschen mit Betreuungspflichten, ältere Personen)

Ältere Personen können Dienstleistungen flexibel und einfach in Anspruch nehmen. Eltern müssen nicht mit dem eigenen Auto die Kinder von der Schule abholen, können somit die Zeit anders nutzen.

6.2.12 OSIRIS³⁴

Lage bzw. Verortung (Land, Bundesland, Gemeinde, etc.)

Das Projekt wurde beispielhaft in den zwei Landkreisen „Börde“ und „Jerichower Land“ in Sachsen-Anhalt (Deutschland) durchgeführt, in denen der Rückgang der Bevölkerung und SchülerInnenzahlen besonders stark ausgeprägt sind.

Entwicklungsgeschichte, Anlass des Projekts, Initiatoren/Initiatorinnen

Das Projekt lief von 2007 bis 2009. Anlass dafür war, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum große strukturelle Probleme hat. Durch abnehmende Bevölkerungszahlen verschlechtern sich die Auslastung und die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Gleichzeitig sinken die öffentlichen Finanzmittel, so dass der ÖPNV seine Aufgabe der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum kaum mehr erfüllen kann. Abgesehen vom isoliert geplanten und betriebenen Schülerverkehr ist das allgemeine ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum schon heute häufig extrem ausgedünnt und kaum eine Alternative zum PKW. In schrumpfenden Regionen stellt sich daher die Frage, wie in Zukunft das öffentliche Verkehrsangebot aufrechterhalten und damit die Erreichbarkeit zentraler Versorgungseinrichtungen sichergestellt werden kann. In dem Vorhaben soll der ÖPNV im ländlichen Raum neu geplant und organisiert werden, damit er weitestgehend wirtschaftlich betrieben werden kann.

Der Projektleiter meint dazu: „Anlass des Projektes waren die Rahmenbedingungen der demografischen Entwicklung in den ländlichen Regionen Sachsen-Anhalts. Diese, aber auch weitere strukturelle Aspekte stellen den öffentlichen Verkehr vor die Herausforderung, alle Potenziale zur Effizienzsteigerung und vielfältige Angebotskonzepte zu nutzen, um unter Beachtung der verfügbaren Kostenrahmen auch in Zukunft eine attraktive Erschließung des Raumes gewährleisten zu können“.

³⁴ <http://www.mobilitaet21.de/programme/m21/osiris/> ; 10.12.2014

Die Tramp GmbH bearbeitete dazu in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik, dieses Forschungsprojekt.

Die EntscheidungsträgerInnen vor Ort (Landkreise, Verkehrsunternehmen, Schulbehörden) waren auch intensiv in die Entwicklung des Konzepts eingebunden. Das Projekt wurde im Dezember 2009 abgeschlossen.

Konzept und Zielgruppen (Altersstruktur, Frauen, Männer, Schüler/Schülerinnen)

Unter Nutzung nachfragegesteuerter Betriebsweisen (z.B. Anrufsammeltaxi) soll ein gleichermaßen attraktives und finanziell verkraftbares ÖPNV-Angebot sowohl für die BürgerInnen im Allgemeinen als auch für SchülerInnen geschaffen werden.

Durch die Integration des SchülerInnenverkehrs in den allgemeinen ÖPNV sowie durch flexible, nachfrageorientierte Bedienformen (z.B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) soll die Mobilität der Akteure und Akteurinnen verbessert werden. Wesentliche Eckpunkte des Konzepts sind:

- Die SchülerInnenverkehre werden gebrochen: Flexibel organisierte Sammelfahrten bringen alle Schüler zu den Grundschulen. Dort steigen Schüler weiterführender Schulen um in Verbindungsfahrten zu ihren Schulen. Durch diese Flexibilisierung und Brechung der Verkehre kann eine höhere Auslastung der Busse erreicht werden
- Vor allem für die Verbindungsfahrten von Grundschulen zu weiterführenden Schulen werden soweit wie möglich die Busse und Linien des allgemeinen ÖPNV genutzt
- Die Schulanfangs- und -endzeiten werden flexibler gestaltet (Staffelung) und somit den Anforderungen eines möglichst wirtschaftlichen Schülertransports angepasst

Umgesetzte Maßnahmen und laufende Praxis (Wie funktioniert's?)

Auf Seiten der Verkehrsunternehmen wurden nach dem Ende des Projektes im Jahr 2010 einige Vorschläge in aktuellen Linienkonzepten bzw. von den Landkreisen bei der Weiterentwicklung der Nahverkehrspläne aufgegriffen.

Genauere Angaben zu den umgesetzten Maßnahmen konnte der Projektleiter nicht nennen.

Organisatorische Strukturen und Ressourcen für Aufbau und Betrieb (Bevölkerung, öffentliche Hand, Tarife, ...)

Das Verkehrsangebot (Anrufsammeltaxi, Rufbusse, etc.) wird im Rahmen von kreiseigenen Verkehrsunternehmen (OhreBus GmbH, KVG BördeBus, Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land) erbracht. Das Forschungsprojekt OSIRIS wurde von der öffentlichen Hand finanziert. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), den Landkreisen Börde und Jerichower Land gefördert. Zusätzliche Unterstützung erfolgte durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) und dem Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).

Öffentlichkeitsarbeit, Marketing für Aufbau und Betrieb

Es wurde im Rahmen des Projektes ein Handbuch erstellt, das als methodischer Leitfaden für die Planung des ÖPNV im ländlichen Raum eine hilfreiche Unterstützung für die Planungspraxis darstellen kann.

Verbesserung der Mobilität für bestimmte Zielgruppen z.B. Menschen mit Betreuungspflichten, ältere Personen)

Da das Projekt OSIRIS auf die Bedürfnisse der SchülerInnen ausgerichtet war konnte deren Mobilität während der Projektlaufzeit verbessert werden.

6.3 Eignung der Modelle für die Region

Die zuvor beschriebenen Modelle wurden nun durch die Energieregion Oststeiermark GmbH und das Institut Neue Mobilität gemeinsam hinsichtlich ihrer Tauglichkeit auf die Studienregion untersucht und teilweise subsumiert, wenn es sich um ähnliche Ideen oder Grundkonzepte handelte. Die jeweils passenden wurden in die QFD-Matrix eingefüllt und gemeinsam bewertet.

Das Ergebnis zeigte, dass Komponenten einzelner Best-Practice-Beispiele im betreffenden Studiengebiet Anwendung finden können.

