

Bedarfsverkehr im ländlichen Raum zur Sicherung der letzten Meile, Analyse erfolgreicher Fallbeispiele aus dem Bundesland Salzburg

Roman Klementschtz, Igor Woloschtschuk, Roxani Gkavra, Gregor Husner, Yusak Susilo

(Dr. Roman Klementschtz, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich, roman.klementschtz@boku.ac.at)

(Igor Woloschtschuk, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich, igor.woloschtschuk@boku.ac.at)

(Roxani Gkavra, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich, roxani.gkavra@boku.ac.at)

(Gregor Husner, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich, gregor.husner@boku.ac.at)

(Yusak Susilo, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich, yusak.susilo@boku.ac.at)

1 ABSTRACT

Basierend auf den bisherigen Arbeiten des Instituts für Verkehrswesen zum Thema bedarfsgesteuerter Verkehr wurde gemeinsam mit dem Land Salzburg die Frage aufgeworfen, welche Erfolgsfaktoren eine Rolle spielen, damit bedarfsgesteuerte Verkehre ihre Initialphase überstehen (oft ausgestattet mit Anschubfinanzierung von Bund und/oder Land) und sich als fixes Standbein für die erste/letzte Meile des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region etablieren können. Als Fallbeispiele wurden der W3-Shuttle (Gemeinden Pfarrwerfen/Werfen/Werfenweng) in den Jahren 2021 und 2022, der Walsiebus (Gemeinde Wals-Siezenheim) im Jahr 2022 und das Loigom Shuttle (Gemeinde Leogang) im Jahr 2023 untersucht. Dabei wurden Nutzerinnen, Nutzer, Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer des Angebots befragt, sowohl Einwohnerinnen, Einwohner, Einpendlerinnen, Einpendler, Touristinnen, Touristen als auch Tagesgäste. Parallel dazu wurden Stakeholderinnen- und Stakeholder-Interviews durchgeführt. Es konnten dabei Initiatorinnen, Initiatoren, Betreiberinnen, Betreiber, Betreuerinnen und Betreuer der Bedarfsverkehre interviewt werden sowie Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen, die mit dem Angebot kooperieren. Die untersuchten Bedarfsverkehre unterscheiden sich teilweise im Angebotsdesign und bei den Nutzerinnen- und Nutzergruppen. So ist das W3-Shuttle ein fahrplanbasiertes Angebot, während der Walsiebus und das Loigom-Shuttle nur Betriebszeiten anbieten, zu denen das Shuttle bestellt werden kann. Während Leogang und die Gemeinden des W3-Shuttles sehr touristisch geprägt sind, spielt in Wals-Siezenheim der Tourismus nur eine untergeordnete Rolle. Gemeinsamkeiten sind, dass der Betrieb an allen Tagen der Woche stattfindet und ein dichtes Netz an Haltepunkten das Bedienungsgebiet erschließt. Alle Verkehre werden von einem professionellen Mobilitätsanbieter betrieben. Zeitkarten vom übergeordneten Salzburger Verkehrsverbund werden akzeptiert, es gibt aber zusätzlich Haustarife bei allen drei Anbietern. Bis auf den Walsie-Bus können Urlaubsgäste das Angebot mit ihrer Gästekarte gratis nutzen. Alle Bedarfsverkehre sind an das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz (Bahn oder O-Bus) angebunden. Die Zielgruppen sind sehr breit definiert – alle Altersgruppen, Einheimische bis Touristinnen und Touristen soll das Angebot ansprechen. Nur der Schülerinnen- und Schülerverkehr wird in keinen der Regionen mit dem Bedarfsverkehr abgewickelt.

Die Befragung hat aufgezeigt, dass die Angebote gut in der Region verankert sind, so kennen auch der Großteil der Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer das Angebot und ein Großteil der Befragten finden das Angebot gut (78 % W3-Shuttle, 66 % Walsie-Bus und 80 %, Loigom-Shuttle). Das Shuttle wird primär für den Freizeitbereich genutzt - beim Loigom-Shuttle zu 32 %, 22 % beim Walsiebus und zu 48 % beim W3-Shuttle. Etwa jede zweite Fahrt wurde von Gelegenheitsnutzerinnen und Gelegenheitsnutzern unternommen, dies ist der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer, die mit einem Einzelticket unterwegs waren. Bemerkenswert ist der Beitrag des W3-Shuttles auf die Verkehrsmittelwahl bei der Anreise der Touristinnen und Touristen. Der Anteil der Urlaubsgäste, die mit der Bahn anreisen und das Shuttle-Angebot nie nutzen beträgt 6 %. Bei den Nutzerinnen und Nutzern des W3-Shuttles ist der Bahnanteil bei der Anreise mit 52 % deutlich höher. Auch der verkehrliche Effekt vor Ort ist spürbar. So gaben 54 % der Loigom-Shuttle-Nutzerinnen und Nutzer, 42 % der W3-Shuttle-Nutzerinnen und -Nutzer und 34 % der Walsiebus-Nutzerinnen und Nutzer an, dass sie die zuletzt durchgeführte Fahrt mit dem Bedarfsbus mit dem Auto durchgeführt hätten, wenn es das Angebot nicht gegeben hätte. Ein erfolgreicher Bedarfsverkehr sollte kostengünstig, niederschwellig, einfach buchbar und kundenorientiert sein. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen mit einem Bedarfsverkehr auf flexible und verlässliche Art und Weise abgewickelt werden. Wichtig ist die Anerkennung von regional gültigen Tickets und die Integration in das bestehende ÖV-Netz inklusive Option einer vollständigen Routenplanung über das Bediengebiet des Shuttles hinaus. Quantitativ sind die Anzahl der beförderten

Personen sowie der Besetzungsgrad die wichtigsten Kriterien, um einen Bedarfsverkehr als erfolgreich anzusehen.

Keywords: Bedarfsgesteuerter öffentlicher Verkehr, letzte Meile, ländliche Mobilität, Land Salzburg, Verkehrsplanung

2 THEMENSTELLUNG

Basierend auf den bisherigen Arbeiten des Instituts für Verkehrswesen zum Thema bedarfsgesteuerter Verkehr wurde gemeinsam mit dem Land Salzburg die Frage aufgeworfen, welche Erfolgsfaktoren eine Rolle spielen, damit bedarfsgesteuerte Verkehre ihre Initialphase überstehen (oft ausgestattet mit Anschubfinanzierung von Bund und/oder Land) und sich als fixes Standbein für die erste/letzte Meile des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region etablieren können (Klementsitz et al. 2022, 2023). Anhand von drei erfolgreichen Fallbeispielen, die durchaus in unterschiedlichen Rahmenbedingungen eingebettet sind, wurde dieser Frage nachgegangen und die Ergebnisse in diesem Paper zusammengefasst.

Es wurde dabei folgende Vorgangsweise gewählt: In einem ersten Schritt wurde das Angebot analysiert, darunter fallen die Organisationsform, das Betreibermodell, das Bedienegebiet, der Fahrplan und die Preisgestaltung (Kapitel 3). Ein zweiter Schritt war die Befragung von Nutzerinnen, Nutzern, Nichtnutzerinnen und Nichtnutzern des Angebots (Kapitel 4). Parallel dazu wurden Stakeholder-Interviews durchgeführt (Kapitel 5). Es konnten dabei Initiatorinnen, Initiatoren, Betreiberinnen, Betreiber, Betreuerinnen und Betreuer der Bedarfsverkehre interviewt werden sowie Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen, die mit dem Angebot kooperieren. Auf diese empirischen Befunde aufbauend werden in Kapitel 6 Schlussfolgerungen gezogen, die es ermöglichen sollen, zukünftige Projekte effizient zu planen und somit auch einen effizienten Mitteleinsatz von zumeist öffentlichen Geldern zu bewerkstelligen.