Folgende Best-Practice-Beispiele wurden als am ehesten geeignet für das Studiengebiet bewertet:

- **kombiBus**
Die Eignung ergibt sich dadurch, dass es sich hier um einen Bus handelt, der auf einer fixen Route verkehrt und auch fixe Zeiten aufweist. Diese Route wurde hinsichtlich der auf der Strecke liegenden Unternehmen optimiert – auch hinsichtlich möglicher Mitnahmen von Waren und Gütern.
- **Inmod**
Verbindet ebenso Ortschaften im Rahmen eines fixen Fahrplanes. Interessant ist hier die Lösung der Herausforderung des sogenannten „ersten bzw. letzten Kilometers“, welcher hier mit e-Bikes bewerkstelligt wird.
- **Mobilitätsprojekt der Sozialagentur**
Dieses Projekt ist vor allem aufgrund der beteiligten Arbeitssuchenden interessant, da dieses Projekt ausschließlich auf diese Zielgruppe fokussiert. Arbeitssuchende in Weiterbildung erhalten die Möglichkeit kostengünstig Fahrzeuge zu leihen.
- **Sammeltaxis (allgemein)**
Sammeltaxis können hier unterstützen, sollten eine mögliche Rundkurs-Lösung nicht alle Stakeholder ausreichend befriedigen. Sammeltaxis könnten dann unterstützen, die Herausforderung des sogenannten „ersten bzw. letzten Kilometers“ zu bewerkstelligen.

Wesentlich ist jedoch die Tatsache, dass für die Studienregion keines der Best-Practice-Modelle vollständig übernommen werden kann und auch soll, denn jede Region besitzt ihre eigene Individualität und daher müssen auch die jeweiligen regionalen Gegebenheiten detailliert betrachtet werden, bevor es zu einem Lösungspfad kommen kann.

7 Ergebnisdarstellung Bausteine Mikro-ÖV

7.1 Herangehensweise

In weiterer Folge soll die Machbarkeitsstudie das grobe Konzept vorgeben, mit dessen Hilfe im Studiengebiet ein Lösungspfad beschritten werden kann. Die Vielzahl an Informationen durch die Workshops und Befragungen fließen ebenso darin ein.

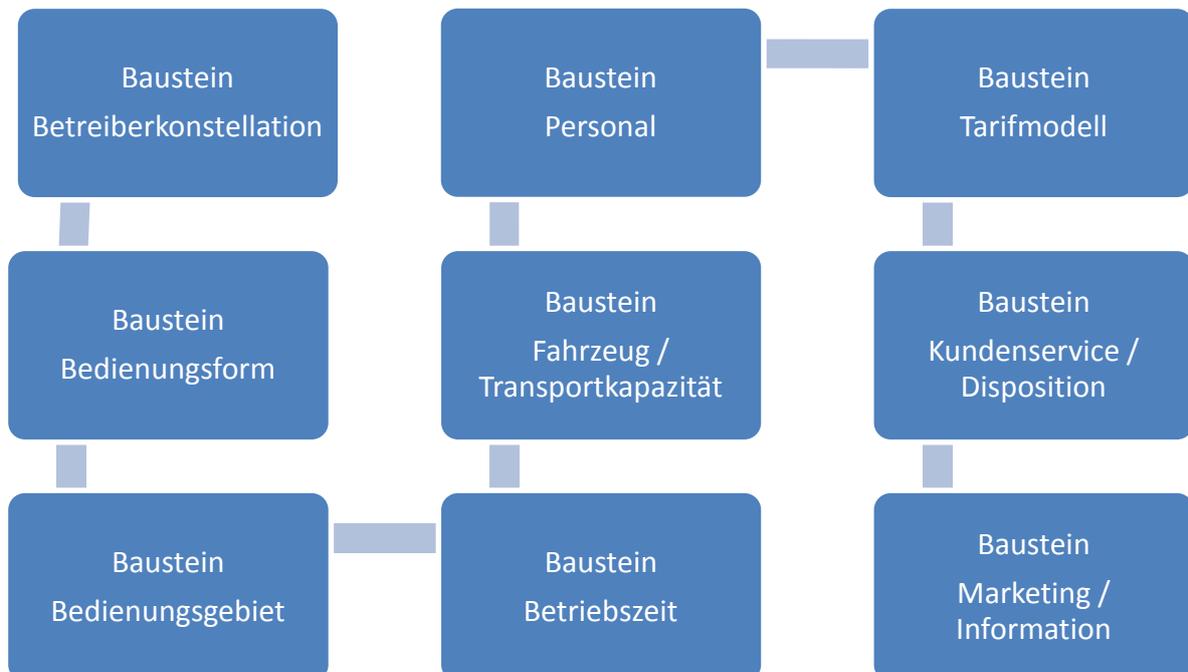
Basierend auf dem Leitfaden des Klima- und Energiefonds „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für die Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“ werden die darin beinhalteten 9 Bausteine für ein Mikro-ÖV-System für das Studiengebiet analysiert. Ebenso werden die wesentlichen Aussagen von den Arbeitssuchenden sowie den Gemeinden und Betrieben zum betreffenden Baustein hinzugefügt und ein kurzes Fazit in Kapitel 8.1. gegeben.

Für alle von der Situation im Studiengebiet unabhängigen allgemeinen Begriffsdefinitionen zu den 9 Bausteinen gilt, dass sie aus dem Leitfaden des Klima- und Energiefonds „Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für die Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen im ländlichen Raum“ entnommen bzw. sinngemäß zusammengefasst wurden.

7.2 Beschreibung der 9 Bausteine für ein Mikro-ÖV-System

Die nachfolgende Beschreibung der 9 Bausteine basiert auf dem zuvor genannten Leitfaden des Klima- und Energiefonds. Die neun Bausteine werden nun einzeln betrachtet, kurz beschrieben, um wesentliche Aussagen aller Befragten und Informationen aus den Workshops erweitert.

Abschließend erfolgt übersichtlich in Kapitel 8.1. ein Fazit des jeweiligen Bausteins.



Die neun Bausteine im Überblick (Handbuch Klimafonds)

7.2.1 Baustein Betreiberkonstellation

Mikro-ÖV Systeme können durch verschiedene Trägereinrichtungen betrieben werden. Dies können sein:

- ein gewerbliches Transportunternehmen (Taxibetrieb, Busunternehmen, Verkehrsunternehmen)
- die Gemeinde selbst (kommunaler Eigenbetrieb)
- ein gemeinnütziger Verein

Es gilt zu beachten, dass je nach Betreiberkonstellation auch rechtliche Aspekte berücksichtigt werden müssen.

Betreiberkonstellation 1: Gemeinnützige Vereinslösungen

Das Vereinsgesetz ermöglicht die Erbringung von Mobilitätsdiensten, sofern diese nicht auf gewerblicher Basis erfolgen bzw. der NutzerInnenkreis auf die Vereinsmitglieder beschränkt ist. Die Nutzung des Angebotes ist den MitgliederInnen des Trägervereines vorbehalten. Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung problemlos möglich.

Betreiberkonstellation 2: Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb

Die Gemeinde kann auch selbst als „Verkehrsunternehmen“ tätig werden oder sich eines neu gegründeten gemeindenahen Unternehmens bedienen. Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung nicht möglich. Das Lenkpersonal sollte aus der Gemeinde/aus dem Bedienungsgebiet stammen.