3 BESCHREIBUNG DER FALLBEISPIELE

Alle drei Fallbeispiele befinden sich in unterschiedlichen Regionen im Bundesland Salzburg, das W3-Shuttle im Pongau (Gemeinden Werfen, Werfenweng und Pfarrwerfen), der Walsie-Bus im Flachgau (Gemeinde Wals-Siezenheim) und das Loigom-Shuttle im Pinzgau (Gemeinde Leogang). Prinzipiell bestehen einige Unterschiede bei der Angebotsform und den Rahmenbedingungen zwischen den Fallbeispielen. Der Augenscheinlichste ist, dass das W3-Shuttle fahrplanbasiert verkehrt, wohingegen sich beim Walsie-Bus (Abb. 1a) und beim Loigom-Shuttle (Abb. 1b) der Fahrplan flexibel aus den Bedarfsanmeldungen ergibt. Dadurch ist beim W3-Shuttle auch die Fahrtstrecke (grob) vorgegeben, beim Walsie-Bus ist diese nur durch Zonen vorgegeben, innerhalb derer die Fahrtstrecke generiert wird und beim Loigom-Shuttle gibt es weder Fahrtstrecke noch Zoneneinteilung. Nachfrageseitig ist der größte Unterschied, dass im Bedienungsgebiet des W3-Shuttles und des Loigom-Shuttles Tourismus eine wesentliche Rolle spielt, der beim Walsie-Bus in der Bedeutung nur sehr untergeordnet ist.



Abb. 1a: Walsie-Bus, Foto: Gregor Husner, Abb. 1b: Loigom-Shuttle, Foto: Roman Klementsitz

3.1 W3-Shuttle

Die Organisationsform des W3-Shuttles ist – für ein Mikro-ÖV-System –relativ komplex, da es aufgrund des Umfangs und des Bedienungsgebiets eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Gemeinden erfordert. Der Tourismusverband Werfenweng ist – auch historisch bedingt – der Hauptakteur im Shuttle-System, die Finanzierung erfolgt hauptsächlich von den Gemeinden. Rückmeldungen in Form von

Erfahrungen und Beschwerden der Nutzerinnen und Nutzer werden sowohl an die Fahrerinnen und Fahrer, an die Betreiberinnen und Betreiber, an den Tourismusverband und an die beteiligten Gemeinden vorgebracht und in regelmäßigen Teamsitzungen erörtert. Den Betrieb des Shuttles übernimmt ein professionelles Taxiunternehmen, das entsprechend beauftragt wird. Ein zusätzlicher Akteur in der Region ist der Regionalverband, der auch als Schnittstelle zum Salzburger Verkehrsverbund (SVV) und zu möglichen Förderquellen fungiert (Abbildung 2). Der Betreiber ist das Taxiunternehmen Hippolt. Die meisten Busse sind 8 Sitzer-Busse, aber bei Bedarf, wenn größere Gruppen eine Fahrt buchen, kann das Unternehmen auch Reisebusse verwenden um die Nachfrage zu decken. Die Disposition erfolgt über eine Zentrale, die den Fahrerinnen und Fahrern eine genaue Route schickt, in Form von Adressen und in welcher Reihenfolge sie angefahren werden sollen. Das W3-Shuttle bietet Personentransporte von einer Wunschadresse innerhalb des jeweiligen Bedingebietes zum vorgesehenen Zielpunkt (Bahnhöfe und Ortszentren) und umgekehrt. Fahrten von einer spezifischen Adresse zu einer anderen oder eine Fahrt von einem Bahnhof zu einem anderen Bahnhof sind nicht möglich. Weiters kann er nicht als Schulbus genutzt werden (ausgenommen Sonderfälle, wenn Schulen oder Schulveranstaltungen besucht werden, für die der Schulbus keinen Anschluss ermöglicht). Sitzerhöhungen für Kinder und Fahrradtransport müssen bei Fahrtbestellung reserviert werden, ist aber grundsätzlich möglich. Einzelfahrscheine (€ 2,70, Stand 2022) und Zeitkarten für das W3-Shuttle sind im Fahrzeug erhältlich. Kinder unter 6 fahren kostenlos, Jugendliche von 6 bis 15 Jahren zahlen den Jugendtarif. Skifahrerinnen und Skifahrer aus Pfarrwerfen, Werfen, Werfenweng und Tenneck nutzen das W3-Shuttle kostenlos für die Fahrt nach Werfenweng Skizentrum Zaglau (während der Betriebszeiten der Bergbahnen Werfenweng). Urlaubsgäste mit Werfenweng Card nutzen das W3-Shuttle ebenfalls kostenlos. Myregio-Zeitkarten des Salzburger Verkehrsverbundes sind gültig, zusätzlich das österreichweit gültige Klimaticket, SUPER s'COOL Card, und das Edelweißticket.

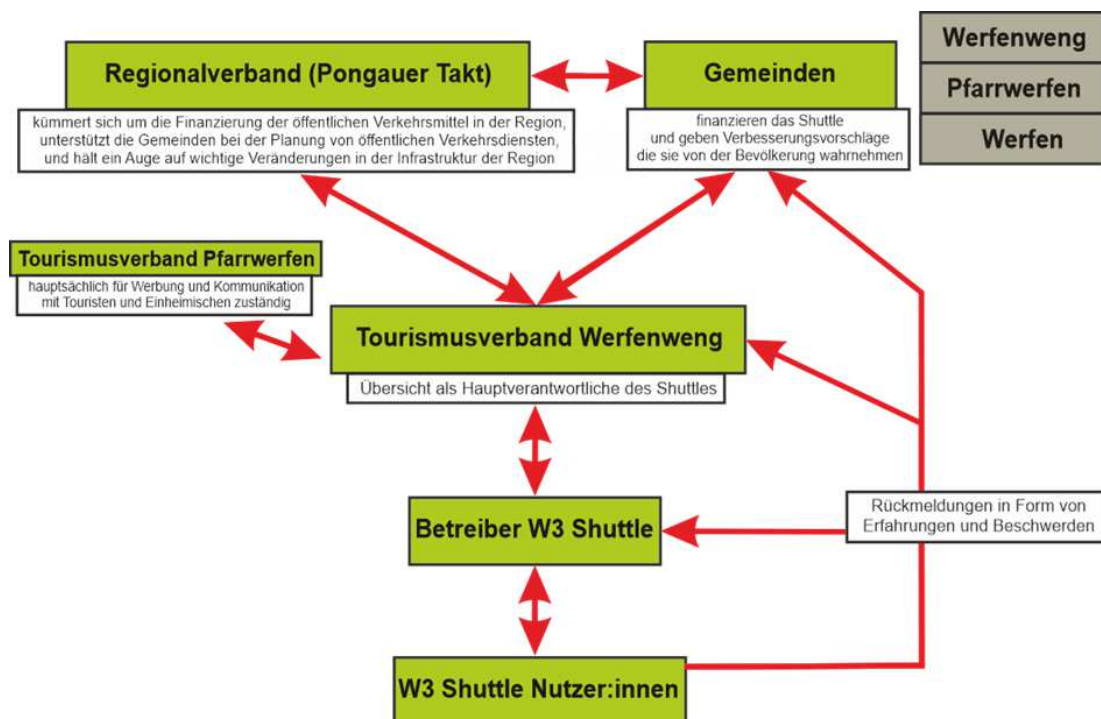


Abb. 2: Organigramm W3-Shuttle

Die Linien haben einen festgelegten Fahrplan, die Haltestellen werden nur angefahren, wenn Fahrten vorab gebucht wurden. Ohne Vorbestellung ist somit keine Mitfahrt möglich. Die Vorbestellzeit beläuft sich auf eine Stunde (alle Fahrten vor 08:00 Uhr müssen am Vortag bis 22:00 Uhr bestellt werden). Die Fahrplanzeiten sind eine ungefähre Angabe, die genaue Abholzeit wird bei der Vorbestellung der Fahrt mitgeteilt. Die Abholzeit weicht meist ein paar Minuten vom Fahrplan ab, da das Aufsammeln von unterschiedlichen Adressen in einem Ort ein paar Minuten dauern kann. Anschlüsse zur Bahn werden aber gewährleistet. Die Fahrzeiten des W3-Shuttles sind auf die Fahrzeiten der meisten Züge abgestimmt. Beginnzeiten des Betriebs sind je nach Zone zwischen 6:10 Uhr (grüne Linie) und 7:30 Uhr (gelbe Linie), das Betriebsende liegt zwischen 18:40 Uhr (orange Linie) und 22:30 Uhr (blaue Linie). Das W3-Shuttle verkehrt täglich, das Angebot unterscheidet sich nicht zwischen Sonn- und Feiertagen und Werktagen.