Betreiberkonstellation 3: Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Unternehmen

Ähnlich wie beim gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Verkehr werden bei einem konzessionierten Unternehmen genau definierte Verkehrsleistungen bestellt. Grundlagen der Bestellung sind ein klar definiertes Betriebsprogramm und Qualitätskriterien für die Leistungserbringung, ebenso entsprechende Sanktionsmöglichkeiten, wenn die erbrachte Leistung nicht den Ansprüchen des Bestellers entspricht. Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung nicht möglich.

Betreiberkonstellation 4: Taxibasierte Lösungen

Ein bestehendes Angebot an Fahrtmöglichkeiten mit Taxis wird durch Marketing, Festlegung von Pauschaltarifen und Tarifstützung (Verbilligung) attraktiver gemacht. Zugangsbarrieren zum Verkehrsmittel Taxi werden dabei abgebaut. Oft wird die Ausgabe von Taxi-Gutscheinen auf

bestimmte Zielgruppen beschränkt. Berechtigte Personen erhalten Bons oder Gutscheine zu einem fixen Betrag oder gratis, die bei einer Taxifahrt eingelöst werden können. Der Preis des Gutscheins wird durch die Gemeinde und/oder SponsorInnen gestützt, sodass sich für den Fahrgast eine Verbilligung gegenüber einer normalen Taxifahrt ergibt. Die Einbeziehung Freiwilliger ist bei dieser Lösung nicht möglich.

Betreiberkonstellation 5: Kooperationslösung nach deutschem Vorbild („Bürgerbus“)

Das Modell besteht aus einer vertraglich abgesicherten Partnerschaft zwischen einem konzessionierten Unternehmen und einem Verein („Bürgerbus-Verein“), der vor allem die Organisation und Stellung von Freiwilligen übernimmt. Das Unternehmen übernimmt die „Patenschaft“ für den Verkehr und bringt die Konzession ein. Weiters erbringt das Unternehmen bestimmte Serviceleistungen, wie beispielsweise die Wartung des Fahrzeuges, die Stellung eines Ersatzfahrzeuges bei Ausfall des Standardfahrzeuges und die Ausbildung und Schulung der LenkerInnen. Das Modell bietet eine rechtlich einwandfreie Konstruktion für allgemein nutzbare Mikro-ÖV Systeme bei Einsatz freiwilliger LenkerInnen.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Zu diesem Baustein gab es keine Fragen im Rahmen des Fragebogens, da dieser Baustein aus Sicht der Arbeitssuchenden nicht relevant ist.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Gemeinden und Betriebe können nicht die alleinigen Betreiber sein. Es muss hier jemand externe eingebunden werden, der den Betrieb übernimmt.

Daher ist es wichtig, lokale AkteurInnen, wie zum Beispiel den Tourismusverband aber auch lokale Unternehmen, einzubinden.

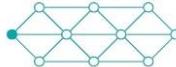
Der Betreiber einer Mikro-ÖV-Lösung soll und muss mehrerer Zielgruppen (SeniorInnen, Jugendliche, ...) einbinden, damit dieses Angebot nicht auf ein spezielle Zielgruppe beschränkt bleibt.

7.2.2 Baustein Bedienungsform

Im Wesentlichen gibt es fünf Möglichkeiten für eine Bedienungsform, welche nachfolgend kurz umrissen werden:

- Im Linienbetrieb wird in der Regel von Haltestelle zu Haltestelle nach Fahrplan gefahren, eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Der Linienbetrieb ist die klassische Form des öffentlichen Verkehrs.
- Bei Rufbus-Systemen werden eine bestimmte Route bzw. bestimmte Haltestellen nach einem fixen Fahrplan, aber nur bei Bedarf bedient. Ein Fahrtwunsch muss daher im Regelfall vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.
- Anruf-Sammeltaxis führen Fahrten von einer bestimmten Haltestelle zu einer beliebigen Aussteigestelle innerhalb eines klar definierten Bedienungsgebietes durch. Es besteht ein fixer Fahrplan mit Fahrtmöglichkeiten. Ein Fahrtenwunsch muss vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.
- Beim System Zubringerverkehr werden Personen von/zu einem definierten Zielpunkt transportiert. Bei der Fahrt zu diesem Ziel wird man von zu Hause abgeholt, die Rückfahrt erfolgt bis zur Haustüre. Ein Beispiel sind Zubringerverkehre zu Bahnhöfen, die außerhalb von Siedlungsgebieten liegen. Ein Fahrtwunsch muss vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.
- Der Flächenbetrieb funktioniert im Prinzip wie ein normales Taxisystem. Eine Anmeldung ist erforderlich, man wird von zu Hause abgeholt und an ein beliebiges Ziel gebracht. Oft sind die Fahrten jedoch örtlich begrenzt, z. B. auf das Gemeindegebiet oder bestimmte Ziele.

Nachfolgend eine Übersicht zu Bedienungsformen in Mikro-ÖV-Systeme

Bezeichnung	Schema	Nach Fahrplan	Anmeldung erforderlich	Abfahrt von	Fahrt zu
Linienbetrieb		ja	nein		
Rufbus		ja	ja		
Anruf-Sammel-taxi		ja	ja		
Zubringer		ja	ja		
Flächen-bedienung		nein	ja		

 Haltestelle wird nach Fahrplan angefahren

 Haltestelle wird bei Bedarf angefahren

 Bedienungsgebiet innerhalb dessen überall ein- oder ausgestiegen werden kann

 Fahrt von/zu einer Haltestelle

 Fahrt von/zur Haustüre

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Über 80 Prozent der Befragten wohnen maximal 2 Kilometer von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Jedoch nutzen nur wenige diese Möglichkeiten nicht zuletzt auch aufgrund der mangelnden Verbindungen zu den richtigen Zeiten.

Das betrachtete Gebiet könnte – wie zuvor beschrieben – mit verschiedenen Möglichkeiten bedient werden, jedoch haben durchschnittlich fast 75% der Arbeitssuchenden keine Erfahrung mit den unterschiedlichen Möglichkeiten der Bedienungsformen für Mikro-ÖV-Systeme. Die Arbeitssuchenden benötigen daher gerade in diesem Punkt Aufklärung, da sie sonst diesen Bedienungsformen eher skeptisch und zurückhaltend gegenüberstehen. Vor allem die Vorteile müssen plakativ gezeigt werden.

Unabhängig von der Entfernung zur nächsten Zustiegsmöglichkeit in ein öffentliches Verkehrsmittel, wünschen sich die Arbeitssuchenden mehr Verbindungen – im Konkreten eine Taktverdichtung.