3.2 Walsie-Bus

Die Organisationsstruktur des Walsie-Busses ist sehr überschaubar und hat vor allem im Vergleich zum W3-Shuttle viel weniger beteiligte Stakeholderinnen und Stakeholder (Abbildung 3). Im Prinzip besteht der Walsie-Bus aus dem Auftraggeber (Gemeinde) und dem ausführenden Unternehmen. Der Betreiber ist das Busunternehmen Krautgartner GmbH. Es werden 8 Sitzler-Elektro-Busse eingesetzt. Die Disposition erfolgt durch die Fahrerinnen und Fahrer selbst. Das Bediengebiet ist in drei Zonen unterteilt (Zonen mit unterschiedlichem Farbcode). Wenn die Fahrt gebietsübergreifend stattfindet, muss der Fahrgast je nach aktueller Auslastung den Bus wechseln (jeder Bus ist primär in „seiner“ Zone unterwegs, bei wenig Nachfrage werden aber auch umsteigefreie Verbindungen angeboten). Dieser Wechsel wird von den Fahrerinnen und Fahrern untereinander koordiniert, solche Fahrtwünsche bilden aber die Ausnahme. In diesem Fall erfolgt ein Umsteigen beim Gemeindeamt in einen anderen Walsie-Bus, die Fahrkarte kann weiterbenutzt werden. Der Walsie-Bus fährt keine bestimmten Adressen an, hat aber eine Reihe von vordefinierten Haltepunkten im gesamten Gebiet, die bedient werden. Eine Fahrt ist nur von Haltestelle zu Haltestelle möglich. Die Haltestellen wurden durch eine Umfrage vor der Einführung des Walsie-Busses ermittelt und können bei Bedarf angepasst werden (z.B. ein neuer Haltepunkt oder eine Verschiebung eines bestehenden).

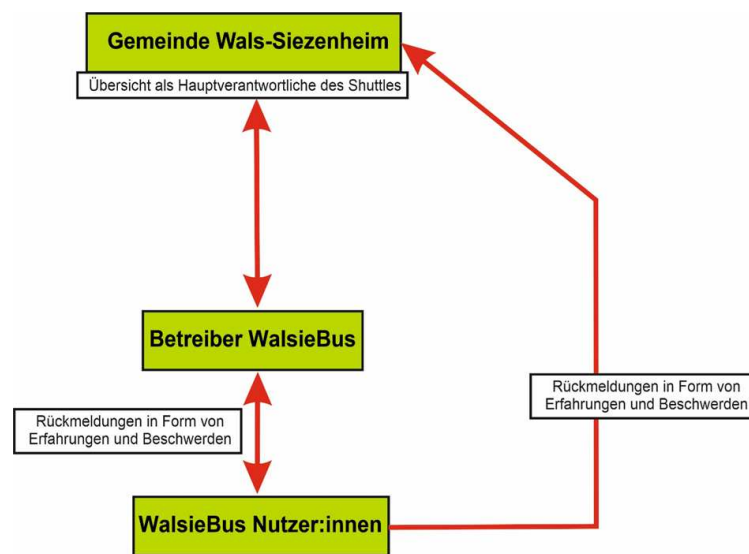


Abb. 3: Organigramm Walsie-Bus

Die Betriebszeiten sind einheitlich bei allen Zonen Montag bis Samstag von 08:00 – 21:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 08:00 – 17:00 Uhr. Fahrgäste müssen mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit die Zeit und die Haltestelle der Abholung vereinbaren. Die Abholung erfolgt ausschließlich an den vorgegebenen Haltestellen (derzeit 82 Haltestellen im Bediengebiet). Die eingesetzten Fahrzeuge des Walsie-Busses stehen an folgenden drei Orten auf Bereitschaft, wenn gerade keine Personenbeförderung durchgeführt wird:

- (1) Walsfeld – Schule (Endpunkt der Buslinie 2 – grüne Zone)
- (2) Siezenheim – Ortsmitte (Endpunkt der Buslinie 28 – blaue Zone)
- (3) Viehhausen – Schule (Endpunkt der Buslinie 27 – gelbe Zone)

Der Fahrpreis (Stand 2022) für eine einfache Fahrt beträgt €1,00 für Erwachsene und €0,50 für Kinder und Senioren. Als Kinder gelten Personen bis zum vollendeten 14. Lebensjahr, als Senioren gelten Personen ab dem 62. Lebensjahr. Weiters gibt es 10er und 30er Blocks zu kaufen. Die SVV-Jahreskarte des Salzburger Verkehrsverbunds wird anerkannt.

3.3 Loigom-Shuttle

Das Loigom Shuttle wird derzeit (Stand Juli 2023) im Rahmen eines Pilotprojekts größtenteils durch eine Förderung des Landes Salzburg finanziert, ergänzt durch Mittel der Gemeinde Leogang sowie des Tourismusverbandes Saalfelden-Leogang. Das Angebot ist im Salzburger Verkehrsverbund (SVV) integriert. Der Betrieb erfolgt auf der Basis einer Bestellung des Verkehrsverbundes in Abstimmung mit dem ÖPNV

Pinzgau und der Gemeinde Leogang, so wie auch der konventionelle Linienverkehr in der Region. Auftragnehmer ist das Busunternehmen Postbus. Der Betrieb des Loigom Shuttles wird vom Subunternehmer Salzburger Mietwagen- und Reiseservice für den Postbus durchgeführt.

Rückmeldungen in Form von Erfahrungen und Beschwerden der Nutzerinnen und Nutzer werden zumeist direkt an die Fahrerinnen und Fahrer, den Tourismusverband und an die Gemeinde Leogang vorgebracht. Dabei ist es oft möglich auf kurzem Weg Veränderungen zu erörtern und durchzuführen. Darüber hinaus besteht mit allen beteiligten Akteuren eine rege Zusammenarbeit und ein reger Austausch (Abbildung 4).

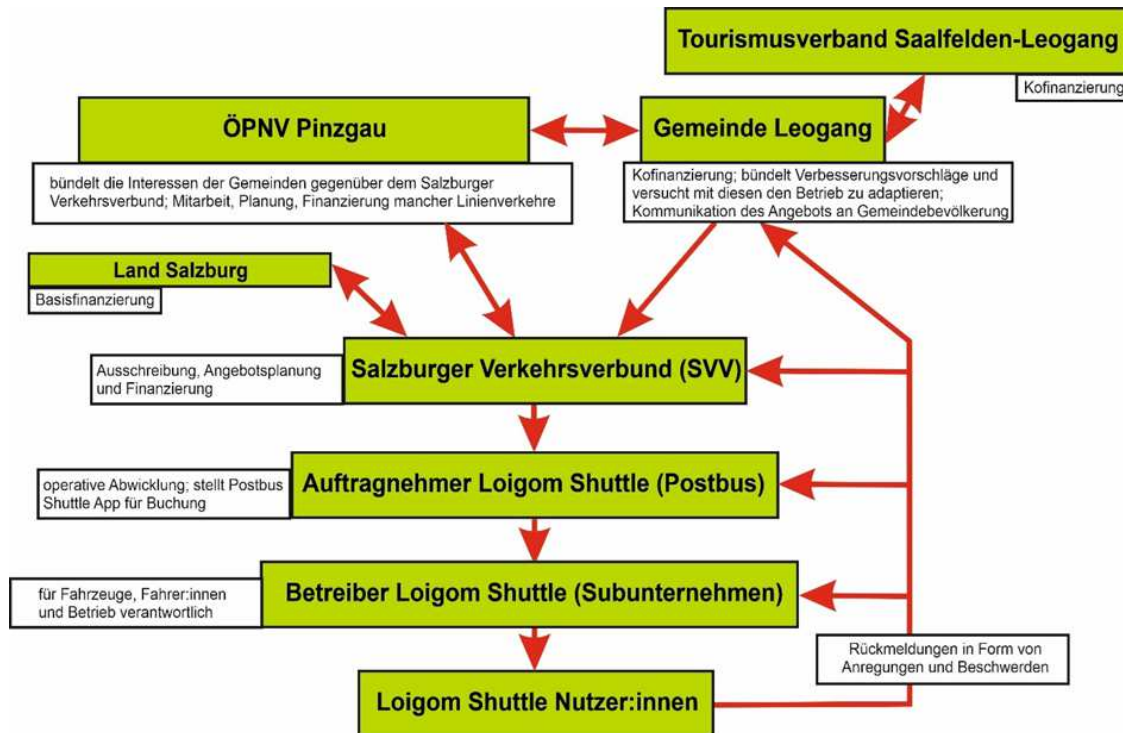


Abb. 4: Organigramm Loigom-Shuttle

Für die Durchführung des Betriebs vom Loigom Shuttle wurden zwei eigens gebrandete Elektrofahrzeuge angeschafft. Die Fahrzeuge sind 8 Sitz-Busse der Marke Mercedes eVito. Die Disposition der Fahrten erfolgt über ein elektronisches System mit der Bezeichnung „Postbus Shuttle“. In einer App werden den Lenkerinnen und Lenkern die Navigation zum nächsten Start-/Fahrziel mit Haltestellenname, Anzahl und Namen der zu befördernden Personen sowie gegebenenfalls einzuhebender Ticketpreis angezeigt. Das Loigom Shuttle bietet Personentransporte zwischen rund 40 festgelegten Haltestellen innerhalb des Bedienebietes nach Bedarf an. Die Fahrt erfolgt nach Verfügbarkeit zum nächstmöglichen oder zu einem festgelegten Zeitpunkt. Die Haltestellen befinden sich in der Ortsmitte der Katastralgemeinden in Leogang, bei den Bahnhöfen Leogang, Leogang-Steinberge und Hochfilzen, den Seilbahnen Asitz- und Steinbergbahn, Ausflugsorten wie dem Parkplatz Ullachtal für Wanderungen und dem Schaubergwerk sowie in weiteren kleineren Siedlungsgebieten. Fahrten von/zu einer spezifischen Adresse sind nicht möglich. Buchungen entlang der Route des Linienbusses 690 sind nur als Taktverstärker möglich, somit kann ein halbstündiger Takt auf der Talachse realisiert werden. Durch den Betriebsbeginn des Loigom Shuttles Montag-Freitag um 8:30 und den Betrieb eines eigenen Schulbusses, sind Schülerinnen und Schüler für den Loigom-Shuttle keine Zielgruppe. Das Loigom-Shuttle hat keinen festgelegten Fahrplan, die Haltestellen werden nur angefahren, wenn Fahrten vorab von oder zu diesen gebucht wurden. Ohne Vorbestellung ist somit keine Mitfahrt möglich. Die Vorbestellzeit beläuft sich auf 30 Minuten, jedoch sind auch spontane Buchungen möglich, sofern die Shuttles nicht belegt sind. Die Abholzeit welche nach einer Buchung mitgeteilt wird, stellt einen Richtwert dar und kann um einige Minuten variieren.

Das Loigom Shuttle verkehrt täglich zu den folgenden Zeiten:

- Montag bis Freitag: 08:30 bis 11:30 Uhr und 12:30 bis 19:30 Uhr
- Samstag, Sonn- und Feiertag: 08:00 bis 18:00 Uhr

Das Loigom-Shuttle ist in das Tarifsystem des SVV (Salzburger Verkehrsverbund) inkludiert. Regional gültige Tickets, wie beispielsweise das KlimaTicket Salzburg (CLASSIC, CLASSIC PLUS, SENIOR | EDELWEISS, U26, SPEZIAL, SEMESTER), das KlimaTicket Österreich sowie die (SUPER) s'COOL-CARD und die myRegio FerienCARD werden anerkannt und ermöglichen die Mitfahrt ohne weitere Aufzahlung. Ebenso wird für Urlaubsgäste die Saalfelden-Leogang Card als Mobilitätskarte Pinzgau anerkannt und ermöglicht öffentliche Mobilität in Leogang und im ganzen Pinzgau ohne Aufpreis. Ein Gemeindeticket (Einzelfahrschein) für eine Fahrt mit dem Loigom Shuttle kann direkt im Bus erworben werden und kostete zum Erhebungszeitraum 1,00 €. Abseits des Aktionszeitraumes von Anfang 2023 bis 9. Dezember 2023, in welchem die Einzelfahrschein als Gemeindeticket ermäßigt sind, kosten diese 2,20 €, wie ein Fahrschein für eine Zone im Verbundraum. Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos.

4 BEFRAGUNG DER NUTZERINNEN UND NUTZER SOWIE NICHT-NUTZERINNEN UND NICHT-NUTZER

In jedem Bedienungsgebiet wurde eine Befragung der Nutzerinnen und Nutzer sowie Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer durchgeführt, beim W3-Shuttle zwei zu verschiedenen Jahreszeiten. Die Befragung ergab an gültigen Datensätzen: W3-Shuttle: Welle 1: n=227 (September 2021) - W3-Shuttle: Welle 2: n=238 (Februar 2022); Walsiebus: n=198 (Februar 2022) und Loigom-Shuttle: n=248 (Juli 2023). Es wurde eine Papier und eine Online-Version angeboten, jeweils mit unterschiedlichen Versionen für Einheimische und für Touristen/Besucher (letztere auch in englischer Sprache). Es war möglich, den Fragebogen auf Papier selbst verwaltet (Verteilung an mehreren Punkten im Bedienungsgebiet, als Online-Version (Web-Link über QR-Code) oder als persönliches Interviews vor Ort durchzuführen. Die Rekrutierung fand vor Ort an gut frequentierten Punkten, in den Fahrzeugen der Bedarfsverkehre, in Schulen, im medizinischen Zentrum, in sozialen Medien, per E-Mail-Versand, mittels Papierfragebögen, die an unterschiedlichen Orten bereitlagen, statt. Für die ausgefüllten Papierfragebögen wurden mehrere Rückgabemöglichkeiten angeboten, zumeist an den Punkten, wo die Fragebögen auflagen, am Gemeindeamt, bei den Shuttle-Fahrerinnen und Shuttle-Fahrern oder direkt beim Interview-Personal.

4.1 Wegezwecke der Fahrgäste

Abbildung 5 zeigt die Verteilung der Wegezwecke der Fahrten mit den Shuttles. Beim Walsie-Bus verteilen sich die Wegezwecke der Fahrten vielfältiger als bei den anderen Shuttles.