Der Faktor Zeit ist ebenso wesentlich – je kürzer der Arbeitsweg ist, desto besser. Der Großteil nimmt aber einen Arbeitsweg von 1 Stunde in Kauf, um zur Arbeitsstelle zu gelangen. Die Bedienungsform muss dies ebenso erfüllen, um von den Arbeitssuchenden als wertvolle Unterstützung betrachtet zu werden.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Im betrachteten Studiengebiet ist eine Art Rundkurs gewünscht, der vor allem alle relevanten Betriebe, Unternehmen sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes anfährt und so quasi ein Zu- und Abholservice für MitarbeiterInnen aber auch GemeindebürgerInnen von bzw. zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicherstellt.

Die relevanten Betriebe sind vor allem die arbeitsplatz-intensiven Betriebe, wie die Thermen, die Wellnesshotels, die größeren Handelsbetriebe und so weiter, die auch zum Beispiel im Schichtbetrieb arbeiten. Diese Betriebe müssen im Zentrum eines neuen Mikro-ÖV-Systems stehen.

Dieser Rundkurs soll insofern optimiert sein, als dass die maximale Anzahl an flexiblen und zeitungebundenen BenutzerInnengruppen eingebunden wird und gleichzeitig aber ebenso die zeitgebundenen BenutzerInnengruppen die Vorteile dieses Services in Anspruch nehmen können.

Eine Erfüllung aller Wünsche zu 100 Prozent wird finanziell und logistisch nicht machbar sein, daher muss der Fokus auf der maximal möglichen Erreichbarkeit der BenutzerInnengruppen liegen. Es ist vorstellbar, dass zum Beispiel der sogenannte „letzte Kilometer“ mittels alternativer Fortbewegungsmittel, wie zum Beispiel e-Bikes absolviert werden könnte.

7.2.3 Baustein Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet stellt ein zentrales Element dar, da in diesem Gebiet ein Mikro-ÖV-System ausgearbeitet werden soll, das für dieses Gebiet optimiert wird. Daher ist es auch unabdingbar, individuelle lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen und somit kann auch kein bereits bestehendes Mikro-ÖV-System auf ein beliebiges Gebiet „übertragen“ werden.

Im Bedienungsgebiet gilt es, Konkurrenzierungen von bestehenden Linienverkehren zu vermeiden. Das Bedienungsgebiet muss klar abgegrenzt sein und innerhalb seiner Grenzen alle wesentlichen und relevanten Stationen einzubinden. Die Ermittlung dieser relevanten Stationen muss nachfrageorientiert erfolgen.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Wenn Arbeitssuchende in einem Bedienungsgebiet wohnen, wünschen sich diese, dass in dem Gebiet die Taktung des Mikro-ÖV-Systems optimal auf ihre Bedürfnisse abgestimmt wird. Dies schließt mit ein, dass es zu einer Taktverdichtung kommt, aber auch, dass die Bedienungsform für das Bedienungsgebiet optimal passt bzw. eventuell für einzelne Zielgruppen optimiert wird.

Wesentlich ist jedoch, dass das Bedienungsgebiet unabhängig davon bedient wird, ob es sich um einen Werktag, einen Feiertag oder einen schulfreien Tag handelt, damit sich die NutzerInnen dieses Angebotes keine Gedanken machen müssen, wie sie zum Beispiel in den Sommerferien, wenn keine Schulbusse fahren, von A nach B kommen.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Für die Gemeinden und die Betriebe ist die Abgrenzung des Zielgebietes klar definiert und ist ebenso ident mit dem Studiengebiet. Eingeschlossen sind die zentralen Gemeinden Bad Waltersdorf, Sebersdorf und Bad Blumau sowie die zuvor beschriebenen arbeitsplatz-intensiven Betriebe in der Region. Ebenso muss die Verbindung zu den Städten Hartberg und Fürstenfeld optimiert werden.

Einer Ausdehnung des Zielgebietes steht nichts im Wege, da es wichtig ist, vielen Personen die Möglichkeit der Teilnahme an einem Mikro-ÖV-System zu gewähren.

7.2.4 Baustein Betriebszeit

Die Betriebszeit ist ein wesentlicher Baustein, denn sie definiert, wann das Mikro-ÖV System den NutzerInnen zur Verfügung steht. Die Betriebszeiten folgen einerseits den Wünschen der definierten Zielgruppen, andererseits den Möglichkeiten des Systems.

Je nach Wünschen der eingebundenen Zielgruppen kann der Baustein Betriebszeit optimiert werden. Weisen die Zielgruppen eher eine zeitliche Starrheit auf, sind punktgenaue Zeitpläne einzuhalten. Werden Zielgruppen mit einem flexiblen Zeithorizont eingebunden, kann der Versuch eine Bündelung von Fahrten vorgenommen werden.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Die Arbeitssuchenden wünschen sich eine Verdichtung der Taktfrequenz im Wesentlichen in den Kernzeiten zwischen 6:00 und 9:00 Uhr und zwischen 16:00 und 18:00 Uhr. Die Verdichtung der Taktfrequenz im $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{2}$ Stundentakt wäre wünschenswert.

Ebenso ein großes Anliegen ist die Verbindungssicherheit an Nicht-Schultagen bzw. in den Ferien, an Feiertagen und an Wochenenden.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Im Studiengebiet sollen vor allem die Bedürfnisse der arbeitsplatz-intensiven Betriebe bedient werden, da hier eine Vielzahl an Personen bedient und Fahrten eingespart werden könnten.

Wesentlich ist hier, dass eine Optimierung hinsichtlich der Arbeitszeiten erfolgt, sowie nur kurze Wartezeiten für die MitarbeiterInnen bestehen, da diese sonst ein mögliches Angebot nicht in Anspruch nehmen würden.

7.2.5 Baustein Fahrzeug / Transportkapazität

Der Baustein Fahrzeug bzw. Transportkapazität hängt eng mit den zu bedienenden Zielgruppen zusammen. Vor allem, wie viele Personen sollen erreicht werden und welche Anforderungen haben diese Personen an das Fahrzeug. Es gibt hier eine breite Palette von Fahrzeugen, die mit dem Führerschein der Klasse B gelenkt werden können, bis hin zu großen Bussen, deren LenkerInnen spezielle Voraussetzungen zu erfüllen haben.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Für die Arbeitssuchenden ist die Art des Fahrzeuges eher nicht ausschlaggebend, da es ihnen viel mehr um die Verfügbarkeit und Taktung geht, als darum, ob es sich um einen PKW oder einen Bus handelt.

Unabhängig davon stehen über 65 Prozent der Befragten Elektro-Autos positiv gegenüber und würden diese auch selbst lenken.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Aus Sicht der Gemeinden und der Betriebe sollte das Fahrzeug einen Mehrwert stiften, sprich zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten aufweisen, wie zum Beispiel die Ausbaumöglichkeit von Sitzreihen um – außerhalb der Betriebszeiten – bei Bedarf größere Transporte durchführen zu können.