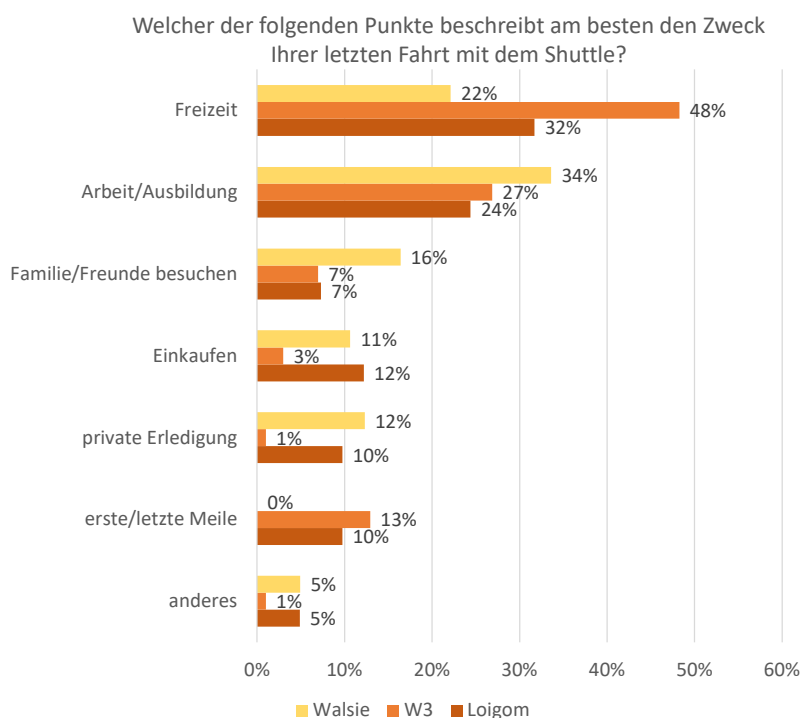


Abb. 5: Verteilung der Fahrtzwecke von Fahrten mit dem Shuttle (Befragung 2021/22 W3-Shuttle, 2022 Walsie-Bus, 2023 Loigom-Shuttle)

22 % der Befragten nutzen den Walsie-Bus für Freizeitaktivitäten, 34 % für Arbeits- oder Ausbildungswege (zusammengesetzt aus 17 % für die Arbeit und 17 % für Ausbildungszwecke), 16 % um Familie/Freunde zu besuchen und 12 % für private Erledigungen (z. B. Arzt, Behörde, Frisör) und 11 % zum Einkaufen. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Freizeitwege beim W3-Shuttle dominant, etwa die Hälfte (48 %) der Befragten verwendete das Shuttle zum Erreichen und/oder Verlassen von Freizeitzielen (24 % für Wanderungen oder Wintersport und 24 % für andere Freizeitaktivitäten). 27 % für Arbeits- oder Ausbildungswege (zusammengesetzt aus 16 % für die Arbeit und 11 % für Ausbildungszwecke). Zusätzlich zu den Freizeitwegen wird mit einem Anteil von 13 % der Fahrten das Shuttle als erster oder letzter Teil einer (Fern-)Reise benützt (erste/letzte Meile). An diesen Ergebnissen ist deutlich die Relevanz des Angebots für den Freizeitbereich zu erkennen. Die Zwecke Einkaufen und private Erledigungen spielen beim W3-Shuttle kaum eine Rolle. Das Loigom Shuttle liegt funktional zwischen den beiden anderen Bedarfsverkehren. Der Anteil der Freizeitwegen ist mit 32 % ist zwar ebenfalls am höchsten, jedoch weniger dominant als beim W3-Shuttle. Für weitere 10 % wird das Shuttle als erster oder letzter Teil einer (Fern-)Reise benützt (erste/letzte Meile). Etwa ein Viertel (24 %) der Wege erfolgten zum/vom Arbeitsplatz, Ausbildungswege gab es keine. 12 % der Befragten verwendeten das Shuttle zum Einkaufen und 10 % für private Erledigungen, Anteile, die mit dem Walsie-Bus vergleichbar sind.

4.2 Alternativen zur Fahrt mit dem Shuttle

Abbildung 6 zeigt die Verteilung, ob bzw. wie der Weg zurückgelegt worden wäre, wenn es keinen Bedarfsverkehr gäbe. Beim Walsie-Bus wären 35 % der Wege mit dem privaten Pkw durchgeführt worden (19 % als Lenkerin oder Lenker und 15 % als Beifahrerin oder Beifahrer), weitere 11 % mit dem Taxi. 9 % der Befragten wären mit dem Linienbus gefahren. Es werden auch einige Wege mit nicht-motorisierten Alternativen (26 % zu Fuß gehen und 12 % (E-)Fahrrad) zurückgelegt. 8 % der Befragten hätten den Weg gar nicht zurücklegen können.

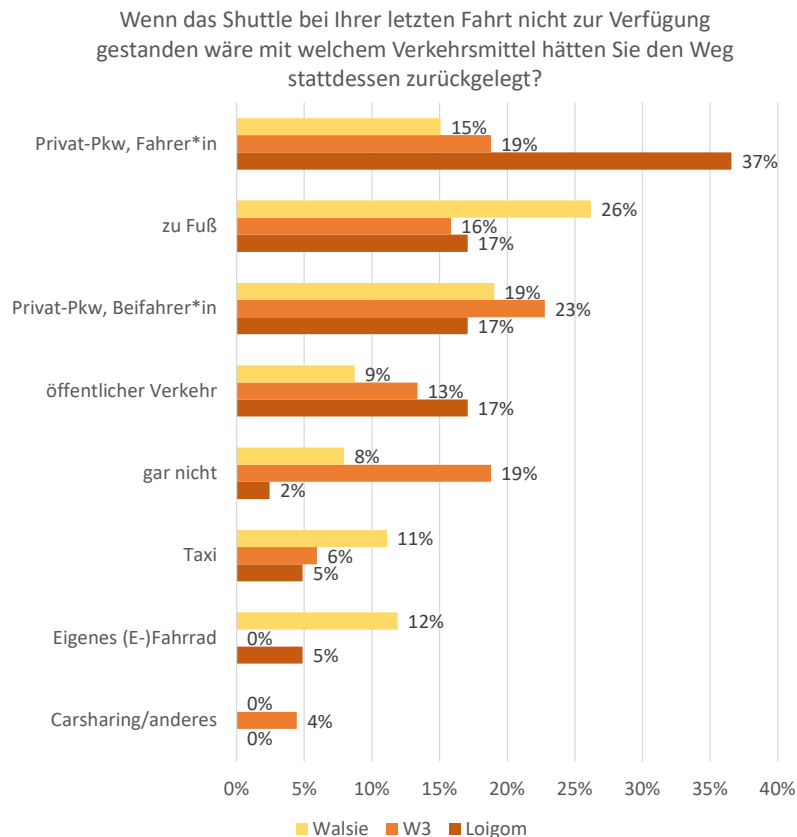


Abb. 6: Alternativen zur Fahrt mit dem Shuttle (Befragung 2021/22 W3-Shuttle, 2022 Walsie-Bus, 2023 Loigom-Shuttle)

Beim W3-Shuttle zeigt sich ein ähnliches Bild, wegen der längeren Distanzen im Bediengebiet sind die motorisierten Alternativen etwas größer (42 % privater Pkw und 13 % mit dem konventionellen öffentlichen Linienverkehr). Nicht motorisierte Verkehrsmittel kommen entsprechend weniger stark als Alternative in

Frage (16 % zu Fuß gehen, das (E-)Fahrrad wird gar nicht genannt). Beim Loigom-Shuttle sticht mit einem Wert von 37 % der hohe Anteil an privatem Pkw als FahrerIn hervor, aber auch der konventionelle öffentliche Linienverkehr mit 17 %. Den Weg gar nicht ausgeführt hätten in Leogang nur 2 % der Fahrgäste. Diese Ergebnisse zeigen den Beitrag der Bedarfsverkehre zur Reduzierung der Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr, welche den Effekt von Fahrgästen, die ansonsten das Fahrrad benützt hätten oder zu Fuß gegangen wären, überwiegen. Hinzu kommt, dass Untersuchungen zeigen, dass ein Weg als Beifahrerin oder Beifahrer bis zu 4 Wege mit dem Pkw verursachen kann, wenn die begleitende Person den Weg nur als Bringweg zurücklegt, dazwischen nach Hause fährt und dann noch einen Abholweg zurücklegt (Klementsitz, Wurz 2010, Klementsitz, Schlemmer 2022). Ein weiterer Effekt ist der höhere Besetzungsgrad der Bedarfsverkehre als jener der individuell benutzten motorisierten Fahrzeuge, welcher den Energieeinsatz weiter reduziert.