Außerhalb der Stoß-Zeiten bzw. in den „freien“ Zeiten außerhalb der Betriebszeiten sollte das Fahrzeug auch anderen Benutzergruppen zur Verfügung stehen, sofern dies machbar und sinnvoll erscheint.

Weitere Anforderungen, wie zum Beispiel Barrierefreiheit, Transport von Einkäufen, Kühlung von Transportgut, usw. sind gewünscht, müssen aber hinsichtlich der Rahmenbedingungen genauestens analysiert werden.

7.2.6 Baustein Personal

Um ein Mikro-ÖV System betreiben zu können, ist Personal notwendig. Es gilt festzulegen, wer für den MitarbeiterInnenstab insgesamt, also Organisation, ausführendes Personal (Bestellkoordination und LenkerInnen) und Effizienzkontrolle endverantwortlich ist.

Weiters muss im Vorfeld die Entlohnung bedacht werden, da sich daraus das Anstellungsverhältnis ableiten lässt. In Abhängigkeit von der gewählten Betreiberkonstellation ergeben sich verschiedene Möglichkeiten.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Die Mehrheit der Arbeitssuchenden will sich nicht ehrenamtlich an der Organisation eines Mikro-ÖV-Systems beteiligen (62 %).

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Die Gemeinden und die Betriebe können kein Personal zur Verfügung stellen und sehen sich auch nicht in der Rolle, die Personalhoheit zu verantworten. Aus Sicht der Gemeinden und Betriebe muss die Organisation und der Betrieb von externen Personen übernommen werden, die einen unmittelbaren Bezug zum Studiengebiet aufweisen und sich regional und lokal bestens auskennen. Die BetreiberIn sollte jedenfalls eine Person sein, die einen unternehmerischen Hintergrund hat und sich in diesem Geschäftsfeld auskennt.

7.2.7 Baustein Tarifmodelle

Tarifmodelle resultieren aus der Gesamtbetrachtung der Budgetplanung. Nach Miteinbeziehung aller Faktoren aus den Bausteinen kann eine Summe ermittelt werden, welche die Kosten darstellt. Dem gegenüber stehen die Überlegungen, welches Tarifsysteem angedacht werden sollte, um diese Kosten decken zu können.

Unabhängig vom Tarifmodell sollte das Personal bzw. die LenkerInnen möglichst weitgehend vom Fahrscheinverkauf entlastet werden, da dies zeitintensiv ist und hier mittels einfacher Tarifsysteime, Vorverkaufslösungen und hohe Zeitkartenanteilen eine Erleichterung sehr einfach implementiert werden kann.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Für die Arbeitssuchenden ist es denkbar im Monat zwischen EUR 50,- und EUR 100,- für ein Mikro-ÖV-System auszugeben, je nachdem, um welche Mikro-ÖV-Lösung es sich dabei handelt.

Interessant ist die Tatsache, dass jene Arbeitssuchenden, die ein Auto besitzen, generell mehr zahlen würden, als Arbeitssuchende, die kein Fahrzeug besitzen. Dies ist sehr wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass diese Personen hinsichtlich der Kosten eines Fahrzeuges mehr sensibilisiert sind und daher auch mehr für andere Mobilitätslösungen ausgeben würden.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Die Gemeinden und Betriebe im Studiengebiet können sich vorstellen eine finanzielle Unterstützung beizusteuern. Daher gilt es vorab, mögliche Lösungen zu finden und zu bewerten, welche anschließend hinsichtlich ihrer realistischen Umsetzung analysiert werden.

Ziel muss es sein, dass sich das Mikro-ÖV-System, abgesehen von einer möglichen Startfinanzierung, selbst trägt und erhalten kann.

Bei der Ausarbeitung und Bewertung möglicher Mikro-ÖV-Systeme hinsichtlich der Tarifmodelle wären die Gemeinden und Betriebe bereits sich aktiv einzubringen und ihre zeitliche Ressourcen

7.2.8 Baustein KundInnen-Service / Disposition

Ein kundInnengerechtes Service muss, neben grundlegenden Anforderungen, vor allem darauf Bezug nehmen, dass die KundInnenbindung erhöht wird. Die KundInnen merken das Bemühen und die Wertschätzung und dies erzeugt eine Festigung der Bindung an das System. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor von Mikro-ÖV-Systemen ist die Beachtung und größtmögliche Einbindung von Wünschen der NutzerInnen.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Die Arbeitssuchenden (u.a. auch BeraterInnen) stehen einer Mobilitätsberatung, die Aufklärung über die Lösung von bestehenden Mobilitätsdefiziten gibt, sehr positiv gegenüber, da sie vor allem einen Vorteil darin sehen, über die bestehenden Möglichkeiten zentral informiert zu werden.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Aus Sicht der Gemeinden und Betriebe ist es unabdingbar, dass das Service für die KundInnen bzw. NutzerInnen auf die betrachteten Zielgruppen abgestimmt wird und somit gewährleistet werden kann, dass das Mikro-ÖV-System optimal angepasst ist.

Informationen zum Mikro-ÖV-System müssen leicht abrufbar sein bzw. die Information darüber muss leicht erreichbar und auffindbar sein. Informationen sollen vor allem in den Gemeinden und deren Aussendungen aufscheinen, als auch in den teilnehmenden Betrieben kundgetan werden.

Um eine hohe Zufriedenheit der KundInnen bzw. NutzerInnen zu erreichen, müssen vor allem die Transportmittel immer gewartet und gepflegt sein sowie die Einhaltung der Fahrzeiten zu 100 Prozent gewährleistet sein.

7.2.9 Baustein Marketing / Information

Das beste Mikro-ÖV-System ist wirkungslos, wenn die potenziellen NutzerInnen über die Verfügbarkeit, den Tarif und die Anlaufstelle nicht Bescheid wissen. Daher ist es wesentlich, die wichtigen Informationen so aufzubereiten und zu verbreiten, dass ein möglichst einfacher Zugang gewährt wird. Ein weiterer wesentlicher Faktor ist die Mundpropaganda, da diese die beste und zugleich günstigste Art von Werbung darstellt. Zusätzlich sollte man sich aber natürlich auch Gedanken zur professionellen Unterstützung etwa durch Marketingpartnerschaften machen.

Aussagen der Arbeitssuchenden durch Befragung zu diesem Baustein

Arbeitssuchende stellen im konkreten Fall eine Zielgruppe dar, die neben der Erst-Information im Rahmen ihres AMS-Besuches nachfolgend sehr gerne postalisch über Neuerungen informiert werden würde. Die Zielgruppe der Arbeitssuchenden zieht die postalische Information der digitalen aber auch einer weiteren persönlichen Beratung vor. Dieses Bild deckt sich aber nicht mit der hohen Befürwortung einer Mobilitätsberatung, die anscheinend umfassender gesehen wird als die reine persönliche Information.

Aussagen von Gemeinden, Betrieben und Stakeholdern aus dem Studiengebiet

Die Gemeinden können im Rahmen ihrer Möglichkeiten alle Kanäle nutzen, um auf das neue Mikro-ÖV-Angebot hinzuweisen. Neben der direkten Information der BürgerInnen im Gemeindeamt oder bei öffentlichen Stellen stehen den Gemeinden ebenso die Medienkanäle zur Verfügung.

In den teilnehmenden Betrieben werden die Informationen direkt an die MitarbeiterInnen weitergegeben und diese bei Fragen auch direkt informiert.

8 Ergebnisse und Perspektiven für ein Mikro-ÖV-System

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde eine Vielzahl an Informationen von den Arbeitssuchenden, BeraterInnen, von den Gemeinden, den Betrieben und oststeirischen relevanten Stakeholdern gesammelt und zusammengetragen. Informationen wurden auch im Rahmen von vielen persönlichen Gesprächen gesammelt, welche ebenso in die Gesamtheit einfließen.

Ein nächster wesentlicher Schritt war es nun, aus all diesen Informationen, Meinungen, Wünschen, Ideen und Anregungen konkrete Lösungen für Mikro-ÖV-Systeme herauszuarbeiten, welche in weiterer Folge im Studiengebiet mit den relevanten Stakeholdern besprochen wurden.

Das Ziel dieser Vorstudie war es, den Boden für das Thema Mobilität und Mikro-ÖV im Studiengebiet aufzubereiten. Die Ergebnisse sollten eine konkrete Basis für die weitere regionale Arbeit an diesem Thema liefern – mit dem Ziel der mittelfristigen nachfolgenden Umsetzung.

Aufgrund der bisherigen Aktivitäten sind für uns folgende Handlungsfelder und Zukunftsperspektiven ableitbar:

- 1) Ein Rundkurs in der Region Bad Waltersdorf/Bad Blumau unter Einschluss der Städte Hartberg und Fürstenfeld
- 2) Ein Angebot von Zubringerfahrzeugen zu den (Haupt-)Achsen des Öffentlichen Verkehrs
- 3) Stärkung der Mobilitätsberatung
- 4) Vernetzung der Mikro-ÖV-Aktivitäten mit dem Tourismus

8.1 Zukunftsperspektive Rundkurs Bad Waltersdorf/Bad Blumau

Basierend auf den erhaltenen Informationen, Meinungen, Wünschen, Ideen und Anregungen scheint es als realistisch, einen Rundkurs im Studiengebiet zu erarbeiten, der die wesentlichen Punkte (Gemeinden, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, arbeitsplatzintensive Betriebe, ...) beinhaltet und vor allem die Anforderungen der arbeitsplatzintensiven Betriebe abdeckt.

Die NutzerInnen müssen analysiert sein, um die einzelnen Bausteine optimal auf die Mehrheit der NutzerInnen abstimmen zu können und somit eine sinnvolle und nachhaltige Lösung anbieten zu können.

Baustein	Regionale Umsetzungsperspektive
Betreiberkonstellation	<p>Dieser Baustein ist aus dzt. Sicht noch völlig offen.</p> <p>Klar ist aber bereits jetzt, dass Gemeinden und Betriebe nicht die alleinigen Betreiber sein können. Bereits existierende Kooperationen zwischen den Betrieben erleichtern aber die Integration der Betriebe und die Zusammenarbeit.</p> <p>Idealerweise erfolgt die strategische Umsetzung in Form einer Organisation, an der Gemeinden, Tourismusverbände und Betriebe beteiligt sind. Für die operative Umsetzung wird ein professionelles Verkehrsunternehmen gewünscht.</p>
Bedienungsform	<p>Im betrachteten Studiengebiet (Region Bad Waltersdorf – Bad Blumau - Sebersdorf) ist eine Art Rundkurs gewünscht, der alle relevanten Betriebe sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes anfährt und so quasi ein Zu- und Abholservice für MitarbeiterInnen aber auch GemeindebürgerInnen von bzw. zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicherstellt.</p> <p>Die relevanten Betriebe sind vor allem die arbeitsplatz-intensiven Betriebe, wie die Thermen, die Wellnesshotels, die größeren Handelsbetriebe und Produktionsbetriebe, die zum Beispiel im Schichtbetrieb arbeiten und zu konzentrierten Zeiten Lösungen benötigen.</p> <p>Dieser Rundkurs soll insofern optimiert sein, als dass die maximale Anzahl an flexiblen und zeitungebundenen BenutzerInnengruppen eingebunden wird und gleichzeitig aber ebenso die zeitgebundenen BenutzerInnengruppen die Vorteile dieses Services in Anspruch nehmen können.</p> <p>Es ist vorstellbar, dass zum Beispiel der sogenannte „letzte Kilometer“ mittels alternativer Fortbewegungsmittel, wie zum Beispiel e-Bikes absolviert werden könnte.</p>

Bedienungsgebiet

Das Kerngebiet ist mit der Region Bad Waltersdorf – Bad Blumau – Sebersdorf definiert. Die Anbindung der Städte Hartberg und Fürstenfeld ist wünschenswert.

Betriebszeit

Der größte Bedarf besteht bei der Verdichtung der Taktfrequenz in den Kernzeiten zwischen 6:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 18:00 Uhr im $\frac{1}{4}$ bzw. $\frac{1}{2}$ Stundentakt.

Die betrieblich zeitgebundenen Verbindungen sind im Tourismus uneinheitlich, bei einem neu zu erwartenden großen Produktionsbetrieb aber zum Beispiel genau auf bestimmte Schichtzeiten konzentriert.

Fahrzeug/Transportkapazität

Auf großes Interesse stieß bei Gemeinden (und tlw. Betrieben) eine breite Nutzungs- und Einsatzmöglichkeit der Fahrzeuge.

Der tatsächliche Bedarf von Anforderungen wie Kühlung von Transportgut, Ausbau von Sitzreihen für Transportdienste,... muss aber definitiv noch geprüft werden.

Personal

Rein auf Basis der Befragung können sich Arbeitssuchende schwer vorstellen, bei der Umsetzung mitzuarbeiten. Im Rahmen einer konkreten Umsetzung mit konkreten Aufgabenbeschreibungen wird diese Schwelle aber geringer eingeschätzt.

Aus Sicht der Gemeinden und Betriebe muss die Organisation und der Betrieb von externen Personen übernommen werden, die einen unmittelbaren Bezug zum Studiengebiet aufweisen und sich regional und lokal bestens auskennen. Der Betreiber sollte jedenfalls eine Person sein, die einen unternehmerischen Hintergrund hat und sich in diesem Geschäftsfeld auskennt.

Tarifmodell

Als Referenzwert geben Arbeitssuchende eine maximale monatliche Belastung von EUR 50,- bis EUR 100,- an.