4.3 Führerscheinbesitz

Abbildung 7 zeigt die Verteilung des Führerscheinbesitzes, unterschieden zwischen NutzerInnen, Nutzern, Nicht-NutzerInnen und Nicht-Nutzern der Bedarfsverkehre. Hier ist ein Unterschied zwischen den beiden Gruppen erkennbar. Während bei den Nicht-NutzerInnen und Nicht-Nutzern je nach Region zwischen 85 % und 90 % einen Führerschein besitzen und regelmäßig einen Pkw lenken sind es bei den NutzerInnen und Nutzern nur zwischen 70 % und 72 %. An diesen Ergebnissen lässt sich der Beitrag der Bedarfsverkehre für ein inklusives Mobilitätsangebot ablesen.

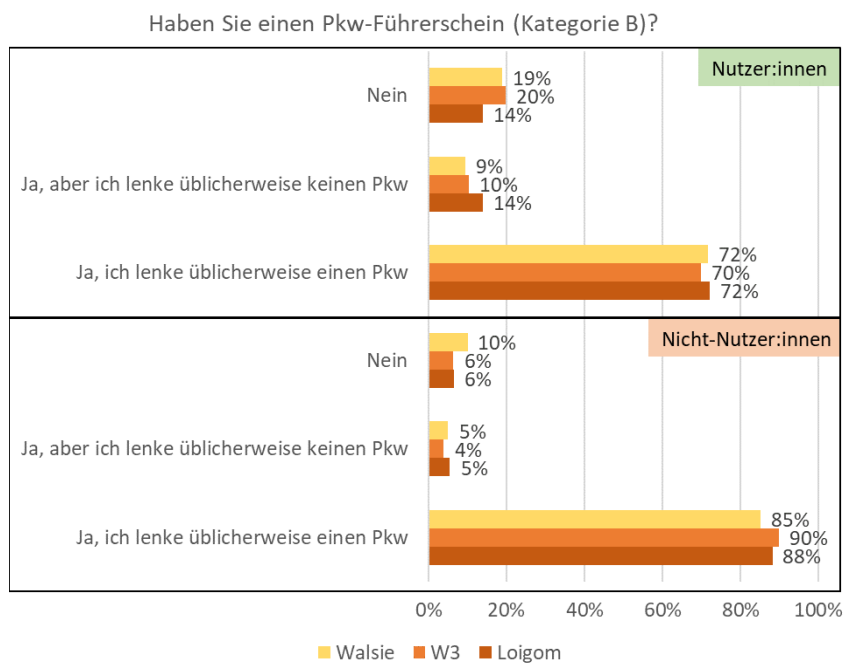


Abb. 7: Führerscheinbesitz der NutzerInnen, Nutzer, NichtnutzerInnen und Nichtnutzer des Shuttles (Befragung 2021/22 W3-Shuttle, 2022 Walsie-Bus, 2023 Loigom-Shuttle)

4.4 Kenngrößen zur Zufriedenheit

Im Fragebogen wurde eine Reihe an Fragen bezüglich der Zufriedenheit der Befragten zu Themen rund um den Bedarfsverkehr gestellt (Abbildung 8). Dabei gab es auch spezifische Fragen für NutzerInnen und Nutzer, die voraussetzen, dass man den Bedarfsverkehr bereits benützt hat. Darunter fällt die Frage, ob man das Angebot wieder benützen möchte (Zustimmung zwischen 89 % und 100 %), ob man das Angebot weiterempfehlen kann (Zustimmung zwischen 84 % und 93 %) oder wie zufrieden man mit der Benützung war (Zustimmung zwischen 66 % und 80 %). Alle erreichten Personen wurden danach gefragt, ob man mit dem Angebot vertraut ist (Zustimmung zwischen 29 % beim relativ neu etablierten Loigom-Shuttle und 66 % bzw. 76 % bei den anderen Bedarfsverkehren). Mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region ganz generell sind 59 % im Bedienungsgebiet des W3-Shuttles und Loigom-Shuttles sowie 49 % im Bedienungsgebiet des Walsie-Busses „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“.

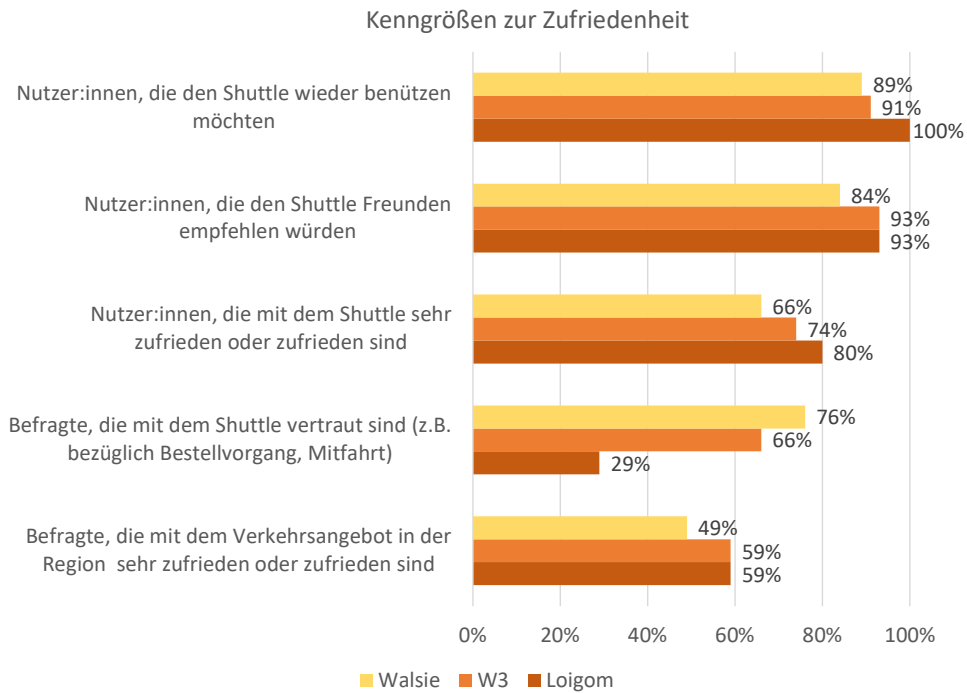


Abb. 8: Kenngrößen zur Zufriedenheit mit dem Shuttle und dem öffentlichen Verkehrsangebot (Befragung 2021/22 W3-Shuttle, 2022 Walsie-Bus, 2023 Loigom-Shuttle)

4.5 Unterschiede zwischen Nutzerinnen und Nutzern sowie Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzern

In diesem Abschnitt drei Auswertungen, unterschieden nach den Antworten der Nutzerinnen, Nutzer, Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer. Abbildung 9 zeigt die Antworten auf der Frage der Wichtigkeit des Angebots in der Region Leogang (Loigom-Shuttle).