Die Gemeinden können sich vorstellen, den Tarif für bestimmte Zielgruppen (Touristen,...) zu stützen.

Zusatzangebote (z.B. e-Bikes bei den Haltestellen) sollten grundsätzlich im Tarif enthalten sein.

Kundenservice/Disposition

Die Arbeitssuchenden (u.a. auch BeraterInnen) stehen einer Mobilitätsberatung, die Aufklärung über die Lösung von bestehenden Mobilitätsdefiziten gibt, sehr positiv gegenüber.

Aus Sicht der Gemeinden und Betriebe ist es unabdingbar eine detaillierte Befragung der potentiellen KundInnen bzw.

NutzerInnen durchzuführen.

Informationen zum Mikro-ÖV-System müssen leicht abrufbar und erhältlich sein.

Um eine hohe Zufriedenheit der KundInnen bzw. NutzerInnen zu erreichen, müssen vor allem die Transportmittel immer gewartet und gepflegt sein sowie die Einhaltung der Fahrzeiten zu 100 Prozent gewährleistet sein.

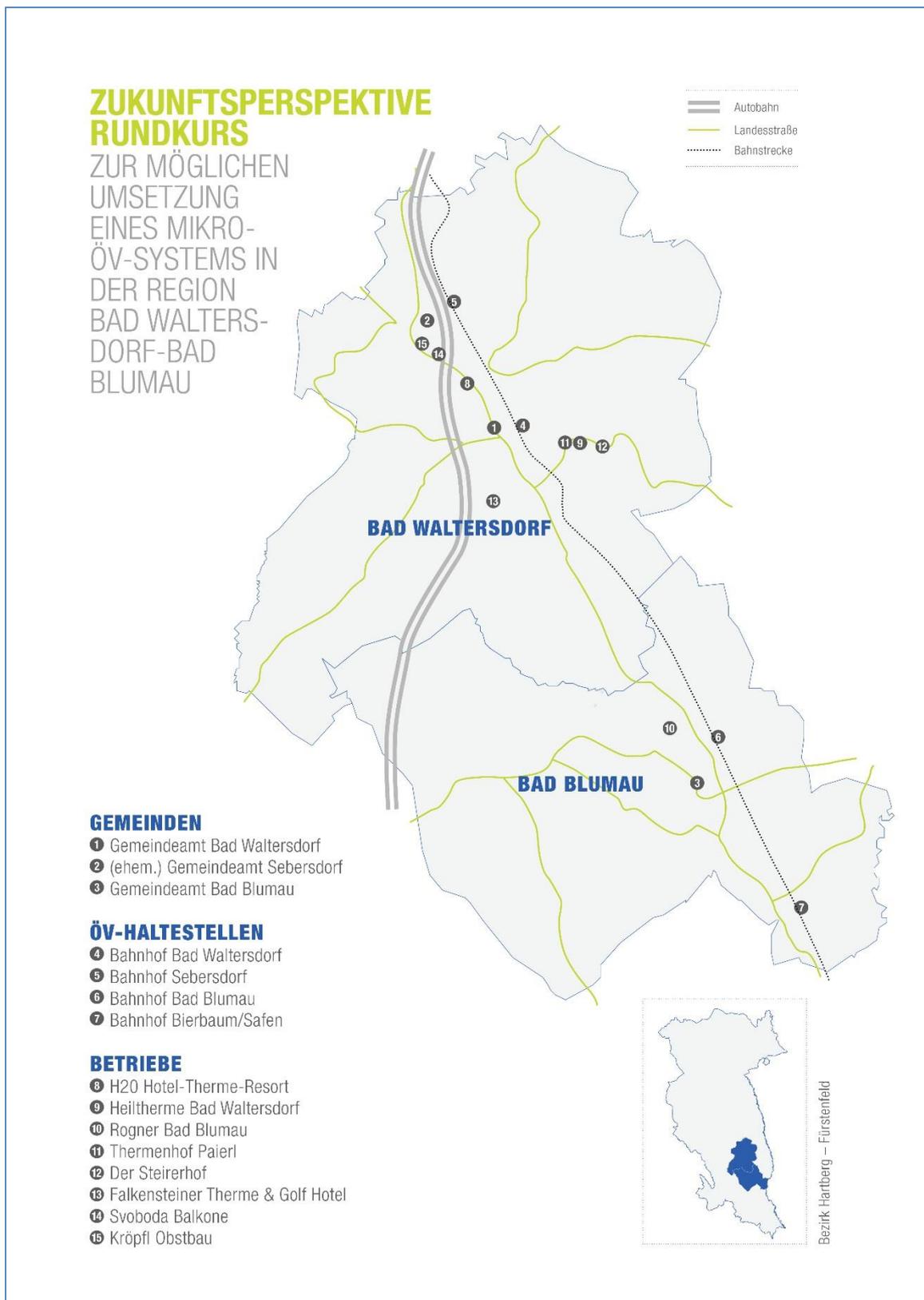
Marketing/Information

Im Bereich Marketing/Information kann auf bewährte Instrumente und Kanäle der Gemeinden und Betriebe (v.a. touristisch) zurückgegriffen werden.

Die Herausforderung wird in der Kommunikation des letzten Kilometers (e-Bike, etc.) gesehen.

Für die Arbeitssuchenden spielt hier vor allem die Mobilitätsberatung eine zentrale Rolle.

Grafisch dargestellt könnte sich der Kurs im folgenden Gebiet bewegen:



Kerngebiet eines möglichen Mikro-ÖV-Systems mit relevanten potentiellen Haltestellen

8.2 Zukunftsperspektive „Zubringer“

Im Rahmen der Bewertung der Best-Practice-Beispiele erfolgte unabhängig von der Bewertungsmatrix im Rahmen der Gespräche mit den AMS-LeiterInnen und bei der Abschlusspräsentation die größte Resonanz auf das Modell der Sozialagentur mit dem Jobcenter Ostvorpommern und dem TÜV Nord Schulungszentrum.

Das Angebot richtet sich an KundInnen der Sozialagentur in Ostvorpommern. Durch Steigerung der Mobilität mittels günstigem PKW-Verleih soll die Arbeitsaufnahme, die Aufnahme einer Ausbildung, einer Umschulung oder Fortbildung unterstützt werden. Der Sozialagentur werden vom TÜV Nord gebrauchte PKW zur Vermietung zur Verfügung gestellt.

Bekommt eine Kundin oder ein Kunde ein Auto vermietet, kostet dies EUR 5,- pro PKW / Tag und den Kraftstoffpreis. Je nach Fall erhalten Arbeitssuchende diese Kosten rückerstattet. Die Betreuung und Wartung der Fahrzeuge erfolgt durch Arbeitssuchende im Rahmen eines Ausbildungsprojektes. Das Projekt arbeitet kostendeckend.

Eine alleinige Umsetzung in dieser Form würde wohl eher dem Individualverkehr dienen.

In unserer Region ist gerade der Zubringerverkehr zu den öffentlichen Verkehrsanbindungen eine Herausforderung. Gebraucht werden daher teilweise nicht PKWs sondern Fahrzeuge für Kurzstrecken (z.B. eBike, Elektromoped, Twizy,...)

Hier könnten solche Fahrzeuge diesen ersten Weg (z.B. zum Park & Ride am Bahnhof oder zu Gemeinschaftsbussen) abdecken und somit die Arbeitsaufnahme erleichtern.



Perspektive Zubringer

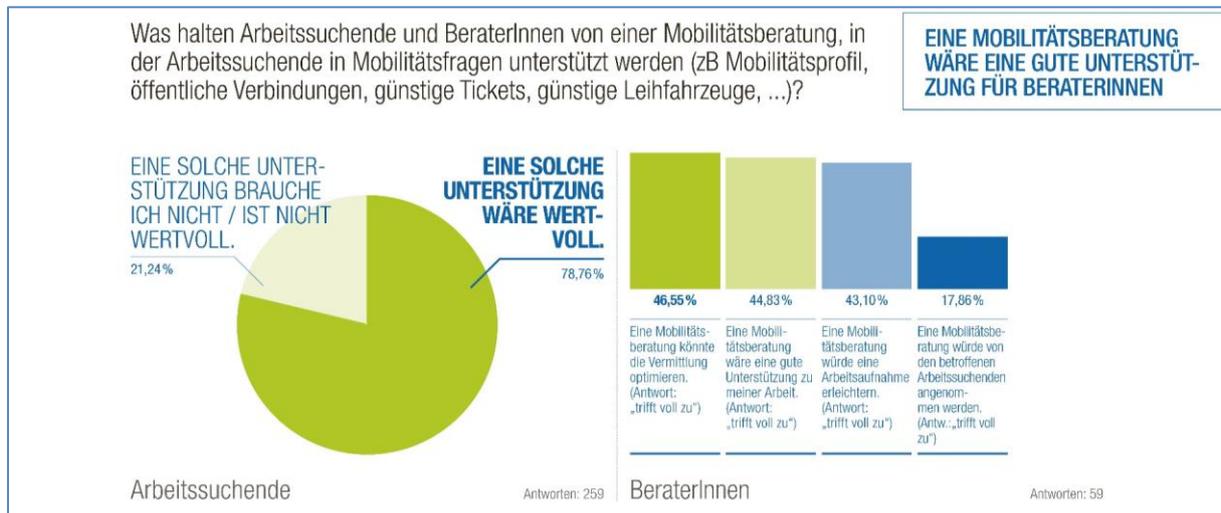
8.3 Zukunftsperspektive „Mobilitätsberatung“

Arbeitssuchende erhalten dzt. Unterstützung bei unterschiedlichsten Problemlagen (z.B. Kinderbetreuung, Bewerbungstraining, Qualifizierung,...). Im ländlichen Raum stellt sich in vielen Fällen vorher eine ganz andere Frage: die der Mobilität, um nach erfolgreicher Lösung der anderen Faktoren eine Arbeitsstelle auch erreichen zu können.

Immerhin 40% der BeraterInnen schätzen, dass bis zu 25% ihrer eigenen KundInnen mit Mobilitätsproblemen konfrontiert sind.

Eine Mobilitätsberatung würde Arbeitssuchende in Mobilitätsfragen unterstützen (z.B. Erstellung eines Mobilitätsprofils über mögliche Arbeitsgebiete innerhalb bestimmter Zeitfenster, über öffentliche Verbindungen, Überwindung des ersten Kilometers,...).

Fast 80% der Arbeitssuchenden halten eine solche Beratung für wertvoll. Die BeraterInnen sehen dies etwas skeptischer, wobei die Beantwortungsskala auch feingliedriger gezogen wurde. Bei fast der Hälfte der BeraterInnen wird eine Mobilitätsberatung im vollen Ausmaß als wertvolle Unterstützung gesehen, bei rund einem weiteren Drittel teilweise als wertvolle Unterstützung.



Einschätzung des Nutzens einer Mobilitätsberatung

8.4 Zukunftsperspektive „Vernetzung mit dem Tourismus“

Das Projekt Start.Mobil wurde von allen AnsprechpartnerInnen und AkteurInnen sehr positiv aufgenommen. Der Bedarf und die Suche nach Lösungen im Bereich Mobilität war aus mehreren verschiedenen Richtungen zu vernehmen. Insbesondere Verantwortliche im Tourismus sind auf der Suche nach neuen und zusätzlichen Mobilitätsangeboten.

Als wesentlicher Baustein für die Zukunft ist an dieser Stelle daher auch die Vernetzung von Mikro-ÖV-Überlegungen mit dem Tourismus festzuhalten und bei der Regionalentwicklung deponiert worden.

9 Anhang

9.1 Fragebogen Arbeitssuchende

9.2 Ergebnisse Arbeitssuchende

9.2.1 Ergebnisse Arbeitssuchende allgemein

9.2.2 Ergebnisse Arbeitssuchende in Abhängigkeit der Verfügbarkeit eines Autos

9.3 Fragebogen BeraterInnen

9.4 Ergebnisse BeraterInnen

9.5 Fragebogen Betriebe

9.6 Ergebnisse Betriebe

Anmerkung zur Publizität des Klimafonds in den Fragebögen:

Im Online- und Papierfragebogen wurden das Logo des Klima- und Energiefonds integriert (siehe nachfolgenden Screenshot). Beim vom System automatisierten pdf-Export für den Anhang werden diese Logos nicht angezeigt.

[SURVEY PREVIEW MODE] Start.Mobil Arbeitssuchende 2014 Survey https://de.surveymonkey.net/s.aspx?PREVIEW_MODE=DO_NOT_...



Start.Mobil - Erhöhung der Mobilität von Arbeitssuchenden als Teil von regionalen Verkehrskonzepten.

Start.Mobil Arbeitssuchende 2014

Einleitung - Statistik

Sind Sie auf der Suche nach einem neuen Job? Jedoch fehlt Ihnen die erforderliche Mobilität, z.B. haben Sie kein Auto, keine öffentliche Verbindung, keinen Führerschein,
Damit wir Sie in Zukunft bei der Arbeitssuche noch besser unterstützen können, führt die Qualifizierungsagentur gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds sowie dem AMS eine Erhebung zu diesem Thema durch. Die Daten werden vollkommen anonym erfasst und vertraulich behandelt.
Bitte nehmen Sie sich kurz Zeit zur Beantwortung der Fragen, um neue Verkehrsmöglichkeiten für Sie zu erreichen.

1. Geschlecht

- weiblich
- männlich

2. Staatsbürgerschaft

- Osterreich
- EU-Mitgliedsland
- außerhalb der EU