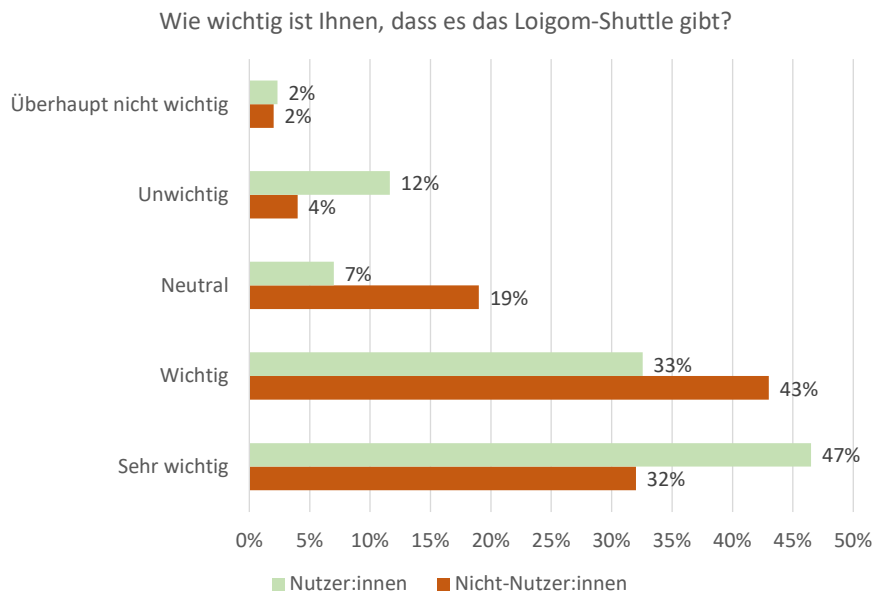


Abbildung 9: Wie wichtig ist es Ihnen, dass es das Loigom-Shuttle gibt? Nutzerinnen und Nutzer sowie Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer (Befragung 2023 Loigom-Shuttle)

Wie erwartbar ist die Bewertung der Wichtigkeit des Angebots bei den Nutzerinnen und Nutzern generell höher als bei den Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzern. Aber auch den Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzern ist das Angebot wichtig (Optionsnachfrage), so unterscheiden sich die Zustimmungswerte für „wichtig“ und „sehr wichtig“ zusammengenommen nur geringfügig (80 % bei Nutzerinnen und Nutzern und 75 % bei Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzern). Dies ist aus zwei Gründen nachvollziehbar. Einerseits kann es ja auch bei den Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzern vorkommen, auf öffentliche Verkehrsmittel

angewiesen zu sein, und hier bietet das Loigom-Shuttle für die erste und letzte Meile sowie für den Binnenverkehr in der Gemeinde einen wichtigen Beitrag. Andererseits profitieren auch Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer von dem Angebot, wenn Personen das Loigom-Shuttle nutzen können und nicht darauf angewiesen sind, dass diese gegebenenfalls von einem selbst transportiert werden müssten (z. B. eigene betagte Eltern, betagte Nachbarn oder eigene Kinder). Eine ähnliche Auswertung, in diesem Fall für die Region Wals-Siezenheim, ist die Frage nach der generellen Zufriedenheit mit dem Mobilitätsangebot im öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde (Abbildung 10). Die Frage schließt neben dem Walsie-Bus auch bewusst andere Verkehrsmittel, wie den Stadtbus und den Regionalbus im Linienverkehr mit ein. Dabei wird deutlich, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Walsie-Busses sowohl zufriedener sind, als auch unzufriedener sind als die Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer, bei denen die größte Gruppe einen neutralen Standpunkt einnimmt. Leider ist die Stichprobe zu klein für weitere Unterscheidungen, aber es ist für die Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer zu folgern, dass sie eher keinen Bedarf an öffentlichem Personennahverkehr in der Gemeinde haben (und andere Verkehrsmittel bevorzugen), als dass sie aufgrund des schlechten Angebots, keine öffentlichen Personennahverkehrsmittel benützen. Mehr als die Hälfte aller Nutzerinnen und Nutzer des Walsie-Busses sind zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Angebot in der Gemeinde (zusammen 54 %).

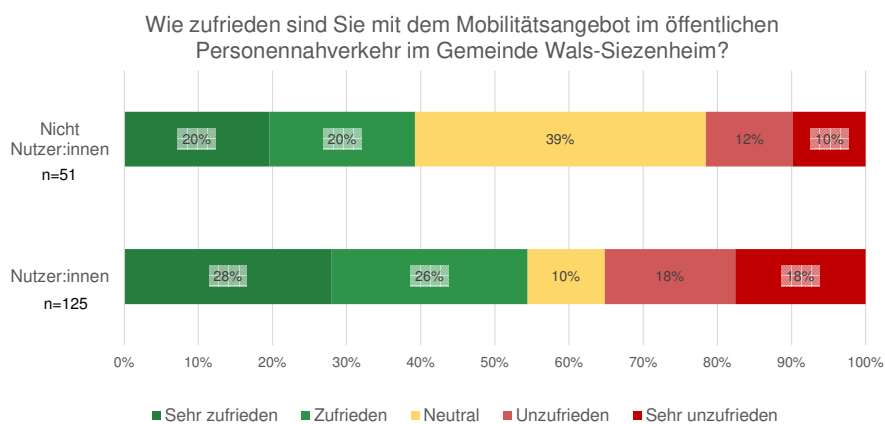


Abbildung 10: Wie zufrieden sind Sie mit dem Mobilitätsangebot im öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Wals-Siezenheim, Nutzerinnen und Nutzer sowie Nicht-Nutzerinnen und Nicht-Nutzer (Befragung 2022 Walsie-Bus)

Abbildung 11 zeigt den Zusammenhang der gewählten Verkehrsmittel für die Anreise in die Gemeinde (für Touristinnen und Touristen, Einpendlerinnen und Einpendler, Besucherinnen und Besucher) und die Benützung des W3-Shuttles in der Region Werfen/Werfenweng und Pfarrwerfen. Es ist abzulesen, dass aufgrund der Schließung der ersten/letzten Meile und einem adäquaten Mobilitätsangebot vor Ort durch den Bedarfsverkehr deutlich mehr Personen mit der Bahn anreisen (52 %) als Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer des Angebots (6 %). Das heißt in weiterer Folge, dass sich der Bedarfsbus auch auf das Verkehrsgeschehen außerhalb der Region positiv auswirkt, weit hinein in die touristischen Quellgebiete.

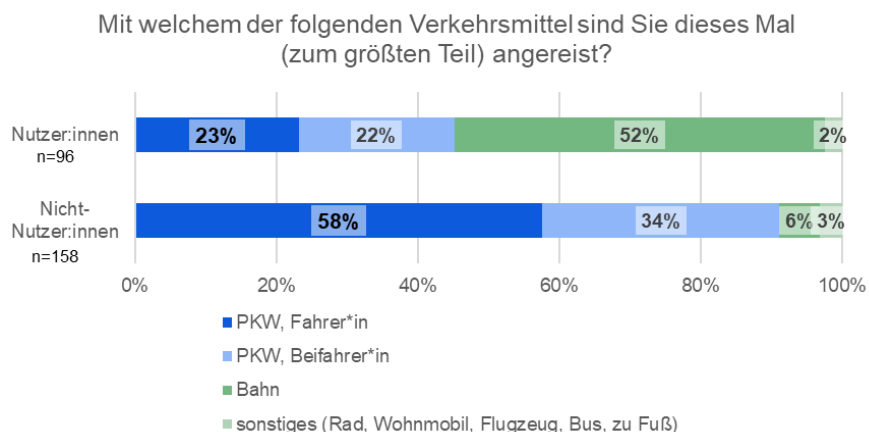


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl zur Anreise von Touristen und Besucherinnen und Besuchern, getrennt nach Nutzerinnen und Nutzern sowie Nichtnutzerinnen und Nichtnutzern des W3-Shuttles, Befragung 2021/22

5 STAKEHOLDERINNEN- UND STAKEHOLDER-INTERVIEWS

Im Rahmen der Studie wurden insgesamt 18 semistrukturierte vertiefte Interviews mit Stakeholdern der Bedarfsverkehre aus den Bereichen Mobilität, Tourismus und Verwaltung durchgeführt (8 Interviews W3-Shuttle, 4 Interviews Walsie-Bus und 6 Interviews Loigom Shuttle). Die Interviews behandelten Themen wie Ziele, Zielgruppen, das gewählte Betreibermodell, Erfolg und mögliches Potenzial für Weiterentwicklungen des Betriebs. Als Ziele beim W3-Shuttle wurden hohe Effizienz, die Schaffung eines Last-Mile-Services, und eine hohe Auslastung definiert. Beim Walsie-Bus hingegen stehen die Vermeidung von Leerfahrten bei einem festen Fahrplan und die hohe Flexibilität des Angebots im Mittelpunkt. Beim Loigom-Shuttle steht ebenfalls wie beim W3-Shuttle die Schaffung eines Last-Mile-Services (durch Schließung von Versorgungslücken) an oberster Stelle. Hier werden aber auch Ziele wie die Steigerung der Lebensqualität und die Identifikation mit dem Service innerhalb der Gemeinde genannt. Als Zielgruppe für den Bedarfsverkehr werden in den touristisch geprägten Regionen (W3-Shuttle und Loigom-Shuttle) zuerst Touristinnen und Touristen genannt, gefolgt von mobilitätseingeschränkten Personen, beim Loigom-Shuttle werden auch dezidiert die Einheimischen genannt. Beim Walsiebus sind es die Einheimischen, speziell ältere Personen. Die Vorzüge des gewählten Betreibermodells, das ja mit einem lokalen Taxiunternehmen als ausführender Betrieb in allen drei Regionen vergleichbar ist, werden die gute Zusammenarbeit mit dem Betreiber, dass die Fahrerinnen und Fahrer aus der Region kommen (Ortskundigkeit und lokale Wertschöpfung) und den flexiblen Einsatz der Fahrzeuge in Abstimmung auf die Nachfrage positiv hervorgehoben. Erfolg wiederum wird durchaus unterschiedlich definiert. Beim W3-Shuttle werden für einen erfolgreichen Betrieb die Zuverlässigkeit und Vertrauen bei den Kunden erwähnt, beim Walsiebus, dass der Betrieb Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht und beim Loigom-Shuttle, dass es eine hohe Auslastung und hohe Passagierzahlen gibt und das Angebot niederschwellig ist (bezüglich Kosten und Buchungsvorgang). Als Potenzial für eine Weiterentwicklung des Betriebs werden beim W3-Shuttle die Schaffung eines Nachtbetriebs, kürzere Buchungsmöglichkeiten durch Online-Buchung und ein integriertes Ticketing genannt. Beim Walsie-Bus die Erweiterung des Bediengebietes, wodurch Umsteigvorgänge wegfallen würde und die laufende Anpassung der Haltepunkte (auf Basis der Wünsche (potenzieller) Nutzerinnen und Nutzer. Beim Loigom-Shuttle ist ebenfalls eine räumliche Erweiterung des Bediengebietes durch die Erweiterung nach Saalfelden (mit Anschluss an den Bahnhof und an das regionale Zentrum) an erster Stelle (auch dadurch würden Umsteigvorgänge wegfallen).

6 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Erfolgsfaktoren sind das klare (auch finanzielle) Bekenntnis der Gemeinden (und beim W3-Shuttle und Loigom-Shuttle auch des Tourismusverbandes), die Durchführung des Betriebs durch einen professionellen Betreiber aus der Taxi/Reisebusbranche, der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Kapazität von bis zu 8 Fahrgästen inklusive flexibler Aufstockung der Anzahl der Fahrzeuge bei Nachfragespitzen, die prinzipielle Ausklammerung des Schülerverkehrs, die Anerkennung der Fahrkarten des Verkehrsverbundes, die Abstimmung und Anbindung des Angebots an das übergeordnete Verkehrssystem und ein Betrieb an allen Tagen der Woche. Die Abgrenzung des Bediengebiets ist eine wichtige Planungsentscheidung und hat auf die Mindestzeit zwischen Bestellvorgang und Durchführung der Fahrt Einfluss. Gemeindegrenzen sind weniger wichtig als die notwendigen Fahrtzeiten innerhalb des Bediengebietes. Diese sollten daher nicht größer sein, als es eine Vorbestellzeit von 60 Minuten (besser 30 Minuten) zulässt. Die Teilung in mehrere Gebiete/Zonen ist durchaus eine Möglichkeit und wird beim W3-Shuttle und Walsie-Bus angewandt.

Im Betrieb muss alles unternommen werden, dass die (potenziellen) Fahrgäste das Vertrauen haben, dass ihrem Fahrtwunsch entsprochen wird. Nur dadurch kann eine Stammkundschaft geschaffen werden (auch indirekt, durch Empfehlung bestehender Nutzerinnen und Nutzer oder Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, z. B. die Beherbergungsbetriebe für ihre Gäste), die einen Betrieb längerfristig rechtfertigen kann. Bedarfsverkehr werden primär für den Freizeitbereich genutzt, daher sind die Zeiten stärkster Nachfrage am Nachmittag. Bei allen Bedarfsverkehren fällt der hohe Anteil an Gelegenheitsnutzerinnen und Gelegenheitsnutzern auf, so sind die meisten Nutzerinnen und Nutzer mit Einzeltickets unterwegs. Durch die hohe Zuverlässigkeit und Flexibilität der Bedarfsverkehre sind 74 % der Nutzerinnen und Nutzer beim W3-Shuttle, 66 % beim Walsie-Bus und 80 % beim Loigom-Shuttle zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Angebot.

7 REFERENCES

- Klementschnitz R., Husner G., Gkavra R., Hinteregger M., Susilo Y. (2022): Bedarfsverkehr in Salzburg - Faktoren für einen erfolgreichen Betrieb anhand der Fallbeispiele W3-Shuttle und Walsie-Bus. Finanziert von: Amt der Salzburger Landesregierung; DAVeMoS Stiftungsprofessur Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrs- und Mobilitätssystem, Mobilität der Zukunft, Mobilität der Zukunft, MdZ, FFG, 93 Seiten
- Klementschnitz R., Woloschtschuk I., Susilo Y. (2023): Bedarfsverkehr in Salzburg - Faktoren für einen erfolgreichen Betrieb anhand des Fallbeispiels Loigom Shuttle. Amt der Salzburger Landesregierung; DAVeMoS Stiftungsprofessur Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrs- und Mobilitätssystem, Mobilität der Zukunft, Mobilität der Zukunft, MdZ, FFG, 60 Seiten
- Klementschnitz R., Schlemmer T. (2022): In depth analysis of trip chains and tours based on the national travel survey database in Austria. [8th Annual International Conference on Transportation 2022, Athens, Greece, 30.05.2022 - 02.06.2022] In: Sisiopiku V., Gkounta O. (Ed.), Abstract Book 8th Annual International Conference on Transportation, Athens Institute for Education and Research; ISBN: 978-960-598-484-7
- Klementschnitz R., Wurzh-Hermann D. (2010): Societal, mobility and third party effects of demand responsive local transport in rural areas. [European Transport Conference 2010, Glasgow, Scotland, UK, 11.10.2010 - 13.10.2010] In: Association for European Transport (AET), Conference Proceedings; ISSN 1 474-9122